

# Einleitung

Objektyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Berner Taschenbuch**

Band (Jahr): **23 (1874)**

PDF erstellt am: **16.07.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Die Gesellschaft zu Schiffleuten.

Von

**A. SowaId.**

---

Ueber den Zustand und wirthschaftlichen Anbau unseres lieben Bernerlandes in alter Zeit darf man sich keine gar hohe Vorstellung machen. — Jahrhunderte waren erforderlich, um nur einigermaßen die Höhe der von den Wandervölkern vernichteten römischen Cultur zu erreichen. Nur einige Hauptverkehrswege hatten sich in das Mittelalter hinüber gerettet. — Der sehr mangelhafte Betrieb ausgedehnter Gütercomplexe der jeweiligen Beherrscher des Landes und hochadelicher Besitzer genügte kaum für die Ernährung der spärlichen Bevölkerung und rief durchaus keinem Bedürfnisse nach Ausdehnung und Vermehrung des Verkehrs. — Vielmehr waren es die Kirchen und Klöster, oft in unwirthbaren Gegenden, welche die ersten Communicationen, die Kirchwege, veranlaßten und erstellten. — Schon seit dem 10. Jahrhundert fangen indessen die Anzeichen einer fortschreitenden Cultur an sich zu mehren; wir treffen, statt auf Wälder und Wüsten, bereits auf Weinbau, Aecker und Wiesen, und begegnen im Emmenthal im 13. Jahrhundert gar einer blühenden Leinwandindustrie. — Je mehr die Bevölkerung anwuchs,

Verkehr, Handel und Gewerbe zunahmen, desto zahlreicher mußten die Verkehrswege werden zwischen den Ortschaften unter sich und mit den emporblühenden Städten, als den Zentren gewerblicher Thätigkeit. —

Von den Schwierigkeiten aber, mit denen im Mittelalter der Transport von Waaren oder das Reisen über Land verbunden waren, macht man sich heut zu Tage keinen Begriff mehr. — Damals mußte man noch wenig von Wagen, auch waren die Landstraßen für solche nicht eingerichtet. Von Menschen oder Thieren mußte das Gepäck getragen werden; wer es irgendwie konnte, zog zu Pferd über Land. — Man suchte vor Einbruch der Nacht ein sicheres Absteigequartier zu erhalten. — War dies nicht möglich und ward dem Reisenden oder dem Kaufmann nicht etwa die Thüre eines Klosters geöffnet oder diejenige eines Gastfreundes, so stand es schlimm um die Sicherheit von Person und Eigenthum, namentlich in unruhigen Zeiten. — Das sehr scharfe Mandat der Bernerregierung, welches Anshelm<sup>1)</sup> zum Jahr 1485 erwähnt, wirft sonderbare Streiflichter sowohl auf die Sicherheit, als den Zustand der Straßen noch in jener Zeit.

Was war daher natürlicher, als daß man die von Verkehr belebte, freie Wasserstraße, See und Fluß, aufsuchte und benutzte, namentlich für die Waarentransporte. — See und Fluß waren ursprünglich Eigenthum der Krone. Der Verkehr auf denselben war frei, soweit er nicht durch die Ausübung der dem Reiche gewährten Regalien beeinträchtigt wurde. — An den Zollstätten desselben hatten Vorüberschiffende den Wasserzoll (*maulum*) zu entrichten; auch das Recht, mit den Marktschiffen Personen und Güter an einen bestimmten Ort und zurückzubringen, blieb der Reichsregierung vorbehalten<sup>2)</sup>. —

---

<sup>1)</sup> Anshelm (I., S. 353), Ordnung zu Sicherheit der Straßen angesehen.

<sup>2)</sup> Vergl. auch Watonn. Frankfurt a. M. Bd. I, S. 15.

Wir finden diese Grundsätze auch in unsern bernischen Gesetzen und Documenten mehrmals bestätigt. — So sagt ein Rechtsgutachten von 1704, Schiffleuten betreffend: das Navigationsrecht ist aller Orten für ein hochobrigkeitliches Regale angesehen<sup>3)</sup>. —

