

Schiffahrt und Schiffbau

Objekttyp: **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.

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, bekannt²³⁾. — 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 1704²⁴⁾ 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

²³⁾ Anzeiger für schweiz. Geschichte und Alterthumskunde. 1865. Nr. 3, S. 67.

²⁴⁾ Sedelschreiberei-Protokoll K, S. 465.

der Kunst, sowie aus allerlei Rechtshändeln, die infolge verunglückter Waarentransporte entstanden, lassen sich die Rechte und Freiheiten der Meister und Gesellen zu den „Schifflüten“ zusammenstellen und drei Perioden in Ausdehnung des Schiffahrtmonopols unterscheiden. —

I.

Die erste Periode ist diejenige der ausschließlichen Benutzung der Wasserstraße der Aare von Bern bis Brugg oder in den Zeiten der Zurzacher Ledermessen bis Klingnau, dem Landungsplatz der Berner-Waaren nach Zurzach²⁵⁾. — Das Privilegium bestand darin, daß die Schiffleute von Bern für die Fahrten auf der Aare, namentlich nach Zurzach mit dem „Bernerschiff“, den Vorrang hatten. — Bleibe dann hernach noch etwas zu laden übrig, so mögen die Uebrigen mit gebührender Bewilligung und um den gewohnten Lohn auch laden²⁶⁾, sagt der Rathsbeschluß.

Ein anderes Vorrecht war dasjenige, daß die Schiffleute die Taxen des Personen- und Waarentransports selbst und ohne Rath der Regierung bestimmten und bezogen. —

Man unterschied große und kleine Fahrten. — Für die erstern war vorgeschrieben, daß ein jeder Meister an den Kaufmannsgütern zur Pfingst- und Berena-Zeit, wie auch bei den Aufzügen der H. Landvögt ohne Unterschied gleichen Antheil haben und von jedem gebührende Rechnung abgelegt werden solle; dagegen soll ein Jeder in's Gemein gleichen Verlust tragen und leiden ohne Unterschied.

²⁵⁾ Zurzach war ein Hauptstapelplatz und Handelsmarkt für die Schweiz. Von allen wichtigen Plätzen am Rhein und Bodensee, an der Aare, Limmat und Reuß kamen dort die Waaren zusammen, um nach den verschiedensten Gegenden weiter spedirt zu werden. — ²⁶⁾ Rathserkenntniß vom 16. Mai 1632. Rathsmannual Nr. 63, S. 160.

Was aber die kleinen Fahrten betreffen thue, wann nämlich ein Herr nach Baden oder sonsten anderwärtig sich begeben wolle, soll demjenigen die Fahrt allein überlassen sein, dem er sich anvertrauen thut und anvertraut haben will²⁷⁾. —

Der Abfahrtsplatz war die Lander en an der Matte. — Jedes daselbst stationirte Schiff zahlte 5 Schillinge „ze Hoffstat Bins“²⁸⁾, und wenn es neu war, von jedem Schuh, als wytt es ist, 5 Schilling, es werde hie gemacht oder käme von Thun. — Das Fahrzeug mußte mit Meister und Gesellen, gewöhnlich 4 Mann, wohl versehen sein, ebenso mit dem „Geleit“, d. h. einer obrigkeitlichen Person, welche die nöthigen Ausweise über den Werth und die Quantität der Waaren zum Zwecke einer allfälligen Zolldeklaration bei sich trug, sofern diese Aufgabe nicht einem Schiffmeister selbst übertragen wurde. — Das Geleit bestand mitunter auch aus einer Schaar Bewaffneter. — Die Kosten und der Unterhalt desselben waren ausschließlich Sache der Schiffleute; vergebens suchten sie mehrmals gegen diesen Stachel zu lösen. Zur Verhütung von Zolldefraudationen schworen die Schiffleute „der Schifflüten Eid.“ — Vor der Abfahrt wurde das Schiff durch einen Rathsabgeordneten oder den Bauherrn vom Rath genau untersucht; warteten die Schiffleute diese Inspektion nicht ab, sondern fuhren davon, so hatten sie allen Schaden zu tragen, der ihnen durch Zufall etwa begegnen konnte. In spätern Zeiten schien man es damit eben nicht genau genommen zu haben, da eine Verordnung vom 6. Juli 1661 bei 50 Pfund Strafe befiehlt, in Zukunft sich dieser Besichtigung zu unterziehen.

²⁷⁾ Erkenntniß vom 24. März 1721.

²⁸⁾ In spätern Zeiten hatten die abfahrenden, mit Kaufmannsgütern beladenen, außer Landes gehenden Schiffe einen Tribut zu entrichten, von einer ganzen Rauwen vier, von einer halben zwei Kronen. (Erkenntniß vom 5. Dezember 1747.)

Gewiß wird es den Leser kaum interessiren, mit Zoll- und andern Tarifen aus frühern Jahrhunderten Bekanntschaft zu machen, obschon dies für frühere Culturzustände immerhin von Werth sein dürfte; um indessen doch einige Andeutungen zu geben, worin der Waarentransport bestanden habe, wollen wir uns die ältern Zollordnungen in Kürze etwas näher ansehen, um zu wissen, was „durch die Bruck zu Bern“ aarab- oder aufwärts gegangen und zu Bern verzollt worden ist. — Daß damals das Schutzzollsystem in voller Blüthe war, ist selbstverständlich. — Fremde, „die nit der Statt Recht hatten“, zahlten einen erhöhten Zoll. Zollfrei waren in älterer Zeit die Städte Freiburg, Laupen, Burgdorf, Bisanz (Bésançon), Hagenau und Nürnberg; frei von Abgabe waren ferner Ritter, Priester, Mönche und Edellütt für ihr Gut, das sie bruchen, Landvögte und geistliche Herren für ihren Aufzug und Bade- fahrten, endlich Armatur-, Mund- und Kriegsprovisionen.

Ein Jude hingegen zahlte für seine Person 1 Gulden, oder darnach er ist und hatt, 3 Würfel.

