

# Staats- und socialwissenschaftliche Forschungen

herausgegeben

von

**G u s t a v S c h m o l l e r .**

---

Sechzehnter Band. Drittes Heft.

(Der ganzen Reihe siebzigstes Heft.)

Chr. Eckert: Das Mainzer Schiffergewerbe in den letzten drei  
Jahrhunderten des Kurstaates.



**Leipzig,**

Verlag von Duncker & Humblot.

1898.

Das



# Mainzer Schiffergewerbe

in den letzten drei Jahrhunderten  
des Kurstaates.

Von

Christian Eckert,

Dr. jur. et phil.



Leipzig,

Verlag von Duncker & Humblot.

1898.

# Vorwort.

---

Die vorliegende Abhandlung befaßt sich mit der Berufsorganisation der Rheinschiffer, soweit sie in der Gegend von Mainz ihren Wohnsitz hatten. Sie beschäftigt sich in der Hauptsache mit der Zeit von 1462 bis 1798. In erstgenanntem Jahre hat die Verfassung der Stadt eine tiefgreifende Umwandlung erfahren. Mit Ausgang des 18. Jahrhunderts wurde dem korporativen Zusammenhalte der Handwerker durch die Gewerbefreiheit, welche die französischen Eroberer für die meisten Berufsarten verkündeten, ein Ende gemacht.

Die wirtschaftliche Entwicklung der Mainzer Schifferzunft reicht allerdings weiter zurück als die genannte Zeitspanne. Wenn ich meine Studie dennoch auf diese beschränkte, so war das nicht bloß durch den Aktenbestand des Mainzer Stadtarchivs bedingt, auf den ich im wesentlichen angewiesen blieb und der für die Jahre vor 1462 nur spärliche Ausbeute bot. Ein so äußerlicher Grund hätte schwerlich genügt, die Veröffentlichung einer besonderen Abhandlung über die spätere Zeit zu rechtfertigen. Viel mehr gaben sachliche Erwägungen den Ausschlag.

Während wir über Entstehung und Blütezeit der Zünfte im Mittelalter durch tüchtige Arbeiten bereits wohl unterrichtet sind, hat man ihrer späteren Entwicklung seither nur wenig Aufmerksamkeit geschenkt. Meist hat man sich damit begnügt, sie oberflächlich abzuurteilen unter völliger Auserachtlassung des wesentlichsten Momentes, das die Einrichtungen der Spät- und Frühzeit voneinander unterscheidet: ihrer Beziehungen zur Staatsgewalt. Die Mainzer Zünfte wurden nach den Wirren von 1462 unter Einwirkung der Regierung neu errichtet. Diese Einwirkung war vornehmlich die Ursache, daß die wiedergegründeten Innungen ein von den früheren Genossenschaften durchaus verschiedenes Bild zeigen. Es schien mir daher lohnend, die Darstellung wenigstens eines der wichtigsten Gewerbe jener Zeit zu versuchen. Der Rückblick auf vergangene Jahrhunderte fesselte mich um so mehr, als man bei der neuerlichen Krisis des Schiffergewerbes in manchen Gegenden den Wunsch nach einer Berufsorganisation laut werden liefs.

Die Art der Darstellung brauche ich kaum zu verteidigen. Ich versuchte, an Hand des bald überreichlich, bald allzu spärlich fließenden Urkundenmaterials, das Wesentliche hervorzuheben, aus der Fülle der Einzelercheinungen ein klares, einheitliches Gesamtbild loszulösen. Schwierigkeiten machte die Gestaltung der Anmerkungen. Die in Betracht kommenden Aktenbestände des Mainzer Archivs sind nicht registriert, auch größtenteils nicht näher geordnet, sondern nur nach dem hauptsächlichsten Inhalt in umfangreichen Bündeln zusammengekommen. Genauere Verweise waren deshalb nicht möglich, auch insofern wertlos, als bei einer Neuordnung, wie sie vorgesehen ist, große Verschiebungen und Umstellungen nötig werden. Ich mußte mich daher mit Benennung der einzelnen Abteilungen begnügen, glaube aber auch damit dem weitersuchenden Forscher wenigstens gewisse Anhaltspunkte gegeben zu haben. In den Beilagen sind einige der wichtigsten bisher ungedruckten Ordnungen mitgeteilt, die gerade in ihrer ungekürzten Wiedergabe zur weiteren Beleuchtung der geschilderten Verhältnisse dienen werden. Beim Abdruck wurde im allgemeinen nach den von Weizsäcker in den deutschen Reichstagsakten (Bd. I S. LXIII ff.) aufgestellten Grundsätzen verfahren. Weitergehenden Wünschen nach Vereinfachung, wie sie Höhlbaum in der Einleitung zum „Buch Weinsberg“ (Publikationen d. Gesellschaft f. Rhein. Geschichtskunde Bd. III, 1886) und Stieve auf der dritten Versammlung deutscher Historiker (Bericht erstattet von d. Bureau d. Versammlung, Leipzig 1895 S. 18 ff.) geltend machten, glaubte ich nur teilweise entsprechen zu dürfen. Ich bin bei der Redaktion der Vorlagen schonend verfahren, um ihrer charakteristischen Eigentümlichkeit möglichst wenig Abbruch zu thun.

Wärmsten Dank schulde ich meinem hochverehrten Lehrer, Herrn Professor Dr. Gustav Schmoller, der mich in das Studium der Nationalökonomie eingeführt hat und mir auch bei dieser Arbeit fördernde Anregung in reichem Maße zu teil werden liefs. Dank sage ich auch Herrn Landgerichtsdirektor Dr. Bockenhaimer zu Mainz, der mir wichtige Urkunden aus seinem Privatbesitz zur Verwertung überliefs, sowie Herrn Praelaten Dr. Friedrich Schneider, dessen freundliche Teilnahme das Fortschreiten meiner Arbeit jederzeit begleitete. Die Herren von der Mainzer Stadtbibliothek, insbesondere Herr Prof. Dr. Velke und Dr. Heidenheimer, haben mir die Benützung der Litteratur und der Aktenbestände vielfach erleichtert. Schliesslich möchte ich an dieser Stelle noch meines Freundes, des Privatdocenten Dr. M. Spahn in Berlin, gedenken, der sich der Mühe unterzog, die Druckbogen mit mir durchzusehen.

Mainz, im Oktober 1898.

Christian Eckert.

# Inhalt.

	Seite
Einleitung . . . . .	1
§ 1. Mainz in seinen Anfängen als schiffahrt- und handeltreibender Stadt. Vorkommen von Genossenschaften Gewerbetreibender im frühen Mittelalter. Auftreten von Schiffergilden. Das Jahr 1462. Wiedergründung der Mainzer Zünfte . . . . .	1
§ 2. Erster Entwurf für eine Zunft der „Holzherrn und Steuerleute“. Bertholds von Henneberg Zunftordnung von 1476. Neuordnung der Schiffergenossenschaft durch Kurfürst Anselm Franz 1685. Namen und Wappen der Steuerleutezunft. Fergenvereinigungen in der Umgegend von Mainz . . . . .	6

## Erstes Kapitel.

Die Organisation der Schifferzunft nach der politisch-rechtlichen und volkswirtschaftlichen Seite . . . . .	10
§ 3. 1. Die Organe der Zunft . . . . .	10
Abhängigkeit der Zunft von der Regierung. Die Zunftbeamten. Der Vicedom-Amtmann. Der Gewaltsbote. Der Ratsfreund. Die Brudermeister. Der Zwölfertisch. Verhältnisse bei den Kasteler Fergen. Die Werter.	
§ 4. 2. Die Genossenschaft . . . . .	17
Allgemeine Zunftlasten. Kirchliches und geselliges Leben. Geschlossener Kreis der Mitglieder. Allmähliche Erschwerung der Aufnahmebedingungen. Heranbildung eines geeigneten Nachwuchses. Lehrlings- und Gesellenwesen.	