Die Behauptung der freien Wasserstraße ließ sich die Berner-Regierung schon in sehr früher Zeit angelegen sein. Wir ersehen dies aus dem im Verein mit Straßburg, Basel, Freiburg i. B., Zürich u. A. in den 1330er Jahren unternommenen Kriegszug gegen die Raubveste Schwanau am Rhein. — Wer die festen Plätze längs der Wasserstraßen inne hatte, war des Landes Herr. — Die beständigen Finanzklemmen des Kaisers und der großen Dynasten des Landes beförderten die Besiznahme dieser wichtigen Schlüssel zu den Reichslanden durch die zu Macht und Reichthum gelangenden Städte je länger je mehr. — Die früher so gewaltigen Grafen von Kyburg, wie die Herzoge von Oesterreich im Aargau, müssen vom 14. Jahrhundert an verkaufen und verpfänden, was an Besizthum nur irgend einen Werth haben konnte. —

Wie aber der Kaiser aus seinem freien Reichseigenthum Nutzen zu ziehen verstand, belehrt uns der Kaufbrief, den Johannes von Bubenberg der Aeltere am St. Andreasabend 1360 mit der Stadt über die f. B. vom Reich empfangenen Mannlehen an der Matte abschloß<sup>4)</sup>. — Er trat der Stadt nebst den f. g. Wasserwerken an der Matte u. A. auch zu rechtem und bewehrtem Mannlehen ab: „Den Grund des h. Ryches in der Uhren von dem alten Graben by den Walken durchhaben bis an den Predigerthurm (vom Marsili bis an die Stengel'sche Fabrike) die Fischenzen und Alles Recht, das ich da han in der Uhra und

<sup>3)</sup> Sackelschreiberci, Protokoll K, S. 465. Gutachten vom 31. Januar 1704.

<sup>4)</sup> Bernbuch, Tom. II, S. 49.

by der Ahra, das ich ze Mannlehen han von dem heil. Rych." Unter solchen Verhältnissen standen dem freien Verkehr auf dem Wasser ebenfalls mancherlei Schwierigkeiten entgegen, wenn auch die Schifffahrt immerhin als ein hochobrigkeitliches Regale von Kaiser und Reich selbstverständlich vorbehalten blieb. —

Erst nachdem unsere schweizerischen Städte ein ausgedehnteres, ihrer Oberhoheit unterworfenenes Gebiet theils durch Gewalt der Waffen, theils durch Kauf und sonstige glückliche Verumständungen sich erworben hatten, trat eine größere Entwicklung des Verkehrs auf den Wasserstraßen ein und lohnte es sich, unter dem Schutze der Obrigkeit als Verbindung, Handwerksinnung, zusammenzutreten und dadurch der Schifffahrt gesichertere Ausdehnung zu geben. Es wurden jedoch durch die an die städtischen Schifferinnungen ertheilten Privilegien wieder andere Schranken geschaffen, die erst mit dem Durchbruch der neuen Zeit zu Ende des vorigen Jahrhunderts entfernt werden konnten. —

Die Entstehung der Schiffleutenzunft als solcher ist daher wie diejenige ihrer Schwesternzünfte in Zürich, Solothurn, Basel u. a. D., in die Periode der letzten Jahrzehende des 14. oder der ersten des 15. Jahrhunderts zu setzen <sup>5)</sup>. — Wir werden bei Gelegenheit der Erwerbung des Zunfthauses den Zeitpunkt der Constituirung etwas näher bestimmen können. —

Inwieweit nun der ehrenwerthe Verfasser derjenigen Geschichte von Schiffleuten, die sich im f. g. Bürgerrodel derselben eingetragen befindet und dem Jahre 1835 ihre Entstehung verdankt, Recht hat, den Ursprung derselben bei den Griechen und

---

<sup>5)</sup> Basler Neujahrsblatt 1856. Bögelin, das alte Zürich, S. 35 und 171. — Erst 1425 kauften die Schiffleute in Zürich ein Zunfthaus. Auch die Schifferzunft in Basel war späteren Ursprungs als die übrigen Zünfte.

Römern zu suchen, müssen wir den Gelehrten zu beurtheilen überlassen; glaubte ja auch der Zürcher Chronist seinem lieben Zürich keine größere Ehre erweisen zu können, als wenn er dessen Anfang mit demjenigen der Stadt Trier zwar nicht in die Zeiten der Erschaffung der Welt, aber doch wenigstens in diejenigen des Erzwaters Abraham zurückversetzen konnte<sup>6)</sup>. — Es sind dies Gebilde einer Phantasie, für welche unser materielles und kritisches Zeitalter kein Verständniß mehr hat. —