Wie noch jetzt, wenn auch in bedeutend geringerm Maße, war Holz ein Hauptausfuhrartikel, es wurde sowohl verarbeitet, als in Flößen exportirt; für Leder, dessen Fabrikation in Bern bekanntlich schwunghaft betrieben wurde, duldete man keine Concurrency; fremdes Leder mußte zu exorbitanten Ansätzen verzollt werden. — Klingen, Stahl, Nägel, Schmiedewerkzeuge kamen hauptsächlich von Augsburg her; Kaufleute aus Frankfurt brachten feines Tuch, Reis, später Mandeln, Zucker, Sigelfarwe, Arras, Seife, Bündel, Silber, und Erde, daraus man Farw macht. — Namhaft ist der Export an Schürlek, einem inländischen Tuchfabrikat, an Vieh, landwirthschaftlichen Geräthen, „Sägensen“, Anken, Schmeer, Unschlitt und Schmalz.

Das Tuch mußte verzollt werden, es sye gefewt oder nitt, ouch lampartisch oder nitt. —

Ein großer Verkehr fand auch mit Pelzwaaren statt; Mar-
der-, Iltis- und Eichhornfelle wurden zu 100, Kaninchenfelle
(Künel) zu 1000 abgewogen. —

Anderer, nicht so ganz unschuldiger Art²⁹⁾ war, im Vorbei-
gehen gesagt, die Ladung, welche die Bauern im April 1653
zur Zeit des großen Aufstandes in einem Schiff entdeckten, das
die Aare hinunter fuhr und wahrscheinlich nach Narwangen
bestimmt war. — Als sie bei näherer Untersuchung eines Fasses
Granaten in demselben fanden, steigerte sich ihre Erbitterung
bis zur Raserei. — Die Schiffleute wurden auf Leuenbergers
Befehl nach Langnau geführt, um von der nächsten Lands-
gemeinde in Huttwyl beurtheilt zu werden. — Dieser Vorfall
hatte zudem eine ziemliche Spannung zwischen den Regierungen
in Solothurn und Bern zur Folge, da die erstere, welche die
Aufregung in ihrer Nachbarschaft befürchtete, die letztere bat,
vorsichtiger zu sein, worauf diese sowohl gegen die Regierung
von Solothurn, als gegen das empörte Volk zu Narwangen
einige Erklärungen für nöthig hielt.

Das aus Bern kommende Schiff, welches in Solothurn
hätte angehalten werden können, auszuladen und Zollvisitation
zu passiren, scheint dieser Untersuchung nicht unterworfen worden
zu sein. —

Wir sprachen oben von der L a n d e r n. — Sie diente nicht
nur als Landungsplatz, sondern auch als Schiffswerfte.
Der noch heutzutage vorhandene Landernscherm war das Schiff-
bauhaus, dessen innerer Einrichtung wir hienach gedenken
werden. — Die Schiffleute hatten zudem die Aufsicht über die
Schwelle, den Kanal und was mit denselben in Verbindung
stand. — Daß der Schwellenmeister aus der Zahl der
künftigen Schiffmeister genommen werden mußte, haben wir

²⁹⁾ Tillier IV., S. 169.

zwar nirgends bestätigt gefunden, hingegen können wir nachweisen, daß von den uns bekannt gewordenen Schwellenmeistern bis Ende des vorigen und zum Theil noch dieses Jahrhunderts sämtliche der Zunft zu Schiffleuten angehört haben. — Jedes über die Schwelle fahrende Schiff oder Floß entrichtete einen Tribut; die Meisterschaft des Schiffhandwerks dagegen erlegte der Kebr nach jährlich auf den 21. Januar an die Zunft das Schiff-Keiti-Geld mit 6 Kronen³⁰⁾.

Schiffe, Weidling und Flöße oder „ander swer lästig Ding“ fuhren mit Geleit eines hiesigen Schiffmanns über die Schwelle, der dafür zu sorgen hatte, daß letztere unbeschädigt blieb, und daß die Fahrzeuge, falls sie oberhalb der Schwelle anhielten, gehörig angebunden würden³¹⁾. Treibholz, das an der Schwelle oder am bereits 1403 vorhandenen Rechen im Kanal hängen blieb, war den Schiffleuten verfallen, mußte aber auch von ihnen entfernt werden. —

Kein Schiff durfte übrigens über Nacht am rechtseitigen Arufer bleiben, sondern mußte an die Lände oder Landeren befördert und dort angeschlossen werden.

Durch die an die Zunft erteilten Privilegien vom 11. Juli 1642 und 6. März 1688 war bestimmt worden, daß Keiner, der das Schiffmeister-Handwerk nicht gebräuchlich erlernt, Schiffe anfertigen solle, bei Strafe der Konfiskation. — Wir treffen hier den Zunftzwang in seiner starren, egoistischen Ausbeutung, da es sich von selbst versteht, daß die Schiffmeister von Bern von dem ihnen eingeräumten Rechte den ausgedehntesten Gebrauch machten und ein scharfes Aufsehen auf Alles hatten, was demselben zu nahe trat. — Freilich wurde mit obrigkeitlicher Bewilligung der Schiffbau auch in Hunziken betrieben³²⁾, sowie

³⁰⁾ Urbar, Seite 405.

³¹⁾ Stadtsakung, Art. 289 und 290 und spätere Verordnungen.

³²⁾ Sedelschreiberei-Protokoll T. T., Seite 243, Gutachten vom 15. April 1761.

in Wangen, Narwangen, Narau und Nidau³³⁾; es mag dies kraft alten Herkommens geschehen sein, sicher aber nicht, ohne daß die Schiffmeister von hier in irgend einer Art dabei betheilig waren. — Zudem hatten dieselben, wie wir hienach sehen werden, die Verpflichtung, an mehreren dieser Orte Schiffe zu halten, zum Zwecke rascherer Beförderung von Personen und Waaren.

Die Zahl der Schiffmeister war eine beschränkte, gewöhnlich 6. Vier ganze und zwei halbe (?) waren 1714 vorhanden, 1745 ein einziger. — Damals wurden Joh. Franz Samuel Schumacher und Emanuel Gryff zu ganzen Meistern erwählt. — Schiffknecht hieß einer, wenn er von seiner vierjährigen Lehrzeit ledig gesprochen worden war. — Ueber die Gebräuche und Kunstfertigkeiten bei Anfertigung der Schiffe sollen noch bei Mannesgedenken auf einer Pergamentrolle Aufzeichnungen im Archiv vorhanden gewesen sein, die aber trotz aller Nachfragen und Nachforschungen spurlos verschwunden sind.