## Zweites Kapitel.

Der Schiffahrtsbetrieb und seine Benutzung . . . . .	24
§ 5. 1. Die Technik der Wasserbeförderung . . . . .	24
Arten der Schiffe und ihre Ladefähigkeit. Fahrzeuge für den Güter- und Personentransport. Deren Einrichtung. Flöße. Motoren der Schiffe. Leinpfade. Die Karcherzunft. Unkosten der Fahrten noch verteuert durch die Rheinzölle. Dauer der Reisen. Abhängigkeit der Schiffahrt von Wind und Wellen.	
§ 6. 2. Die Transporteinrichtungen . . . . .	30
Die freie Schiffahrt der Mainzer Schifferzunft. Art und rechtliche Verhältnisse dieses Betriebes. Rangfahrten. Die Marktschiffahrt. Die Verbindung zwischen Mainz und Frankfurt. Öffentlichrechtliche Beziehungen der letztgenannten Transportanstalt. Marktschiffahrtsordnungen des 15. und 16. Jahrhunderts. Oppenheimer, Binger und Rheingauer	

Marktschiffe. Die Marktschiffer als Mitglieder der Mainzer Zunft. Die Rheinüberfahrten als Lehen. Ihre Verpachtung. Der Trajekt Mainz — Kastel. Überfahrten bei Kostheim, Weisenau, Budenheim. Einzelbestimmungen. Die Mainzer Schifferzunft hat an den genannten Überfahrtsgerechtigkeiten keinen Anteil.

- § 7. 3. Die Transportgegenstände . . . . . 42  
 Lebhafter Verkehr auf dem Rhein im Mittelalter. Der Mainzer Rheinhandel leidet durch den Rückgang der Stadt infolge innerer Wirren und äußerer Kriegsfälle. Das Stapelrecht rettet den Transithandel. Begriff und Geschichte des Mainzer Stapels. Rheinzölle. Besserung der wirtschaftlichen Lage von Mainz im 18. Jahrhundert. Hauptprodukte des Rheinhandels. Reiseverkehr. Leben und Treiben am Rheinufer gegen Ausgang der kurfürstlichen Herrschaft.

### Drittes Kapitel

Würdigung der Zunftorganisation und ihrer wesentlichen Einrichtungen in ihrem Verhältnisse zu Publikum und Handwerksgeossen . . . . . 50

- § 8. 1. Im allgemeinen . . . . . 50  
 Statistisches aus dem 15. und 16. Jahrhundert. Die Schwedenzeit. Bestand der Zunft im 17. und der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts. Zunftbestimmungen zum Schutze des Publikums. Zügelung der einzelnen durch die Regierung vermittelt Einwirkung auf die Genossenschaft. Nutzen der Zunftorganisation für ihre Mitglieder. Gegenseitige Unterstützung und Verbot des unlauteren Wettbewerbes.

- § 9. 2. Die Preisnormierung . . . . . 58  
 Freie Vereinbarung und staatliche Regelung der Fahrtaxen. Des Kurfürsten Johann Schweikard allgemeine Taxordnung. Preisfestsetzungen in der Zunftordnung von 1685. Neuredaktionen der früheren Erlasse im 18. Jahrhundert. Marktschiffahrtsreglements seit dem Mittelalter ursprünglich nur für den Personentransport, später auch für die Güterbeförderung. Preise der „Zwergfahrten“. Wirtschaftliche Tendenz der Taxordnungen. Trotz strenger Strafdrohungen vielfache Übertretungen der Preisfestsetzungen.

- § 10. 3. Rang- und Reihefahrten . . . . . 63  
 Das Aufblühen derselben geht Hand in Hand mit der Ausdehnung des Stapelrechts. Älteste Nachrichten über die Mainzer Reihefahrten. Vorzüge und Nachteile des Ranges in den Augen des 18. Jahrhunderts. Die Straßburger Fahrtgenossenschaft. Einzelbestimmungen. Abschluß der Teilnehmer gegenüber den übrigen Zunftgenossen. Erbliche Privilegierung. Gnaden- und Spielreisen. Stellung der Rangfahrer innerhalb des großen Zunftverbandes. Ihr Kampf wegen der Güterentziehung.

- § 11. 4. Auswärtige Konkurrenz . . . . . 71  
 Mißlungene Versuche, die fremden Schiffer ganz vom Mainzer Hafen fernzuhalten. Vergleiche mit den Straßburger und Kurpfälzer Schifflenten. Fahrten bis Frankfurt. Schifffahrtsverhältnisse auf dem Oberlauf des Mains. Fahrten auf dem Niederrhein. Die verschiedentlich angebahnte Rangfahrt nach Köln kommt nicht zu stande. Die Rheingauer Nächler. Im Kampf mit der auswärtigen Konkurrenz leistet die Zunftorganisation gute Dienste.

## Viertes Kapitel.

<b>Reformversuche des 18. Jahrhunderts; Vereinigung der Schiffer- und Fischerzunft . . . . .</b>	<b>78</b>
§ 12. Konkurrenz verwandter Zünfte untereinander. Die Fischer im Streite mit den Schifflenten. Verhältnisse in anderen am Wasser gelegenen Städten. Dekret von 1755, welches die Vereinigung der Fischer- und Schifferzunft bestimmt. Auflehn der Schifflente gegen den kurfürstlichen Befehl. Ihr Widerstand wird durch Gewaltmafsregeln gebrochen. Konflikt mit Köln. Letzter mißlungener Versuch der Schiffer, die ergangene Verordnung unwirksam zu machen. Verschiedener Standpunkt der Zunft und der kurfürstlichen Verwaltung in Beurteilung der Verhältnisse . . . . .	78
§ 13. Organisation der geeinten Zünfte nach der politisch-rechtlichen und volkswirtschaftlichen Seite. Umgestaltungen von 1756 und 1765. Fehler der Reform. Neuordnung des Lehrlings- und Gesellenwesens im Jahre 1760. Das Aufsichtsrecht und die Disciplinargewalt der Meister wird gestärkt. Neuredaktionen von 1789. Verhältnis der einheimischen zu den fremden Knechten. Beachtenswerte Versuche auf dem Gebiete der Socialreform . . . . .	85
<b>Die Schifferzunft beim Ausgang der kurfürstlichen Herrschaft . . . . .</b>	<b>94</b>
§ 14. Verbesserungsvorschläge gegen Ende der kurfürstlichen Herrschaft. Einnahme von Mainz durch die Franzosen. Allgemeines Aufhebungsdekret für die Zünfte. Die Organisationen der Schiffer und Karcher bleiben auch weiterhin bestehen. Rheinschiffahrtsordnung von 1831. Schlufsbemerkung und Ausblick . . . . .	94
Quellen zur Geschichte des Mainzer Schiffergewerbes . . . . .	99
Verzeichnis der Abkürzungen in den Citaten der ungedruckten Quellen . . . . .	101
Verzeichnis der Abkürzungen in den Citaten der Litteratur und gedruckten Quellen . . . . .	101
<b>Beilagen . . . . .</b>	<b>105</b>
1. Ordnung für die Kasteler Fergen. 1417 . . . . .	107
2. Verleihung der Fahrgerechtigkeit zu Kostheim an die Kasteler Fergen. 1432 . . . . .	114
3. Zunftordnung für die Holzherrn, Steuerleute, Schiffzimmerleute und Holzknecchte. 1476 . . . . .	116
4. Vergleich über die 2 Holzmärkte zu Mainz. 1499 . . . . .	126
5. Zunftordnung für die Schiffer und Steuerleute. 1685 . . . . .	127
6. Namen der Strafsburger Rangschiffer 1681—1740 . . . . .	139
7. Fünf Zunftartikel von 1716 . . . . .	141
8. Erneuerte Verordnung für den grofsen und leichten Anker. 1765	143
9. Ordnung für die Knechte und Lehrjungen des grofsen und leichten Ankers. 1760 . . . . .	150