Die urkundlichen uns zu Gebote stehenden Dokumente datiren, mit Ausnahme von zweien, erst aus dem 15. Jahrhundert, und dürfen wir hier wohl des Umstandes rühmend erwähnen, daß die wenigen Aktenstücke, welche die Zunft im Laufe der Jahrhunderte erworben hat, sich fast sämmtlich noch im Archiv derselben vorfinden und nicht wie anderwärts zur Befeurung gedient haben oder in irgend einem Staubwinkel zu Grunde gegangen sind<sup>7)</sup>. — Neben den Urkunden sind aus älterer Zeit noch vorhanden:

Schlaf-Urbar<sup>8)</sup> einer Ehrenden Gesellschaft zu den Schiffleuten, aufgenommen durch Albrecht David Bolz, Notarius, Stubenschreiber, auf Geörgentag, den 23. April 1720, da, wie es in der Vorrede heißt, „dero Gült und ander Briefen in einen ziemlichen schlechten Zustand gerathen und verbliehen.“

---

<sup>6)</sup> Vergl. u. A. Simmler, Regiment gemeiner loblicher Eydnoschaft. Zürich 1577.

<sup>7)</sup> Stubenbuch. „Den 13. Dezember 1751 wurde das Gewölb geöffnet. — Daraus wurden genommen 10 alte pergamentene Briefen, umb Copien darvon zu machen, darvon aber nur die Gerechtigamen E. Ehrenden Gesellschaft und der Fischer Brief sind copirt worden, die übrigen aber wegen Aelte und Domachirung nit haben copirt werden können.“ — Diese zehn alten Urkunden sind noch da, theilweise zwar sehr beschädigt.

<sup>8)</sup> Schlafurbar bedeutet hier denjenigen Urbar, welcher im Archiv der Zunft deponirt blieb, während ein gleichlautendes Doppel dem Seckelmeister zu seinem Gebrauch überlassen wurde.

Stubenbuch über die Verhandlungen der Meisterbotte vom  
23. April 1720 bis 31. December 1751.

Kodel der Rathserkenntnisse und Befehle vom 10. Juli  
1665 bis 3. Mai 1776.

Es ist andermwärts<sup>9)</sup> nachgewiesen worden, wie die Zünfte aus gewerblichen Verbindungen, Handwerksinnungen, nach und nach zu festen Organismen im Staatsleben herangewachsen sind, und im Frieden sowohl, als namentlich in kriegerischen Zeiten das öffentliche Leben beeinflusst haben. —

Den ersten Anstoß hiezu gab die Regierung selbst durch die Gestattung gewerblicher Verbindungen mit organischen Statuten; den zweiten Akt bildete die jedem neuen Bürger, d. h. Mitglied der Zweihundert, auferlegte Pflicht, innerhalb 14 Tagen in eine Gesellschaft zu treten; bei Schiffleuten war dies namentlich im 18. Jahrhundert mehrmals der Fall. — Der dritte Schritt war das den Stadtvierteln entzogene und den Innungen der Metzger, Gerber, Schmiede und Pfister gewährte Recht, aus ihrer Mitte die vier Benner darzugeben, was der staatsersfahrene Seckelmeister Fränkli mit Recht als einen politischen Mißgriff bezeichnete<sup>10)</sup>. Die vierte Concession war die Wahl der Sechszehner aus den Großräthen der Gesellschaften, und die fünfte Begünstigung endlich die Organisation des städtischen Auszugs für den Krieg auf Grundlage der Gesellschaft. —

An allen diesen Phasen der Entwicklung mag Schiffleuten Antheil genommen haben, wenn es auch weder durch die Zahl noch das Ansehen der in ihm verburgerten Geschlechter, noch durch besonders günstige Finanzen, im Staatsleben je zu irgend welcher Geltung gelangt ist. — Tadelte man es ja 1710

---

<sup>9)</sup> Die Gesellschaft von Obergerberern, von M. v. Stürler. Berner Taschenbuch 1863.

<sup>10)</sup> v. Rodt, Tvingherrenstreit, S. 160.

unverhohlen, daß von dieser Zunft schon bei drei Bürgerbesatzungen Niemand in den Großen Rath gelangt sei<sup>11)</sup>, und scheute sich sogar der Rath nicht, ihr 1689 auf Oftermittwoch in der Person eines Herrn von Muralt einen Obmann zu bestellen<sup>12)</sup>. Wir können daher die Thätigkeit und das Leben der Zunft, soweit sie allgemeiner und politischer Natur sind, füglich übergehen. Freilich müssen wir befürchten, dem Leser, der an die großartige Entwicklung der Verhältnisse und des Verkehrs unserer Zeiten gewohnt ist, mit Reminiscenzen über Verkehrsmittel einer längst vergangenen Zeit nur ein mitleidiges Lächeln abgewinnen zu können. — Wer möchte noch in den Tagen leben, wo statt des Eisenbahn-Fahrplans die Ankündigung der leeren kornlichen *voiture* nach Thun oder Langnau ein stehender Artikel des „*AVISblättleins*“ war? — Doch zur Sache!