Zur Ausbeutung ihrer Monopole, sowie speziell zum Zwecke des Schiffbaues besaß die Zunft auf der Landeren an Liegen-schaften, laut Urbar³⁴⁾:

Eine Schiff-Sagi, als ein obrigkeitlich Lehen; stoße gegen Osten und Süden an die Aare, westlich an die Hammer-schmiede und nördlich gegen die Mühlen. Zahle an Bodenzins an die Stadt 12 Kronen.

Einen Schiffplatz, allwo die Schiff verfertigt werden, stoße östlich und südlich an die Aare, westlich an die Straße und nördlich an Schwellmeisters Jakob Schneiders Schiff-landeren.

³³⁾ Stubenbuch 1723, Seite 18, und 1738, S. 121. — Aus letzterer Verhandlung ergibt sich z. B., daß ein Conrad Landolf aus Narau in Bern das Schiffmachen erlernt hat und von dem Meisterbott ledig gesprochen worden ist. Ein Gleiches war 1740 mit Jakob Hofmann von Narburg der Fall.

³⁴⁾ Urbar, Seite 139 und 141.

Eine Schleife. —

Die zwei erstern scheinen nach und nach, vielleicht erst 1731 in den Besitz der Zunft übergegangen zu sein; damals kaufte nämlich die Gesellschaft von Jakob Schumacher, dem Schiffmann, einen Drittel und von Frau Barbara Stempfli deren besitzende Rechtsame, als fernere zwei Drittel an der Sagen und Landeren; das ganze Besizthum wurde dann jährlich verpachtet, so 1731 an Schiffmeister Schneider um 15 Kronen³⁵⁾.

Die Schleife hat die Zunft 1749 erworben. Dem Pächter derselben, Adam Groß, ertheilte die Regierung den 25. Juni 1796 die Conzession, darin eine Tabakstampfe einzurichten³⁶⁾.

Ueber die Lage und Beschaffenheit dieser Lokalitäten vor dem großen Mühlenbrande in der Nacht vom 13. auf den 14. Juni 1818 gibt der am 11. Febr., 1. März und 26. Mai 1819 mit der Stadtverwaltung um 2750 Kronen abgeschlossene Kaufvertrag die beste Auskunft. — In das Eigenthum der Stadt gingen damals über folgende G e h a f t e n :

1) Die in der untern oder südöstlichen Ecke des ehemaligen Mühlegebäudes angebrachte Schleife, und dazu dienende Berechtigung.

2) Die Berechtigung zu der Saagemühle sammt dazu dienendem Saage-Recht.

Unter dem ehemaligen großen Dach, zu allen Zeiten Eigenthum der Stadt, waren drei Saage-Werke, von denen das oberste und das zweite von Partikularen, das dritte von Schiffleuten benutzt wurde, so daß mithin hier von der untersten, gleich den übrigen, gänzlich eingeäscherten Saage die Rede ist.

³⁵⁾ Stubenbuch, 1731, Seite 75. Stubenbuch 1747, S. 177, verzeigte die Zunft folgende fünf Erwerbstitel zu der Sagi und Landeren: Gültbrief von 1691. Kaufbrief von 1710. Obligation von 1711. Zwei fast gleichlautende Kaufbriefe von 1731. Eine Quittanz von 1732.

³⁶⁾ D. Spruchbuch H. H. H. H., Seite 141.

3) Den halben Theil von dem auf dem Landereplatz stehenden Schiffbauhaus und Platz an der Matte. Der hier verkaufte Antheil, so der First nach getheilt und 3 Gaden (S. oben) in sich begreife, stoße gegen Osten an den untern Landern-Platz, gegen Westen an den Saage-Platz, gegen Süden an den Schiff-Bauplatz zunächst der Märe und gegen Norden an den Antheil des Meisters Schällibaum. —

Es handelte sich demnach um den südlichen Theil des Schiffbauhauses.

Grund und Boden aller dieser Ehehaften und Zugehörden gehörten der Stadt.

Ohne jede Aufsicht ging die Anfertigung der Schiffe nicht vor sich; in älterer Zeit mußte um Bewilligung hiezu vor Rath angefragt werden. Später, als dies denn doch zu weit führte, wies der Rath die Schiffleute an, für im Lande bleibende Schiffe die Erlaubniß beim Schultheißen einzuholen, für solche, die aus dem Lande gingen, behielt er sich immer noch die Entscheidung vor³⁷⁾. — Um indessen eine Kontrolle über die wirklich abgegangenen Fahrzeuge zu haben, war die Einrichtung getroffen, daß dieselben an der Ländte zu Altenburg, etwa $\frac{1}{4}$ Stunde oberhalb Brugg, anhalten und durch den Oberamtman von Königsfelden visitirt werden mußten. Die, welche mit keinen Ausweisen über ihre Entstehung und Reiseroute versehen waren, wurden ohne weiteres konfisziert³⁸⁾.

Mit der Zeit scheint aber doch, unter der Aufsicht des Bauherrn vom Rath, der seit 1661 mit der Ertheilung der Bewilligung betraut war, einige Nachsicht Platz gegriffen zu haben, weshalb durch Rathsbefehl vom 6. Juli 1661 nochmals

³⁷⁾ L. Spruchbuch M. M., Seite 177.

³⁸⁾ Polizeimanual Nr. 7, Seite 616, und Zedel an die Gesellschaft vom 30. November 1672.

eingeschärft werden mußte, diese Bewilligung bei 50 Pfund Strafe einzuholen; in den Jahren 1708 und 1709 endlich erging der gemessene Befehl, nicht so viele Schiffe überhaupt anzufertigen, da dadurch die Wälder merklich ruinirt werden. (!)

II.