# Einleitung.

---

## § 1.

Unmittelbar an der Stelle, wo der herrlichste deutsche Strom sich mit seinem größten Nebenflusse vereinigt, am Knotenpunkte des Rheins und Mains, hatten früh Ansiedlungen stattgefunden. Mogontiacum, die römische Festungsstadt, welche mit dem Beginn der christlichen Zeitrechnung in das Licht der historischen Betrachtung eintritt, war die Nachfolgerin einer keltisch-germanischen Niederlassung<sup>1</sup>.

Die außerordentlichen Vorteile der geographischen Lage hatten früh ihr Aufblühen erleichtert. Am Übergang zweier so bedeutenden Gewässer trafen sich die mannigfachsten Verkehrsadern; hier am Centrum des südwestdeutschen Landbeckens trennten sich die Wege nach Nord und Süd, nach Ost und West. Kein Wunder, daß sich an solchem Orte bald ein reger Tauschhandel entwickelte, der sich die Wasserstraßen dienstbar zu machen wußte. Durch den Rhein gewann Germanien zuerst intimere Fühlung mit den Errungenschaften der italienischen Kulturwelt. Geduldig trug der mächtige breite Flußlauf die Handelsschiffe und Lasten der römischen Eroberer, deren Kriegsflotte seine Ufer sicherte<sup>2</sup>. Mainz nahm an den Segnungen des ihm nahe gebrachten Weltverkehrs durch seine rege Handelsthätigkeit reichen Anteil. Lassen sich doch außer einer Schiffswerft<sup>3</sup> zwei Landungsstellen für Schiffe bei der Stadt nachweisen; die eine für die Kriegsfahrzeuge der Mündung des Mains gegenüber am spätern Bocksthor, die zweite für Handelsschiffe in der Nähe der Ingelheimer Au gelegen<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Vgl. Velke, Zur Geschichte von Mainz S. 2 ff. Boos, Städtekultur I S. 26 ff. und die ib. Anm. 12 angeführte Litteratur.

<sup>2</sup> Betreffs der Rheinschiffahrt in prähistorischer Zeit vgl. Velke a. a. O. S. 3.

<sup>3</sup> Quetsch, Verkehrswesen S. 58.

<sup>4</sup> Velke a. a. O. S. 5.



In den folgenden traurigen Zeiten, da die alte Römerherrschaft unter dem Ansturm der jugendkräftigen Germanen endgültig zusammenbrach, fiel mit der Mehrzahl der Rheinstädte<sup>1</sup> auch Mainz in Trümmer. Freilich ging die einmal ausgestreute Saat nicht ganz verloren, und unter den Frankenkönigen beginnt aus den Ruinen ein neues Leben emporzukeimen. Eine wirklich hervorragende Bedeutung gewann jedoch die Stadt erst wieder, als der heilige Bonifatius in ihr seinen bischöflichen Stuhl aufschlug<sup>2</sup> und dadurch die Kirche von Mainz zur Metropole für die rheinischen Bistümer erhoben wurde. Karl der Große, der in bemerkenswerter Weitsichtigkeit überall die Verkehrshemmnisse zu beseitigen trachtete, ließ in Erkenntnis der militärischen Bedeutung des Rheinthals bei Mainz eine Brücke<sup>3</sup> schlagen, die leider bereits ein Jahr vor seinem Tode völlig abbrannte. Immer schöner blühte das städtische Gemeinwesen empor. Von den Schriftstellern des 11. und 12. Jahrhunderts wird es als das goldene Diadem und Haupt des Reiches gefeiert<sup>4</sup>. Während dieser Zeitspanne bis lange nach dem Abschluss des rheinischen Städtebündnisses befand sich „aurea Moguntia“ im unbestrittenen Besitze des Handels und der Schifffahrt am Mittelrhein. Aus Nah und Fern, selbst aus dem Morgenlande<sup>5</sup> kamen die Kaufleute mit ihren Waren zu ihm gewandert.

Da mit dem Verfall der Römerstraßen im 13. Jahrhundert die Bedeutung der Wasserstraßen immer mehr stieg<sup>6</sup>, der Verkehr in stetig erhöhtem Maße sich auf letzteren abwickelte, muß sicher eine nicht geringe Anzahl von Personen sich den somit neu entstehenden Aufgaben in der einen oder anderen Weise gewidmet haben. Wir wissen nun, daß in dieser Periode die Vertreter des Mainzer Handels und der Gewerbe größtenteils bereits in Korporationen zusammengefaßt waren, wenn

<sup>1</sup> Vgl. Boos, Städtekultur I S. 79, 82.

<sup>2</sup> Hegel, Verfassungsgeschichte S. 7.

<sup>3</sup> Ockhart, Gesetzgebung S. 91. Über die römischen Brückenanlagen vgl. Hegel, Verfassungsgeschichte S. 4 Anm. 4 und die dort Citirten; außerdem Boos, Städtekultur I S. 26.

<sup>4</sup> Vgl. Quetsch, Verkehrswesen S. 278, 280; den etwas überschwänglichen Aufsatz von Jakob Nover, „Das goldene Mainz“ in „Gedenkbücher zur Gutenbergfeier“ . . . herausgegeben von den vereinigten Mainzer Buchdruckern und Buchhändlern 1887; Eckert, „Der Mainzer Rat“ in Archiv für hessische Geschichte und Altertumskunde. N. F. II, 2 S. 326 Anm. 4, 5.

<sup>5</sup> Vgl. „Ein arabischer Berichterstatter aus dem 10. oder 11. Jahrhundert über Fulda . . . und andere deutsche Städte.“ Zum erstenmal aus dem Arabischen übersetzt, kommentiert und mit einer Einleitung versehen von Dr. G. Jakob. Berlin (Mayer u. Müller) 1890 S. 13. Dazu Frähn, Beleuchtung der merkwürdigen Notiz eines Arabers aus dem XI. Jahrhundert über die Stadt Mainz in Mém. de l'acad. impér. des sciences de St. Petersburg, Sér. 6, Bd. 2. 1834.