Die erste urkundliche Spur der Schifflerzunft führt uns auf die Gesellschaft der Fischer zurück, welche im Jahr 1342 zwei Pfünden im niedern Spital stiftete. — Die Fischer und ihre Gesellen gehören zu den ältesten Handwerksinnungen unserer Stadt. — Sie haben zweifelsohne einen guten Theil der allerersten Bewohner des Nydeckquartiers und der Matte ausgemacht, und ist es recht bezeichnend, daß einer der drei ältesten Altäre der Leutkirche, dessen Stiftung unbekannt geblieben ist, dem h. Nikolaus, dem Schutzpatron auf dem Wasser, geweiht war<sup>13)</sup>. — Lange Zeit mag die Fischerinnung nur als Bruderschaft existirt haben, deren Zweck es war, für Arme und Kranke ihrer Verbindung zu sorgen, Wittwen und Waisen zu unterstützen und namentlich ein anständiges Begräbniß ihrer Genossen

---

<sup>11)</sup> Tillier V, S. 46.

<sup>12)</sup> Rathsmannual No. 216, S. 226.

<sup>13)</sup> Aehnlich wie in andern, an Fluß oder See gelegenen Städten. Vergl. Frankfurt a. M., von Batonn und Euler, IV. Heft 1866. *Wetteravia* I, S. 56 u. A. m.



zu erhalten. — Bereits 1342 als Gesellschaft anerkannt<sup>14)</sup>, schloß sich dieselbe in einer uns unbekanntem Zeit der Schiffleutenzunft an, welche von nun an in ihre Rechte trat, — und als vereinigte Zunft noch zu Ende des 15. Jahrhunderts im Volksmunde „zu den Fischern“ genannt wurde<sup>15)</sup>. —

Um dem Leser einen Begriff zu geben, welcher Freiheiten die städtischen Fischer theilhaftig waren, wollen wir unter den Fischer-Ordnungen von 1489, 1524, 1548, 1570 u. A. m. nur diejenige vom letzten Heumonate 1570<sup>16)</sup> berühren. — In derselben wird den gemeinen Fischern allhie Macht und Gewalt zugestellt und gegeben, „wo sy Jemand, wer der wäre, uff der Mar oder andern Wassern, da sy Jren Gebruch und Waidwerk haben, und so wyt sich dasselbig erstreckt, befinden würden, durch allerlei Gevård und Mißbruch ze fischen und ze handeln, das sy den, so oft er ze Schulden kombt, pfenden, ihm die Garn und Waffen nämen, die zerbrächen, und darzu von ihm die hier wider Luth des berürten Meyen-Gedings uffgesetzte Buß und Straff, mit Hülf unser Amtblüten der Orten und Enden da es beschicht, on alles Verschonen bezüchen mögind.“ —

Man sieht, die Verordnung ging gegen das mißbräuchliche Fischen, die Zerstückung der Brut, das Fangen der Fische zur Laichzeit u. s. w., und ist es daher kein Widerspruch, wenn in einem Urtheil vom 23. November 1560<sup>17)</sup> erklärt wird, das Fischen sei ouch kein Handwerk, sondern ein Waidwerk, das Jedermann uff und in den fryen Flüssen und Wassern erloupt

---

<sup>14)</sup> Vergleiche den Pfrundbrief hienach.

<sup>15)</sup> Ueberschreibt ja noch der Stadtschreiber den Freiheitsbrief der Schiffleute von 1493 mit der kurzen Bezeichnung „Fischer“. D. Spruchbuch O., S. 54.

<sup>16)</sup> Originaltitel im Zunftarhiv. Abschrift im Schlasurbar S. 369. — Die Fischerei beschäftigte die Regierung ungleich mehr als die Schifffahrt.