Wahrscheinlich weniger auf die Initiative der Zunft, als vielmehr einiger Schiffleute hin und um einem längst gefühlten Bedürfnisse entgegenzukommen, versuchte die Regierung im Jahr 1505 eine regelmäßige Verbindung zwischen Bern und Thun auf der Aare herzustellen. Anshelm³⁹⁾ gibt uns darüber folgende, freilich nicht sehr tröstliche Auskunft: Hat ein Stadt Bern, in Ansehen gemeiner Kommenheit, ein ander Müh fürgenommen und da nit ohne Kosten angericht, ein Schiff gan Thun auf der Aar uf- und ab zefahren; b'stund nit lang, wann der Nutz die Arbeit und Kosten uf dem ruchen, unbeständigen Wasser niema mocht erstatten.

Dieser chronistischen Mittheilung lag der Beschluß der Regierung vom 25. April 1505⁴⁰⁾ zu Grunde, welcher anordnete, daß die Schiffleute, so zu dieser Fahrt beordert werden, die Fahrt und Führung annehmen und in ihren Kosten betreiben sollen.

M. S. hätten sie für den Anfang mit Schiff, Fässern, Seilen und Anderem ausgerüstet und ihnen für einmal eine Summe Geldes gegeben, unter der Bedingung, daß sie Schiff und Geschirr jederzeit in Ehren halten, und wenn sie von der Sache abstehen, M. S. ihr ausgegebenes Geld wiederbefehren sollen.

³⁹⁾ Anshelm II., Seite 281.

⁴⁰⁾ Rathsmannual Nr. 126—129, Seite 105.

Laut dem Rathsmニュアル vom 10. Januar 1506 ⁴¹⁾ hatten die Schifflente zudem das Recht zu beziehen: Von einem Mütt Kalch von Thun herab und Einem vor sein Haus zu führen, zwei Schilling; von einem Saum Wein fünf Sch.; ein Mütt Dinkel zwei Blappart; ein Mütt Roggen und Kernen fünf Sch.; für ein Maß Salz ein Groschen, ein Zentner Eisen oder andere Sachen, so nach dem Gewicht geschätzt werden, 20 Den.

Da trotzdem die Sache keinen rechten Fortgang hatte, so wurde ferner beschlossen, den Schifflenten von der Fahrt wegen auf dem Wasser von Thun und zu ihrer Auffristung zu geben 200 Pfund, nämlich 100 Pfd. frei und die andern 100 Pfd. darlehnsweise, damit sie Roß, Wagen, Schiff und Geschirr und Alles, was zu der Fahrt dient, kaufen und in Ehren halten können. Dabei sollen sie die Wägsame (den Neckweg) neben der Aare aufwärts jederzeit gut unterhalten und bessern, woran ihnen die Regierung noch fernere 10 Pfd. beisteure.

Ungeachtet alledem hatte die Sache keinen Bestand, um so weniger, als die Schifflente von Thun ebenfalls an obigen Vergünstigungen mitparticipirten und der Schultheiß daselbst von seinem Rechte, einen Theil der Schifflente auf dieser Wasserstraße zu bestellen, unbeschränkten Gebrauch machte ⁴²⁾; endlich es bedeutender, später mit großen Kosten verbundener Correktionen des Flußbettes, sowie des Schleusenwerkes in Thun bedurfte, um den mancherlei Anständen auf dem „ruchen“ Wasser auszuweichen. — Da wir in unsern Manualen nicht mehr die geringste Spur finden, daß die Gesellschaft sich irgendwie später bei diesem Unternehmen betheilig hat, so nehmen wir an, daß diese Route gänzlich der Privatspekulation überlassen worden sei. Welche Frequenz aber auf derselben

⁴¹⁾ Rathsmニュアル Nr. 126—129.

⁴²⁾ Polizeibuch Nr. 8, Seite 235.

herrichte, geht aus dem Bericht der Schwellenkommission von 1825 hervor. Vom 1. Juli bis Ende Jahrs 1825 kamen in Bern 623 Schiffe an, unter welchen 592 beladene Aar-Weidlinge waren. — Spedirt wurden 6162 Personen und 113,400 Zentner Waaren. Mit dem Personentransport befaßte sich hauptsächlich das Ordinärschiff, das mit dem Schiffwasser von Thun unter der klassischen Bezeichnung „Kälberflotte“ die Aare hinabglitt und unter dem Jubel der Gassenjugend an der Lände in Bern anschaltete.

III.

Von größerer Bedeutung, weil ausgiebiger, war für die Gesellschaft die Wasserroute von Fferten bis Brugg, obschon, wie wir bereits angedeutet haben, die Seefahrt durchaus nicht zum Lebenselement der hiesigen Schiffmeister gehörte und die verwickelten Zollverhältnisse mit Solothurn mehrfache Schwierigkeiten und Unannehmlichkeiten für sie zur Folge hatten. — War es ja so weit gekommen, daß die Zunft auch hier auf ihre Prærogative verzichtet und auch die Ausbeutung dieser Route der Privatspekulation überlassen hatte.

Erst 1702, als der Bestandvertrag (die Admodiation) mit Partikularen seinem Ende zueilte⁴³⁾, begann die Meisterschaft zu den Schiffleuten sich wieder zu rühren und verlangte die Wiedereinsetzung der Gesellschaft in ihre ehedorigen Rechte. Die Zeit war jedoch vorüber, wo man sich auf alte Freiheiten steifen konnte; die Meisterschaft erlangte nur mehr Patente und Admodiationen auf bestimmte Zeit und gegen eine ziemlich starke Abgabe, die indeß meistens dem Armenfond der Zunft zu gut kam.

⁴³⁾ Sackelschreiberei-Protokoll K., Seite 266. Vortrag vom 23. Mai 1702. — Als Unternehmer werden genannt Herr Ruprecht und die Landbögte Steiger und Wurstemberger.

Die erste Schiffahrt-Admodiation, welche der Zunft wieder ertheilt wurde, datirt vom 24. Mai 1702 ⁴⁴⁾ und hatte eine Abgabe von 100 Thalern zur Folge. Im Jahre 1714 aber war die Bennerkammer und der Rath bereits wieder im Fall, des Langen und Breiten darüber zu berathen, ob man das Navigationsrecht der Gesellschaft lassen wolle oder nicht, und nur der Wunsch der Regierung, sich auch für die Zukunft handwerkstüchtige Schiffeleute, namentlich für den Kriegsfall, zu sichern, beförderte den Abschluß eines neuen Vertrags ⁴⁵⁾. Am 10. März 1714 erhielt sie zum ersten Male auf längere Zeit ein Patent, dessen Inhalt, der in mehr als einer Beziehung merkwürdig ist, wir im Wesentlichen wiedergeben wollen ⁴⁶⁾.