<sup>6</sup> Boos, Städtekultur I S. 356.

wir auch über deren Organisation im einzelnen, über die Art und Weise ihrer Gesamtverbindung vielfach im unklaren sind<sup>1</sup>. Unter den ältesten Aufzählungen von Genossenschaften Gewerbetreibender finden sich jedoch Namen, welche auf die Beschäftigung ihrer Träger mit dem Wasserverkehr hindeuten, nicht erwähnt. Diese Erscheinung kann nicht lediglich auf Zufall beruhen. Zum Teil mag sie daher rühren, daß Kaufleute oder Angehörige der Geschlechter, soweit sie Handel trieben, nicht selbst die Schifffahrt übten, sondern durch Knechte und Eigenleute die Wasserbeförderung vornehmen ließen. Andernteils wird sie daraus erklärt, daß Angehörige einer beliebigen Profession neben dem Hauptberufe gelegentlich auch dem des Schiffmanns nachgingen, wie dies noch in späterer Zeit beispielsweise von den Mainz-Frankfurter Marktschiffnern urkundlich bezeugt ist<sup>2</sup>. Vielleicht war aber einer genossenschaftlichen Bildung zunächst auch der Umstand hinderlich, daß es sich bei der Schifffahrt nicht ähnlich den anderen Gewerben um eine gleichmäßige und gleichartige manuelle Tätigkeit, wie etwa die Verarbeitung von Rohstoffen, handelte, sondern um eine Kunst, die von den Zufälligkeiten der Außenwelt abhängig war und daher bindender Regel nur schwer sich fügte.

Die früheste Erwähnung einer Schiffervereinigung stammt, soweit wir sehen können, von Anno 1332. Am 24. November dieses Jahres wurde der Grundvertrag zwischen Rat und Gemeinde über die Verfassungsänderung mit den Siegeln einer jeden Zunft (zunft und handwerke) bestätigt. Die Chronik<sup>3</sup> giebt dazu eine namentliche Aufzählung von über sechzig einzelnen Genossenschaften, welche nur zum Teil mit den Handwerkerinnungen, aus denen sie bestanden, zusammenfielen<sup>4</sup>. Unter ihnen werden, abgesehen von Fischern, Holzhändlern und Holzknechten, deren Berufsleben ebenfalls größtenteils sich auf dem Wasser abspielte, auch genannt „die stieerlude und ir genosen, sowie die feren am heybet und ir genosen“. Weiterhin werden unter den Zünften und Zunftgesellen, welche am 23. Dezember 1444 die Vereinbarung zwischen Rat und Gemeinde besiegeln, in gleicher Weise die „stieerlude“ erwähnt<sup>5</sup>. Es unterliegt also keinem Zweifel, daß in der alten

<sup>1</sup> Über die Mainzer Zünfte in alter Zeit vor allem Hegel, Verfassungsgeschichte S. 67 ff. Zunftgericht ib. S. 61, Verhältnis des Waltpoden zu den Zünften ib. S. 61. Die Rechte des Erzpriesters bezüglich der Handwerker ib. S. 68. Vgl. noch Bockenheimer, Verfassungsgeschichte S. 24 ff. Quetsch, Verkehrswesen S. 307 ff. Maurer, Städteverfassung II S. 864. Hallein, Civilrecht S. 15, 111, 112.

<sup>2</sup> Bettgenhaeuser, Marktschifffahrt S. 34.

<sup>3</sup> Chronik I S. 15, 16.

<sup>4</sup> Hegel, Verfassungsgeschichte S. 71.

<sup>5</sup> Chronik I S. 186, 187; auch sonst werden noch des öfters in der Chronik Namen von Schiff- und Steuerleuten erwähnt; z. B. I S. 181 20.

Freistadt, ähnlich wie in den übrigen rheinischen Gemeinwesen, in welchen sich die Schiffergilden des höchsten Ansehens erfreuten<sup>1</sup>, eine eigene Schifflautezunft bestanden hat<sup>2</sup>.

Mainz bewegte sich bis zur Mitte des 15. Jahrhunderts in aufsteigender Linie. Von da ab legten sich die Bürgerzwiste<sup>3</sup> und die hierdurch verursachte übergroße Schuldenlast<sup>4</sup> wie lähmend auf das Innenleben der Stadt. Der Streit Adolfs von Nassau und Diethers von Isenburg setzte dann dem zwiespältigen Ringen ein Ziel. Bekannt sind die vielfachen Schilderungen der grausen Mordnacht vom 27./28. Oktober 1462, welche wie ein schreckliches Strafgericht über die gequälte, bedrängte Stadt hereinbrach<sup>5</sup>. Dem Handwerkerrat, welcher durch seine Unentschlossenheit das Verderben herbeigeführt hatte, wurden seine wohlverbrieften Rechte genommen. Mainz wurde wieder, was es vor alters gewesen war, ein erzbischöfliches Gemeinwesen. Aus dem Kranz der freien Städte war ein kostbares Juwel gebrochen worden<sup>6</sup>.

Man hat lange Zeit nur die Kehrseite der Medaille beachtet, nur die Schatten dieser Vorgänge gesehen. Zeitgenossen wie spätere Geschlechter haben sich über den Gang der Ereignisse bitter beklagt. Und doch scheint es zweifelhaft, ob für Mainz die Folgen wirklich so schlimm waren, ob für die Stadt die Eingliederung in das mächtigste Erzstift von dauerndem Nachteil blieb? „Die freien Reichsstädte des 17. und 18. Jahrhunderts stellen den Gipfelpunkt der Mißbildung der mittelalterlichen Selbstverwaltung nach allen Seiten dar“<sup>7</sup>. Angesichts dessen fragt es sich, ob die Versetzung eines solchen Krähwinkeltums, wie es während jener Tage gezeitigt ward, in den Zusammenhang eines größeren Territoriums an sich nicht einen Fortschritt bedeutete? Wenn auch vom Standpunkt eines gewissen Staats-Idealismus der Untergang der Freiheit zu bedauern ist, wenn auch bei jener rücksichtslosen Verwüstung viel blühendes Leben zerstört wurde<sup>8</sup>, das plötzliche, entschiedene Unter-

<sup>1</sup> Die Schifferzunft nahm in Straßburg den ersten Rang ein; Löper, Straßburgs Rheinschiffahrt S. 43, Schmoller, Tucherbuch S. 127. Über Entwicklung der Straßburger Schifflautezunft aus den Konstoffern vgl. Schmoller *ibid.* S. 44. Bis 1504 wird den Kölner Schiffen verwehrt, eine eigene Zunft zu bilden und ihnen befohlen, sich zu der Gaffel zu halten, zu der sie gehörten; vgl. Ennen, *Gesch. d. St. Köln III* S. 742.

<sup>2</sup> Die in der Litteratur vertretene Behauptung des Gegenteils hat schon Ockhart zurückgewiesen; vgl. *Gesetzgebung* S. 161.

<sup>3</sup> Hegel, *Verfassungsgeschichte* S. 63–91, S. 124 ff. Übersicht bei Eckert *a. a. O.* S. 331–341.

<sup>4</sup> Boos, *Städtekultur II* S. 341, 496.

<sup>5</sup> *Chronik II* S. 52 ff., 89–103; Boos, *Städtekultur II* S. 504; Hegel, *Verfassungsgeschichte* S. 176 ff.