<sup>17)</sup> D. Spruchbuch U. U. S. 254.

und nachgelassen sei. — Wegen der kirchlich vorgeschriebenen Fastenspeisen war die Fischerei ein einträgliches Gewerbe; auch scheint ehemals die Aare viel fischreicher gewesen zu sein, als heutzutage, ebenso der Thuner- und Bielersee. — Als der Papst Martin V. 1418 mit zahlreichem Gefolge nach Bern kam, wurden mehr als sechzig Salmen und große Forellen in der Aare gefangen<sup>18)</sup>. —

Die Marktordnung von 1481<sup>19)</sup> schrieb vor, daß die „Bisch“ auf dem Fischmarkt und nirgendwo anders sollen gekauft und verkauft werden. — Wenn aber Jemand zu Zeiten lebender Bischen begehre und sie nicht auf dem Markte finde, der möge sie an der Aare in ireden Häusern zu bekommen suchen, desgleichen Stockfisch, Hering, Platschli und dürr Fisch vor ehrbarer Leute Häusern, welche solche feil haben. — Die ältern Zollordnungen nennen als zu verzollende Fische ebenfalls Stockfisch und Blattisli<sup>20)</sup>, die per Stück, Häringe, welche per Tonne verzollt wurden; ferner führen sie an Hecht, Hürling und Trischen. —

Der Fischmarkt stand unter Aufsicht der vom Rath bestellten Fischschäzer und fand oberhalb der Kreuzgasse Schattseite statt; die Häuser daselbst lagen „am Fischbank“<sup>21)</sup>, es hieß:

Wer will Fische kaufen,  
Muß a d'Chrüggaß laufen.

Welcher Art der beständige Zwist zwischen den Fischern und der Regierung war, ersehen wir aus der Bemerkung Anshelms<sup>22)</sup> zu der Fischerordnung von 1524: „Item ein fast gute nützliche Fischerordnung gemacht, und daß man die gewichtigen Fisch by

<sup>18)</sup> Justinger, S. 242.

<sup>19)</sup> D. Spruchbuch H. S. 592. In Vollziehung dieser Verordnung wurden daher 1502 dem Bartlome Nbach die in Freiburg gekauften und zu Bern irgendwo zum Verkauf ausgebotenen Fische von den Schiffleuten confiscirt. T. Spruchbuch Q. S. 58.

<sup>20)</sup> Blattisli sind wohl die Platschli, von welchen weiter oben die Rede ist. — <sup>21)</sup> N. Spital. Zinsurbar. 1554.

<sup>22)</sup> Anshelm VI. S. 266.

der Gewicht sollte verkaufen; aber die Fischer wurden bald der Ordnung Meister.“

Befassen wir uns nun mit der Schiffleutenzunft selbst, wobei wir, um Wiederholungen zu vermeiden, unterscheiden wollen zwischen den an dieselbe erteilten Privilegien für Schifffahrt und was damit zusammenhängt, und der innern Organisation der Zunft. — Wir lassen erstere, als von allgemeinerem Interesse, vorangehen.

### Schifffahrt und Schiffbau.

Wie überall wurden auch bei uns die Seen weit früher befahren, als die Flüsse. — St. Beat's Mantelfahrt über den Thunersee darf, was auch die Historiker darüber denken mögen, als einer der ersten und jedenfalls als der originellste Versuch einer Wasserfahrt in unsern Landen bezeichnet werden. Die Geschicklichkeit und Unererschrockenheit der schweiz. Schiffmeister und ihrer wackern Gesellen war weit über die Grenzen des Vaterlandes hinaus, selbst in Venedig, bekannt<sup>23)</sup>. — Für die Schiffleute von Bern blieb aber die Flußschifffahrt auf der Aare auch für die Folgezeit die eigentliche Domaine. In dem Gutachten vom 31. Januar 1704<sup>24)</sup> finden wir diese Ansicht bestätigt; es sagt dasselbe: Mäßen die allhiefige Meister wie bekannt sich des Gebrauchs des Aarenflusses vergnügt und was die Seen anbetreffen, selbige nit nur E. G. Unterthanen, sondern auch frömbden Schiffleuten überlassen und hievon weder Profit noch Genuß erhalten haben. —

Nicht etwa aus den Freiheitsbriefen von 1470 und 1493, sondern aus spätern Dokumenten in den Zeiten des Verfalls

---

<sup>23)</sup> Anzeiger für schweiz. Geschichte und Alterthumskunde. 1865. Nr. 3, S. 67.

<sup>24)</sup> Sedelschreiberei-Protokoll K, S. 465.