„Schultheiß und Rath der Stadt Bern thun kund, daß ihre lieben und getreuen Burger zu Schiffeleuten in aller Unterthänigkeit ihnen haben vorstellen lassen, in was schlecht und abgängigen Zustand ihr Handwerk vermittelst der anderwärts hingeliehenen Schiffahrt gerathen wollen, und sie demüthig ersucht, gnädigst zu verhoffentlicher Wiederaufbringung dieses ihres Berufs und Handwerks, auch besserer ihrer und der Ihrigen Ernährung ihnen diese Schiffahrt und Fertigung aller nach Zurzach und Schaffhausen gehender Waaren anzuvertrauen, mit Anerbieten, von dieser Hinleihung gleich vorigen Bestehern eben den Genuß abzustatten, worauf gesammter allhiefiger Meisterschaft Schiffmacher-Handwerks diese Schiffahrt für zehn Jahre lang hingeliehen worden ist unter folgenden Bedingungen:

⁴⁴⁾ Sackelschreiberei-Protokoll K. Seite 360.

⁴⁵⁾ Sackelschreiberei-Protokoll K. Seite 465 u. ff.

⁴⁶⁾ Schiffahrt-Hinleihung zu Gunsten hiesiger Schiffeleuten. D. Spruchbuch DDD., Seite 547. Der Originaltitel ist nicht mehr im Zunftarchiv vorhanden.

1) Wollen wir bemeldten Bestehern zehn Jahre lang bewilligt haben, ein Ordinari-Schiffahrt anzustellen, von Ipferten bis nach Harburg und weiters die Aare hinab, da sie gehalten sein sollen, zu aller Zeit zwei oder mehr Schiff und zwar also zu halten, daß von den Barken zu Ipferten und dann von den Schiffen zu Harburg auf das Wenigste alle vierzehn Tag einmal eine nid sich und eine ob sich fahren solle, und diejenigen Waaren, so ihnen zu führen erlaubt, unter möglichster Beschleunigung an ihr Ort verschafft werden, in der Meinung, daß wenn diese Schiffahrt vollkommen eingerichtet sein wird, dannzumal die Bestehere ferner verbunden sein sollen, anstatt der vierzehn, alle acht Tage bei genugsamer Ladung abzufahren, jedoch großer Sturmwind und ungewohntes Wetter vorbehalten.

2) Soll mit Ausschließung aller andern Schiffe den Bestehern zugelassen sein und ihnen allein zustehen, alle auf dem Port zu Ipferten ankommenden Waaren auf ihre Barken zu laden, nach Nydau und durch die daselbst habenden Schiffe weiters hinab an ihr gehörig Ort zu verschaffen.

3) Soll auf diese Route dem Wasser nach, als zu Nydau, Büren, Wangen und andern Orten unserer Botmäßigkeit bis nach Harburg und weiters hinab Niemanden zugelassen sein, seine Waare, leere Fässer und andere Sache, andern als diesen Ordinaribestellten Schiffen aufzugeben, zu welchem End ihnen die erforderliche obrigkeitliche Hülfshand geboten werden wird.

4) Ist den Bestehern auch zugelassen, zu Murten ein Schiff zu halten und alle dort ankommende Waare bis nach Pfauen zu ferggen, allwo die Ordinari-Barken selbige nehmen und an ihr behörig Ort verschaffen sollen.

5) Wann eine Barke oder Schiff also gebrucht und beschaffen, daß es nicht mehr für währschaft zu achten, so sollen sie verbunden sein, alsobald nach neuen und guten Schiffen

sich umzusehen, widrigenfalls und so etwas Schadens den Gütern und Personen von solchen unwährschaffen Schiffen herfließend widerführe, sie solchen zu verantworten schuldig seien.

6) Es sollen die Schifffahrtbesteher pflichtig sein, alle obrigkeitlichen Weingeschirre, als von Deutsch und Wälsch Weinschenk, beiden Spitalern, Stift und Insel an ihre Behörd am Bieler-See und die in das Wälschland nach Tferen wohlbedingt zu rechter Zeit und ohne Forderung einiger Pfennings für den Fuhrlohn abzuführen und zu verschaffen, also daß solche, wie etwa bisher geschehen, unterwegs mit etwan am Wetter und andern unsichern Orten liegen gelassen werden. Und damit diese Pflicht nicht etwa Einer auf den Andern schieben könne, so soll unserem Schwellmeister als dem Hauptinteressirten sämmtlicher Schiffleuten obliegen, die erforderliche Veranstaltung zur Abfuhr dieser obrigkeitlichen Weingeschirre zu treffen und er darum zu antworten haben. — Müßte aber der Eine oder Andere von den Theilhabern an dieser Schifffahrt von diesen Weingeschirren mehr führen, als es ihm nach billiger Vertheilung beziehen möchte, so soll demselben von demjenigen, an dessen Statt er führt, vier Baken per Stück entschädigt und derselbe im Fall Ungehorsams durch den Schwellmeister vor Seckelmeister und Bennern verklagt und allenfalls zu Strafe und Schadensersatz verfällt werden.

7) Soll den Bestehern auch einzig überlassen sein, derjenigen Partikularen leere Fässer, insofern solche sie ihnen anvertrauen wollen, zu laden und an ihr gehörig Ort zu verschaffen und von Fertigung dieser leeren Fässer ein Mehreres nicht zu fordern, als von einem Landfaß $7\frac{1}{2}$ und von einem Kyfffaß 5 Baken⁴⁷⁾.

⁴⁷⁾ Der Land- oder Seewein kam vom Bielersee und Umgegend, der Kyffwein aus dem Waadtland.

8) Es sollen auch die Bestehet gegen unsere Bürger und Unterthanen von deren eigener Waare in dem Preis des Fuhrlohns nicht aufsteigen, sondern wie zuvor beschehen, von deren Waare einen halben Bagen minder vom Zentner, als sonst die Ordnung mitgiebt, beziehen, auch sich gegen diejenigen, deren sie sich zu der Fahrt gebrauchen; in Bezahlung ihres Verdiensts und sonst, also erzeigen, daß zu rechtmäßigen Klagen Niemanden Ursach gegeben wird.