<sup>6</sup> Boos, *Städtekultur II* S. 506.

<sup>7</sup> Schmoller, *Tucherbuch* S. 200.

<sup>8</sup> Die Einwohnerschaft wurde zum größeren Teil nach 1463 erneuert. Mit dem Erzbischof, der in Mainz seine kurfürstliche Residenz

liegen war jedenfalls besser als die fortwährenden aufreibenden Kämpfe, einmal gewiss für den Sieger, aber ebenso nicht minder für die Besiegten; denn ihnen wurde im kommenden, wenigstens teilweise gesicherten Frieden die Möglichkeit volkswirtschaftlicher Weiterentwicklung gegeben. Deutschland selbst blieb von dem Hader der Mainzer mit den Erzbischöfen im ganzen unberührt<sup>1</sup>. Für es war gleichgültig, ob die aus dem Chaos der Reichsverfassung herauswachsenden politischen Neugestaltungen sich an Städtestaaten oder an Fürstenstaaten anzugliedern hatten<sup>2</sup>.

Im Gefolge der Ereignisse des Jahres 1462, mit der Wegnahme der Stadtfreiheit wurden auch sämtliche Zünfte aufgehoben<sup>3</sup>. Um den Geist des Widerstandes zu brechen, schien den neuen Machthabern nichts geeigneter, als jene Korporationen zu vernichten, die einstens so lange gegen die Patrizier und Erzbischöfe gekämpft hatten. Die Beseitigung der Parcialitas (Cliquenwirtschaft), wie sie Friedrich Reiser, der gedankenvolle Revolutionär, sich gewünscht hatte<sup>4</sup>, versuchte man in Mainz durchzuführen. Freilich war die Umgestaltung der Verhältnisse in diesem Punkte nur von kurzer Dauer. Man sah gar bald ein, daß der geführte Schlag zu brutal ausgefallen war, daß ohne gewerbliche Innungen nicht auszukommen sei. Noch unter Adolfs Regierung begann die Reformarbeit, die unter seinem Gegner und Nachfolger Diether, wie vor allem unter Berthold von Henneberg eifrig fortgesetzt wurde. Schon 1468/69<sup>5</sup> wurden neue Satzungen für eine Reihe von Handwerker-genossenschaften aufgestellt<sup>6</sup>, und noch ehe das Jahrhundert ganz zur Neige ging, waren die meisten Zünfte neu erstanden. Freilich auf anderer Grundlage. Mit der Selbstgestaltung und Selbstverwaltung war es endgültig vorbei. In vielen Städten<sup>7</sup> sind die Handwerkerorganisationen

---

aufschlug, zog ein Teil des hohen Stiftsadels mit seinen Dienstleuten herein; die alten verlassenen Geschlechterhöfe der Stadt wurden von diesem in Besitz genommen und erhielten neue Namen. Vgl. Hegel, Verfassungsgeschichte S. 193.

<sup>1</sup> Ein Gutes, das die Mordnacht hatte, konstatiert noch Boos, Städtekultur II S. 507. Die beiden enge verbündeten Ausbeuter der großartigen Erfindung Gutenbergs, Fust und Schöffer, hatten ihre Gehülfen zur strengsten Geheimhaltung dieser Kunst verpflichtet. Als dann bei Einnahme der Stadt auch ihre Druckerei in Flammen aufgegangen war, zerstreuten sich die Gesellen in alle Himmelsgegenden, gründeten in den großen Städten Deutschlands neue Druckereien und bildeten Schüler heran. Vgl. auch Hennes, Erzbischöfe S. 250.

<sup>2</sup> Schmoller, Zunftkämpfe S. 33.

<sup>3</sup> Bockenheimer, Verfassungsgeschichte S. 40; Quetsch, Verkehrswesen S. 308; Schunk, Gewerbe in Mainz S. 154.

<sup>4</sup> Boos, Städtekultur II S. 451.

<sup>5</sup> M. A. (Allgem. Zunftbuch).

<sup>6</sup> Dabin ist Schunks Ansicht (Gewerbe in Mainz S. 154) zu berichtigen.

<sup>7</sup> Z. B. Straßburg, vgl. Schmoller, Tucherbuch S. 200.

in ihrer erworbenen Freiheit allmählich erstarrt und verknöchert. In Mainz ist man, nachdem die alte Ordnung der Dinge einmal abgethan war, bei der Neugründung von weniger liberalen Grundsätzen ausgegangen. Die Obrigkeit ist es, die die Zünfte zu frischem Leben erweckt; der starke Arm des landesherrlichen Gesetzes umgrenzt ihr Thun und Lassen, die kurfürstliche Verwaltungsvorschrift normiert ihre Satzungen.

Eine dieser Zünfte soll im folgenden ins Auge gefasst werden. Mainz hat in der kleinen Welt der mitteldeutschen Einzelstaaten des alten Reiches den Wasserverkehr beherrscht, gleichsam die Rolle einer „Seemacht“ gespielt. Was liegt da näher, als daß wir unser Augenmerk jener Organisation zuwenden, deren Mitglieder ihr Tagewerk auf dem Rhein zu vollenden pflegten, die dem Lande die Ausnutzung der natürlichen Wasserstraßen vermittelte?

## § 2.

Nach der geschilderten Umwälzung alles Bestehenden dachte man in Mainz zuerst wieder 1468, also noch vor Ablauf eines Jahrzehntes, an Errichtung einer Schifferzunft<sup>1</sup>. Um dieselbe Zeit, da man für die Schuhmacher, für Schneider und Tuchscherer, Woll- und Leinweber, wie andere wichtigere Berufsarten neue Statuten ausarbeitete, gab man auch den Flossführern und Steuerleuten die erste Ordnung<sup>2</sup>. Diesem allem Anscheine nach mehr provisorischen Organisationsversuche folgte dann wenig später im Jahre 1476 ein großer Zunftlerlaß von 42 Artikeln. Der Domdechant und Kapitular Berthold von Henneberg, der nachmalige Erzbischof, thut darin für sich und seine Nachkommen kund, daß er „von besonderlichem Willen und Gunst dartzu geneygt sei“ in Rücksicht auf das Heil und die Wohlfahrt der Bürger „den erbarn gesellschafft gemeynlichen der Holzherren, Steuerleude und Schiffzimmerleude und Holzknicht . . . eyn Bruderschaft Ordnung und geselleschafft irer handtierung und handwerken berurende“ zu geben. Schon aus den Einleitungsworten geht der juristische Charakter der Urkunde untrüglich hervor. Wir haben nicht mehr ein autonomes Weistum aus der Zeit der vollen zünftlerischen Selbstherrlichkeit vor uns. Es handelt sich vielmehr um Statuten, welche die Staatsgewalt für die

<sup>1</sup> Irrig ist die von Löper (Rheinschiffahrt Straßburgs S. 102) aufgestellte Ansicht, es habe lange nach 1462 in Mainz vollkommen an Schiffen gefehlt und dort überhaupt keine Schifferzunft mehr existiert.