9) Und wie diese Schiffahrt auf zehn Jahre lang den Bestehern hingeliehen ist, so sollen dieselben den vorstehenden Bedingungen in Allem getreulich nachkommen und jährlich Einhundert Reichsthaler zu entrichten schuldig sein, welche Summ wir aber aus sonder Gnaden zu gutem und desto besserem Unterhalt den Gesellschaftsarmen überlassen.

Durch Beschluß vom 7. April 1754 wurde dann der Fuhrlohn festgestellt, wie folgt:

Im Hinauffahren von einem Zentner:

Von der Lanti ob Altenburg bis Aarau	4 Bagen,
von Aarau bis Olten und Aarburg	3 "
von Aarburg bis Solothurn	5 "

Im Hinunterfahren vom Zentner:

Von Solothurn bis Aarburg	3 "
von Aarburg bis Brugg	4 "

— in der Meinung, daß der schuldige Zoll gewohntermaßen abgestattet werde, auch die Lastschiff, so nach Surzach geführt werden, in dieser Taxe nicht begriffen, sondern es derenthalben bei bisheriger Gewohnheit ferner verbleiben soll. Alles so lange es Ihr Gnaden also gefällt. —

Dieser Zustand der Dinge blieb bis zu Ende des Jahrhunderts, wenigstens haben wir nirgends einen Anhaltspunkt gefunden, daß die Konzession der Gesellschaft bis dahin je wieder entzogen worden wäre. Indessen vernehmen wir doch

aus den Zunftannalen, daß die Speditores große Gefährd in der Zeit zwischen den Zurzacher-Messen trieben, über welche Beschwerden die Regierung sich nie zu entscheiden veranlaßt fand, offenbar, weil durch die Befürchtung dieser Konkurrenz der alte Schlendrian darniedergehalten und die Gesellschaft veranlaßt wurde, diese Ordinari-Schiffahrt stets mit Fleiß und Sorgfalt zu betreiben. — Die Gnädigen Herren blieben indessen nicht ganz mit Supplikationen verschont.

Auf geschehene Anzeige des Röschers von Nydau, daß Jahr ein Jahr aus Waaren das Wasser hinabgeführt werden, von denen die Ehrende Meisterschaft keinen Nutzen habe, ward derselbe ersucht⁴⁸⁾, dahin zu trachten, daß die Waaren alle zu Nydau nach gewohntem Gebrauch abgelegt werden, und an M. S. eine Beschwerde eingereicht, mit dem Begehren, es möchte ein Schreiben nach Fferten und eines nach Nidau aberlassen werden, worin den Schiffmeistern zu Fferten ihre Pflicht in Gemäßheit des Patents vom 10. März 1714, wie weit sie fahren dürften, vorgehalten, dem Landvogt in Nidau aber befohlen werde, dem Aufseher allda Hand zu bieten, damit die ankommenden Waaren von oben herab zu Nidau können abgelegt und von der hiesigen Meisterschaft in ihr Fafschiiff aufgeladen werden.

Aus den Akten ist ersichtlich, daß am 28. Juni und 4. Juli eine Antwort erfolgt ist, in dem Sinne, die Regierung sei bereit, dem Begehren zu entsprechen, insofern die Schiffleute der Zunft zu beweisen im Stande wären, daß sie die Waaren beförderlich und ohne langen Aufschub abführen, und den Kaufleuten keine Ursach zu Klagen gegeben worden sei; worauf die Gesellschaft die Antwort, wenn auch kleinlaut, nicht schuldig blieb.

⁴⁸⁾ Stubenbuch 1720.

Im Uebrigen scheinen sich die Schifflente von Ferten auch später um das Patent von 1714 blutwenig bekümmert zu haben; sie legten ihre Waaren zu Nidau nicht ab, unter dem Vorwand, es seien Solothurner-Waaren und daher in Nidau zollfrei, und fuhren damit getrost nach Solothurn⁴⁹⁾. — Die verwickelten Zollverhältnisse⁵⁰⁾ mit Solothurn waren Schutz genug, der Berner Regierung eine Nase drehen zu können; diese Anstände scheinen indessen durch die Zollvereinbarung zwischen Bern und Solothurn vom 28. Juli 1742 gehoben worden zu sein.

Nachdem im Vorhergehenden der Umfang bezeichnet worden, innerhalb dessen die Schifflente von Bern ihrem Gewerbe oblagen, müssen wir noch eines Verhältnisses gedenken, welches mehr als einmal den Rath beschäftigt hat, nämlich der Beurtheilung des Schadens durch Zufall. Die Sache war so wichtig, daß sie im Jahre 1470 zur Ausfertigung eines eigentlichen Diploms führte, welches „der recht Freiheitsbrief der Schifflüten“ überschrieben ist. — Folgender Vorfall hatte sich zugetragen⁵¹⁾

Die Gerber hatten vor Zeiten mit den Schifflenten die Vereinbarung getroffen, durch sie ihre Lederwaaren auf die Zurzacher Märkte führen zu lassen; ein gleiches Abkommen

⁴⁹⁾ Aeltere Zolltarife: Solothurner sind zu Nidau zollfrei, sofern sie eigen Gut führen.

⁵⁰⁾ Wer Lust hat, dieselben sammt den Gutachten darüber zu studiren, findet reichlichen Anlaß dazu in den Seckelschreiberei-Protokollen im Staatsarchiv. S. Register unter Schifffahrt.

⁵¹⁾ Rathsmannual 1469, V., S. 79, 84, 86 bis 91, 93.

D. Spruchbuch, Litt. F., S. 167. Das Urkund zwischen den Germern und Schifflüten von Freitag der h. Zwölfboten St. Symons und Judas Abend (Oktober 27.) 1469. — Im Spruchbuch steht irrthümlich 1470.

D. Spruchbuch Litt. F., S. 153. Der Entscheid zwischen den Schifflüten und Germern von Montag nach Symonis und Judä (30. Oktober) 1469.

bestand auch mit den Meistern Gerber-Handwerks zu Freiburg im Uechtland. — Sie bezahlten per Zentner sechs Schilling Fahrlohn.