<sup>2</sup> Vgl. M. A. Allgemeines Zunftbuch. Das Grundgesetz Adolfs II., sowie seine Erneuerung durch die folgenden Kurfürsten, welche Hegel (Verfassungsgeschichte S. 184 Anm. 3) nur aus Bodmanns Abschriften kannte, sind ebendasselbst in mit den Originalen gleichzeitigen Kopien erhalten.

einzelnen mehr oder minder zusammenhängenden Gewerbetreibenden aufstellt, nachdem vielleicht die in erster Linie Interessierten zunächst darüber gehört worden sind. Befremdlich könnte dabei nur erscheinen, daß die neue große Schifferordnung der Fürsorge des Domdechanten zu danken ist und nicht, wie dies später der Fall war, der Entschliessung des Erzbischofs selber entstammt. Die Schwierigkeit löst sich, wenn wir bei dem historischen Gang der Ereignisse einen Augenblick verweilen<sup>1</sup>. Am 6. September 1475 war Adolf von Nassau gestorben. Sein Gegner Diether besaß so viel von des Erzstiftes Einkünften, daß die Domherren auf Anraten des Verlebten nicht zauderten, ihn zum Nachfolger zu wählen. In der von ihm beschworenen Wahlkapitulation sah sich jedoch der Neugekorene genötigt, uneingedenk der ihm seitens der Bürger früher geleisteten Dienste, die Stadt dem Kapitel zu Eigentum mit allen Herrschaftsrechten zu überlassen. Die Einwohner fanden das vielköpfige Regiment noch weniger erträglich als das des einen Erzbischofs. Sie bäumten sich dagegen auf, griffen am Magdalenenstag (22. Juli) 1476 zu den Waffen und zwangen die Kapitulare, sie aller Pflichten gegen sich ledig zu erklären. Die Freude über die gewonnene Freiheit war freilich nur von kurzer Dauer; Diether rückte mit zahlreichem Kriegsvolk vor die Stadt und zwang sie schnell zur Unterwerfung. „Do sezten sich die burger aufs dem wasser in dreck“<sup>2</sup>.

In dieser Zeit des geistlichen Interregnums entstand die erwähnte Zunftordnung. Sie ist datiert feria sexta proxima post dominicam Jubilate a. d. 1476, was dem 10. Mai unserer Kalenderberechnung entspricht<sup>3</sup>. Berthold von Henneberg, jener merkwürdige Mann, der später als Erzbischof nicht nur für Handel und Schiffahrt seines Landes so viel gethan hat, sondern auch mit einem wohlgeordneten Plane an das Chaos der Reichsverhältnisse herantrat<sup>4</sup>, hat die kurze Zeit, da er als Vorsitzender des Domkapitels die Zügel in der Hand hielt, trefflich benutzt. Er hatte mit klarem Blick die Mängel der ersten Reformversuche durchschaut und mit der ihm eigenen Energie sofort Abhülfe zu schaffen gesucht<sup>5</sup>, wie er überhaupt in der Verwaltung des Stiftes aus vielen sich hervorthat. In der Rechtspflege rücksichtslos, in der Haushaltung genau, war

<sup>1</sup> Hegel, Verfassungsgeschichte S. 186. Hennes, Erzbischöfe S. 254. Bockenheimer, Verfassungsgeschichte S. 42.

<sup>2</sup> Chronik II S. 82, 25.

<sup>3</sup> Grotefend, Zeitberechnung des deutschen Mittelalters und der Neuzeit 1891 I. Taf. 13 und 30.

<sup>4</sup> Eberhard Gothein, Politische und religiöse Volksbewegungen vor der Reformation. Breslau (Köbner) 1878 S. 27.

<sup>5</sup> Auch für die Meister und Gesellen der Fischer, Fischkäufer und des Seilerhandwerks hat Berthold 1476 eine Zunftordnung erlassen. Vgl. unten viertes Kapitel.

er eine der kraftvollen Naturen, deren ernste Haltung durch echtes Wohlwollen gemildert wird, die auch dem Ärmsten und Geringsten ihr Ohr leihen<sup>1</sup>.

Fast zwei Jahrhunderte blieb Bertholds Zunfterlaß in Geltung<sup>2</sup>. Erst mit dem dreißigjährigen Kriege, da infolge der schwedischen Invasion im Kurstaate alles drunter und drüber ging, verlor auch sie ihre Wirksamkeit. Als man dann in ruhiger gewordenen Zeitläufen an eine Neubelebung der zerstörten Staats- und Wirtschaftseinrichtungen denken konnte, erließ Anselm Franz von Ingelheim, „des hl. Stuhls zu Mainz Erzbischof, des hl. Römischen Reiches Erzkanzler und Kurfürst“, für sämtliche Steuer- und Schiffsleute seiner Residenz eine zweite große Ordnung. Diese galt im wesentlichen bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts, wenn sie auch im einzelnen durch Regierungsdekrete, Vicedomamtsverordnungen und dergleichen mehr mannigfachen Abänderungen unterlag.

Die Zusammenfassung der holzhandelntreibenden Waldbesitzer mit den Steuerleuten und Schiffzimmerleuten in Bertholds Ordnung deutet an, in welchem innigen Zusammenhang Schiffahrt und Handel<sup>3</sup> jener Zeit standen. Später trennten sich dann die Berufsarten mehr. Die Kaufleute mit Ausnahme der Krämer, welche sich zu einer selbständigen Genossenschaft vereinten, blieben außerhalb der Zunftverfassung<sup>4</sup>; die Schiffer beförderten weniger Eigengut und legten sich in der Hauptsache auf Besorgung des Speditionsversandes. Auch die Schiffzimmerleute, deren Arbeitsplätze sich in der Vorstadt Vilzbach befanden, erhielten im 16. Jahrhundert durch Kurfürst Wolfgang ihre besonderen Statuten<sup>5</sup>. So wird es erklärlich, daß die Ordnung des Kurfürsten Anselm Franz sich nur noch an die Schiff- und Steuerleute wendet. Die Zunft selbst führte in den letzten zwei Jahrhunderten meist den Namen „Steuerleutezunft zum großen Anker“<sup>6</sup>. Die Beifügung ist jedenfalls vom Korporationswappen genommen, das einen großen Schiffsanker mit schräggestellten sich kreuzenden Fischer-

<sup>1</sup> Ranke hat Berth. v. Henneberg in seiner deutschen Geschichte ein schönes Denkmal gesetzt, ihn mit wenigen Worten unübertrefflich charakterisiert; vgl. Deutsche Geschichte im Zeitalter der Reformation Bd. I (Leipzig 1867) S. 81.

<sup>2</sup> Bertholds Ordnung unterschied sich von dem Entwurf aus dem Jahre 1468 hauptsächlich durch bessere Sprache, systematischere Folge der Artikel und klare Überschriften, die das Verständnis wesentlich erleichtern.

<sup>3</sup> Namentlich der Holzhandel war aufs engste mit dem Wasser- verkehre verknüpft; vgl. Vetter, Schiffahrt und Flößerei auf dem Oberrhein S. 7 ff.

<sup>4</sup> Schunk, Gewerbe in Mainz S. 154.

<sup>5</sup> Dieselben sind abschriftlich unter den Schaabschen Papieren der M.Stdt.Bibl. erhalten. Das Wesentliche daraus ist mitgeteilt bei Quetsch, Verkehrswesen S. 58 Anm. 5.

<sup>6</sup> Die Mainzer Fischerzunft führte den Beinamen „zum leichten Anker“.