Auf Verenatag 1469 ging neuerdings eine solche Ladung ab. — In demselben Schiff befanden sich ferner „mer dann zweitausend Läder“, einem Hans Blender von Basel gehörend, und wie jene, ebenfalls nach Klingnau bestimmt.

Als nun das Schiff in der Nähe von Wyleroltigen oberhalb unseres Schlosses Narberg an das End kam, da die Saane in die Aare fließt, da ist dasselb Wasser durch sein unsäglich Größe so frestig und ungestüm gewesen, daß das Schiff auf einen, zwar den Schiffern wohlbekanntem, aber jetzt verborgenen Stock geworfen wurde, dergestalt, daß sogar der Schiffmeister am Steuerruder kopfüber in die Wellen geschleudert ward und sich nur mit knapper Noth am Ruder wieder anklammern konnte. Nichtsdestoweniger gelang es den vier übrigen Schiffleuten, Ulrich Häberling, Ludwig und Hans Horner und einem gewissen Hans Teck, die Leute ans Land zu bringen, und sogar, indem sie an ihren Rudern blieben und ihr Eyb und Leben sorglich wagten, die Waare ans Land zu setzen. Das Jeder hatte dabei freilich Schaden genommen und war mehrentheils „ertrunken“.

Da die Gerber und Hans Blender jetzt behaupteten, das Schiff sei überladen gewesen und die Schiffleute nicht an ihren Rudern verblieben, so entstand ein heftiger Span und Prozeß, dessen gerichtliche Entscheidung, nachdem ein Vermittlungsvorschlag der Schiffmeister Hans Snider und Rodi Kloss unberücksichtigt geblieben war, dem Rath oblag. — Fürsprecher vertraten jede der drei Parteien; Klage, Antwort, Red, Widerred und Beschließen war schon damals an der Tagesordnung. — Der Gescheiteste war der Schultheiß, Ritter Niklaus von Scharnathal. Der rieth, das Jeder inzwischen Jedermanns

Rechten an Schaden zu erfren und vertriben. Blender fand für sein ertrunkenes Leder Absatz in Straßburg, Schlettstadt, Colmar und daherum, das Hundert zu drei Gulden, statt zu dreizehn, wie es ihm anlag. Er hatte demnach bedeutenden Schaden.

Der Streit hing nun von der Beurtheilung der Frage ab, ob die Schifflente nicht schadensersatzpflichtig seien, da sie laut Vertrag und gegen Bezahlung die Waare zu fertigen übernommen haben. Diese Frage führte zu der ferneren, ob der Unfall ein verschuldeter oder nicht verschuldeter war. Konnten die Schifflente den ihnen auferlegten Eid zu den Heiligen schwören, daß „ir Schiff nit überladen und gut gewesen, inmaßen ob solich Hab ir eigen gewesen were, das si die darin ouch gelegt und gevertiget hätten, und si ouch an irn Rudern getrüwlich beharret und darin allen irn Floyß und Ernst gebrucht haben“ — so waren sie zu keinem Schadensersatz verpflichtet. Vorderhand beschloß der Rath indessen, nicht sogleich zu einem Urtheil zu schreiten, sondern über die daherigen geltenden Ansichten und Gebräuche Kundschaft aufzunehmen in Zürich, Solothurn, Basel und andern Enden. Diese Kundschaft scheint den Schifflenten günstig gewesen zu sein; zudem erboten sie sich, den Eid zu Bekräftigung obiger Thatsachen und ihrer Schuldlosigkeit zu leisten.

Unter diesen Umständen zogen die Gerber und auch Hans Blender vor, nicht den Prozeß geradezu zu verlieren und noch obendrein alle Kosten zu bezahlen, sondern sie willigten in einen Vergleich ein, der in Bymwesen und mit Hilf etlicher unseres Großen Raths am 30. Oktober 1469 abgeschlossen wurde und dahin ging, daß die Schifflüt den erbaren Meistern zu den Gerbern, so dann jek ir Gut in dem Schiff gehept haben, desglichen ouch Hans Blender von Basel, ob im das

gevellig ist, ir Koufmannsgut in einem Schiff on ewnichen Lon führen sollen, und wir (d. h. der Rath) derselben Zit si unser Geleit und Zöll zu nemen gnädlich vertragen und si damit zu beiden Teilen bericht und betragen sin, doch den Schifflüten an allen iren Fryheiten und altem Sarkommen in allemweg ohn Schaden, wann wir in sölich hiemit deheinswegg wellen trenden.“

Das war des langen Haders kurzer und für die Beschädigten ziemlich resultatloser Schluß; Hans Blender, als frömbder Mann, kam dabei am schlechtesten weg; nicht nur war sein Leder ertrunken, sondern er hatte auch noch den Zurzach- und Baden-Markt versäumt.

Um aber in Zukunft für solche Fälle ein gewichtiges Präjudiz zu haben, glaubten die Schiffleute nicht bei der Ausfertigung dieses Vergleichs stehen bleiben zu sollen; sie verlangten und erhielten vom Rath am 1. Juni 1470 den im Zunstarchiv noch vorhandenen, pergamentenen, von der Hand Diebold Schillings geschriebenen Brief; der betitelt ist: „Der recht Fryheitsbrieff der Schifflüten.“ — Er lautet:⁵²⁾

„Wir, der Schultheiß und Rätth der Stadt Bern bekennen offentlich mit disem Brief, daß für Uns uff hütt diser Dat kommen sind die erbaren Meister zu den Schifflüten in unser Stadt und haben uns zu erkennen geben, wie dann allenthalben uf dem Rine, der Aren, der Lindmagd und andern Wassern Gebruch sye, wann die Schifflüte einiche Schiff vertigen, und darin an ihr Were und Rudern beharren und ir Lyb und Leben wagen, ob sich dann etlich schädlich Zufälle, mit Bruch des Schiffes oder suß, begeben, daß dann dieselben Schifflüte deßhalben Niemanden zu antworten haben, und

⁵²⁾ D. Spruchbuch F., S. 234—236.

daruf an uns gnädiglich begert, si daby, künfftig Irrungen zu vermyden, ouch zu schiemen, und dessen Bekantnuß under unserm angehendten Insigel zu geben.

„Daruf wir nu mängerlei erfahren an den erbaren Meistern Schifflüten Handwerks zu Basel, zu Zürich und zu Solotern, die dann darum by ihren geschwornen Eiden geredt gehabt, und haben also den vorgenannten Schifflüten in unserer Stadt solch alt Harkommen und Fryheit, die dann von ihrem Handwerk an den obgenannten und andern Enden gebrucht, deß wir durch ir glaublich besigelt Runttschaft bericht sind, bestätigt in söllichen underscheidenen Worten:

„Wann die Stürlüte mit guter Vernunft und Ordnung an ihren Rudern standen und blibend, ihr Bestes und Wägstes thunt und gut Gewahrzam und Sorg und darzu ein gut Schiff haben und Sollichs kundlich ist oder werden mag, ob sich dann von Ungestüme des Wassers oder verborgenen Stöcken, die da verleit oder die rechten Führtwege verrunnen wären, Unfall und Schaden ergiebt, wann dann dieselben Stürlüte zu Gott und den Heiligen sweren mögent, daß sie ihr Bestes gethan und von dem Stoß oder Veränderung des Wassers nüt gewußt haben, und besonder auch, ob sollich Gut, das sie führen, ir eigen gewesen wäre, sie hätten das auch also gefertigt, so füllen dann die Stür- und Schifflüte nit verbunden sin, denen so ihr Gut geführt haben oder Jemand Anders einichen Kosten, Schaden oder Befegung zu tunde oder abzutragen, es wäre dann, daß sie sich selbst williglichen üzit Anders begeben hätten; und um daß darinne erber Güte desto fürrer besorget werden, so wollen und sollen wir besonder Güte, die dann darzu geschickt sind, ordnen und denen bi ihren Eiden bevelhen zu den Schiffen, so man die fertigen will, eigentlichen zu lügen, ob die währschaft und mit Stürlüten besorgt, daß Güte und Gut versehen syen, und füllen auch die Schifflüte vor die Schiff

nit anschalten; ob sie aber darüber und unbesehen abstatt fuhren und ihnen einicher Schaden mit Bruch des Schiffes oder süst beschehe, süllent sie sölichen Schaden, denen er zu- tragen wird, gänzlichen abtragen und dazu unser schwerer Un- gnad und Straf, die wir dann gegen ihnen nach Gestalt der Sach würden bruchen, gewarten, Alles ungevarlich.

„Und also sölicher Vüterung zu festem Urkund, dabu wir auch unser Schifflüt für sich und ihr Nachkommen schirmen wollen, so haben wir unser Stadt Insigel an diesen Brief henken und den obgenannten unsern Schifflüten geben lassen und sind wir die, so hieby waren u. s. w. (Folgt der ganze Rath von 1470 kurz nach Ristler's Regierungsantritt⁵³.) Geben und beschehen am ersten Tag des Monats Juni, als man von der Geburt Christi zahlt Tufend vier- hundert und siebenzig Jahr.“

Merkwürdig! Ueber den zu gleicher Zeit in vollem Gang befindlichen, für die Zukunft des bernischen Gemeinwesens weit bedeutungsvollern Tvingherrenstreit enthält das Raths- manual einige spärliche, dürftige Notizen; die Verhandlungen über diesen Schiffleuten-Rechtsstreit und dessen Ausgang fül- len hingegen ganze Blätter aus. — Mag es vielleicht dem Umstande zuzuschreiben sein, daß die Gnädigen Herren über die Beurtheilung solcher Rechtsfragen nicht ganz sicher waren? — Justinger citirt zwei Beispiele von durch Zufall erlittenem

⁵³) Peter Ristler, Schultheiß; Adrian von Bubenberg, Herr zu Spiez, Niclaus von Scharnachthal, Niclaus von Dießbach, Ritter; Thüring von Ringgoldingen, Hartmann vom Stein, Petermann von Wabern, Petermann vom Stein, Petermann Schöpfer, Ludwig Hezel von Lindnach, Urban von Muhlern, Ludwig Brüggler, Hans Fränkli, Seckelmeister; Bendicht Tschacht- lan, Antoni Archer, Peter Baumgarter, Venner; Hans Ruttler, Peter Simon, Konrad Niedwyl, Benedict Renno, Peter Stark, Bartlome Huber, Silian Achshalm, Antoni zer Eich und Peter Yrrenen.

Schaden und ermangelt nicht, sich über bernische Richter und Rechtskundige lustig zu machen ⁵⁴).

Weniger Gnade fanden Meister und Stubengesellen zum Schifflüten in einem spätern Rechtshandel, den der Kürschner Pauli Ortwind 1532 gegen sie anhub wegen verderbter Pelze, die in einem Faß „umbgezogen“ worden waren. Das Anbringen des Klägers wurde begründet perfunden und die Beflagten zum Schadenersatz verurtheilt ⁵⁵).

Innere Organisation der Zunft.

Die Verhältnisse des Handwerks brachten es mit sich, daß die Meister desselben auch in der Zunft die Hauptrolle spielten; unser Stubenbuch kennt in der Regel nur Meisterbotte, mehrere wichtige Urkunden, z. B. der vorangeführte Freiheitsbrief von 1470, führen nur die erbaren Meister zu den Schifflütern an; wenn in gemeinsamen Angelegenheiten verhandelt wurde, traten dann allerdings die Meister und Stubengesellen handelnd auf. Ein Statut über die Organisation der Zunft in älterer Zeit besitzen wir nicht; der Freiheitsbrief von Freitag vor Martini 1493 ⁵⁶) enthält die üblichen Bestimmungen über die Kompetenzen in Freveln, die sich innerhalb des Zunfthauses zutragen, und die wir, soweit sie Strafbestimmungen über zorniges Aufspringen, Messerzucken u. s. w. enthalten, füglich übergehen können. — Dagegen birgt der übrige Inhalt des Freiheitsbriefs, der sich auf eine ältere Ordnung beruft, einen solchen

⁵⁴) Justinger, Seite 186 und 187.

⁵⁵) D. Spruchblch E. E., S. 509. Spruch vom 9. März 1532.

⁵⁶) T. Spruchbuch O., Seite 54 u. ff. Das Original liegt im Zunftarchiv, ist aber stark beschädigt.