(Enter-)Haken und Ruderschaukel zeigt<sup>1</sup>. Dafs die Benennung meist „Steuerzunft“ und nicht „Schifferzunft“ lautet, ist nicht merkwürdig. Der Name ward bei den meisten Zünften von der hauptsächlichen Thätigkeit hergeleitet. Die Mithilfe beim Fortbewegen der Fahrzeuge beruhte aber damals mehr noch wie heute im richtigen Steuern. Die Motoren, sei es die Triebkraft des Wassers zu Thal, sei es die Zugleistung von Menschen und Pferden bergwärts, konnten erst durch das ausgleichende Steuerruder nutzbar gemacht werden.

Bei Einzelbezeichnungen findet sich vielfach der Ausdruck „Schiffer“ zur Kenntlichmachung des Herrn, des Besitzers des Fahrzeugs, im Gegensatz zu seinem Personal. Bemerkenswert ist schliesslich, dafs in den Ordnungen und Urkunden fast niemals von „Schiffsgesellen“, sondern nur von „Knechten“ geredet wird.

Die Mainzer Schiffer waren nicht ohne Konkurrenten. In dem gegenüberliegenden Kastel, in den benachbarten Orten Budenheim und Weisenau gab es weitere Vereinigungen, welche sich dem Wassertransporte, insbesondere der Fährenverbindung zwischen beiden Ufern, widmeten. Zur Vervollständigung eines Bildes der Rheinschiffahrtsverhältnisse an der Mainmündung während vergangener Jahrhunderte müssen diese Genossenschaften gelegentlich vergleichsweise herangezogen werden.

<sup>1</sup> Vgl. Steuerleute Zunftbuch (Stdt.Bibl.). Das Zunftwappen war auch auf dem Hausrat, beispielsweise den Zinntellern der Zunft, angebracht. Vgl. S.Z.B. Bl. 28. Über verwandte Wappen vgl. Alfr. Grenser: Zunftwappen und Handwerkerinsignien. Frankfurt am Main 1889.



## Erstes Kapitel.

Die Organisation der Schifferzunft nach der politisch-rechtlichen und volkswirtschaftlichen Seite.

### § 3.

#### Die Organe der Zunft.

Die Neuordnung der Schifferzunft gegen Ausgang des fünfzehnten Jahrhunderts ist, wie bereits erwähnt wurde, nicht im Wege autonomer Statutenfestsetzung, sondern lediglich kraft Erlasses der kurfürstlichen Regierung zu stande gekommen. Aus besonderer Gunst und Gnade errichtete Berthold die Bruderschaft; für alle Zukunft sollte den gesetzgebenden Faktoren allein das Recht vorbehalten bleiben, die aufgestellten Punkte und Artikel zu mehren wie zu mindern, oder zu thun allezeit nach ihrem Gefallen<sup>1</sup>. Die Oberaufsicht über die Zunft wird seitens des Kapitels beziehentlich des Erzbischofs dem Vicedom übertragen.

Zum besseren Verständnisse der Abhängigkeit der neugegründeten Handwerkerinnungen von der Regierung müssen hier ein paar Worte über die Verwaltungs- und Gerichtsorganisation des Erzstiftes eingeschoben werden<sup>2</sup>. Nach der Konstitution Adolfs II. vom 25. Mai 1469 war der oberste Beamte und Stellvertreter des Erzbischofs der Viztum (Vicedominus), der namentlich in der ersten Zeit in den Urkunden auch schlechtweg Amtmann heisst. Daneben fungierte der an die Stelle des selbstgewählten Stadtrats getretene „Ratsefs“, welcher aus zwölf Mitgliedern bestand. Dem letzteren war

<sup>1</sup> A.Z.O. Art. 41, 42; ähnlich die späteren Ordnungen. Vgl. bes. N.Z.O. Einl.; Ordnung von 1755 u. 1765.

<sup>2</sup> Leider fehlt es noch vollkommen an einer ausreichenden Publikation über die Kurmainzer Staatsverfassung, über die Gerichts- und Verwaltungsorganisation des alten Erzstiftes. Ausser den knappen Bemerkungen Hegels (Verfassungsgeschichte S. 183, 184) und der gedrängten Darstellung bei Bockenheimer (Verfassungsgeschichte S. 42—48) sind wir noch immer auf die im Jahre 1784 erschienene Abhandlung Hartlebens über *jurisdictio Moguntina civilis ordinaria* angewiesen.

aufser seiner sonstigen Teilnahme an der Verwaltung auch die Aufsicht über die Zünfte anvertraut. Nachdem dann Albrecht von Brandenburg als Berufungsinstanz das Hofgericht errichtet hatte, wurde durch das Dekret vom 16. April 1515 verfügt, daß der Hofrichter von da an zugleich die Stelle des Vicedom in Mainz, — es gab außerdem einen Vicedom für Aschaffenburg und einen solchen für das Rheingau<sup>1</sup>, — bekleiden solle. Je höher somit der Vicedom wegen seiner Funktionen als Vorsitzender des Hofgerichtes stieg, um so weniger hatte im Laufe der Entwicklung der Ratsels zu bedeuten. Doch hatte er immerhin auch noch im 17. und 18. Jahrhundert neben Bürgerbeeidigungen, Injurienklagen und dergleichen den Entscheid über Zunftthändel behalten<sup>2</sup>. Außerdem erhielten seine einzelnen Mitglieder einen Auftrag in Polizeisachen und waren ein oder mehreren Zünften „eingents vorgesetzt“<sup>3</sup>.

Noch kurz vor Ausbruch der französischen Revolution erlitt die Organisation der städtischen Verwaltung eine tiefgreifende Abänderung. Die Verordnung des Kurfürsten Friedrich Karl vom 22. Dezember 1782 schuf das „Vicedomamt“ mit der Gestaltung<sup>4</sup>, daß der Vicedom als sein Vorstand die Oberleitung behielt, ihm aber zur Unterstützung der neu geschaffene Vicedom-Amts-Direktor, der Gewaltsbote, Gefällsverweser, zwei Distrikts-Polizei-Kommissäre, die Stadtratsverwandten und das nötige Schreiberpersonal zur Seite traten. Von nun an wurden die minder beträchtlichen Zunftsachen durch den Vicedom-Amts-Direktor erledigt<sup>5</sup>. Die Ratsverwandten blieben, ohne daß eine Erweiterung ihrer Kompetenz eintrat, nach wie vor Hilfspolizeibeamte und Zunftvorsteher.

Eines ist festzuhalten und erhellt deutlich aus den zahlreichen uns überkommenen Akten. Der Vicedom, beziehentlich das Vicedomamt, ist während der letzten drei Jahrhunderte des Kurstaates die bleibende Vermittlungsinstanz zwischen den Leitern des Staatswesens und den Handwerkerinnungen. Alle Petitionen, Beschwerden, Eingaben, selbst die direkt an die Person des Landesherrn gerichteten, werden dem Vicedom zur Beachtung und eventuellen Berücksichtigung überwiesen. Jeglicher Entscheid, welchen der Erzbischof den Zünften

<sup>1</sup> Hartleben, *jurisdietio Moguntina* S. 17 ff.

<sup>2</sup> Die Ratsprotokolle seit 1510 sind größtenteils im M.A. erhalten.

<sup>3</sup> So ist z. B. nach der „Liste der hiesigen Stadtratsverwandten“, „mit Beysetzung dessen, worzu ein jeder in Polizey-Sachen einen Auftrag bekommen hat auch was für Zünften Er eigents vorgesetzt worden,“ vom Jahre 1752 (vgl. Sammlung M. Verordnungen S. 1 ff.), Joh. Adam Schott, „Pupillar-Amts-Deputatus, item Rheinmeister, sodann der Schiffer- und Steuer-Zunft Vorgesetzt“.

<sup>4</sup> Hartleben a. a. O. S. 18–25.

<sup>5</sup> Auszug aus der interimistischen Instruktion für das kurf. Vicedomamt Art. 5 § 3 bei Hartleben a. a. O. *Adiuncta* S. 10.

gegenüber für angebracht hält, wird diesen durch seinen Staatsverweser kund gethan.

Die Zunftordnungen der Schiffer- und Steuerleute gedenken des Vicedom-Amtmanns an verschiedenen Stellen, in denen die ihm zustehende Oberleitung über die Handwerkervereinigungen näher präcisiert wird. Er ist die höchste Gerichtsinstanz in allen wichtigeren Prozessen, namentlich in solchen, bei welchen es sich weniger um die kleinen Tageshändel als um schwerere Vergehen gegen das Eigentum, um wirtschaftliche Schädigung der Genossen handelt<sup>1</sup>. Allen Zunftgeboten hat er beizuwohnen<sup>2</sup> und jegliche außerordentliche Versammlung der Genossen darf nur nach seinem Gutheifsen und unter seiner Zuziehung abgehalten werden<sup>3</sup>. Ohne des Erzbischofs, beziehentlich des Vicedoms Einwilligung dürfen die Zünftler keinem fremden Herrn huldigen und vor allem einem solchen nicht Kriegshilfe leisten<sup>4</sup>. Dispensationen<sup>5</sup>, namentlich das Recht, die einzelnen von der „Dingpflicht“ bei den Fronfastengeboten zu befreien, sind in des Amtmanns Hand gegeben<sup>6</sup>. Kommen Irrungen oder Streitigkeiten vor, für die eine Entscheidung in den Ordnungen nicht vorgesehen ist, so soll man sich wiederum an ihn mit der Bitte um Abhilfe wenden<sup>7</sup>. An Stelle des Erzbischofs ist auch er zur Abnahme der Eidesleistung der Knechte und Gesellen berechtigt<sup>8</sup>.

Weiterhin steht dem Vicedom die Finanzkontrolle über die Einnahmen und Ausgaben der Schifferzunft zu. Es ist bestimmt, daß er die jährliche Schlußrechnung nachzuprüfen hat<sup>9</sup>.

Seine ungleich wichtigste Befugnis besteht aber darin, daß er die Wahl der Brudermeister auszuüben pflegt<sup>10</sup>. Damit gewinnt er indirekt den nachhaltigsten Einfluß auf alle die Zweige der inneren Zunftverwaltung, deren autonome Behandlung im allgemeinen noch den Genossen verblieben war.

Späterhin wird eine Vertretung des Vicedom-Amtmanns durch den Gewaltsboten, eine Art von polizeilichem Exekutivbeamten, gestattet. Jedoch bleibt eine derartige Substitution für den verhinderten Chef der Verwaltung auf gewisse Fälle beschränkt<sup>11</sup> und ist nicht etwa der prinzipiellen Übernahme eines Teils seiner Funktionen gleichzuachten, wie dies gegen

<sup>1</sup> A.Z.O. Art. 15.

<sup>2</sup> A.Z.O. Art. 11.

<sup>3</sup> A.Z.O. Art. 12.

<sup>4</sup> A.Z.O. Art. 8.

<sup>5</sup> A.Z.O. Art. 7.

<sup>6</sup> A.Z.O. Art. 13.

<sup>7</sup> A.Z.O. Art. 40.

<sup>8</sup> A.Z.O. Art. 16.

<sup>9</sup> A.Z.O. Art. 39.

<sup>10</sup> A.Z.O. Art. 11.

<sup>11</sup> z. B. N.Z.O. Art. 2; 4; 21.

Ende der kurfürstlichen Herrschaft durch den Vicedom-Amts-direktor geschah.

Als ob die Oberleitung des Vicedom nicht ausgereicht hätte, wurde der Schifferzunft wie den übrigen Innungen noch ein Sachwalter zugesellt: Es wurde ihr ein Mitglied des Stadtrats, der sogenannte Ratsfreund, vorgesetzt. Nach der durch Anselm Franz erneuten Ordnung hat dieser kleinere Händel zu schlichten, den Zunftgeboten beizuwohnen, bei Annahme und Heranbildung von Lehrjungen mitzuwirken, wie ähnliches mehr<sup>1</sup>.

Dem Vicedom und Ratsfreunde, welche die Regierungsgewalt den Innungen gegenüber verkörpern, treten die Brudermeister zur Seite, welche in erster Linie das genossenschaftliche Interesse der Zünftler zu verfechten haben. Es werden ihrer jährlich drei durch den Amtmann gewählt, welche als Nachfolger der alten selbtherrlichen Zunftvorsteher die arg geschmälernten Rechte der Handwerkerorganisation zu üben haben<sup>2</sup>. Passiv wahlberechtigt erscheinen alle Angehörige der Zunft, doch wurden in der Regel die alten erfahreneren Leute bevorzugt. Die Brudermeister bleiben dem Staate für richtige Handhabung und Wahrung der aufgestellten Satzungen verantwortlich und haben bei den Fronfastengeboten<sup>3</sup>, den Beschlufsversammlungen der Bruderschaft, über jegliche Verfehlung gegen die erlassenen Ordnungen zu richten. Weiterhin dürfen sie beispielsweise die Genossen von der Pflicht, bei den schlichten Geboten, den weniger feierlichen Zunftsitzungen, zu erscheinen, befreien<sup>4</sup>.

Ihre Hauptthätigkeit bestand aber wohl in der Leitung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Genossenschaft. Sie waren die Ökonomen, die Rendanten der Zunft<sup>5</sup>. Viermal im Jahre werden ihnen von den Mitgliedern der Schiffervereinigung vier Pfennige gezahlt als Beitrag zu den Erfordernissen des gemeinschaftlichen Gottesdienstes und zu anderer Notdurft. Von ersteren werden insbesondere neben Kerzen die „belcken“ genannt. Es waren dies eine Art von dicken Lichtern, welche auf langen Stangen befestigt waren<sup>6</sup>; namentlich bei großen Umzügen, wie Prozessionen, fanden sie zur Erhöhung der Feierlichkeit vielfach Verwendung.

<sup>1</sup> Vgl. N.Z.O. Art. 4, 15, 18, 21. Von seinen Gefällen erwähnt das Zunftbuch: „Erstlich, so oft ein Jung eingeschrieben wird dem Ratsfreund für seine Bemühung 10 Alb. Item, so oft sich ein Zunftbruder läßt einschreiben, für seine Bemühung 10 Alb.“ Vgl. S.Z.B. Bl. 153.

<sup>2</sup> A.Z.O. Art. 11, 12.

<sup>3</sup> Über Gebote Schmoller, Tucherbuch S. 50. Bockenheimer, Zünfte S. 38.

<sup>4</sup> A.Z.O. Art. 13, 7.

<sup>5</sup> A.Z.O. Art. 2.

<sup>6</sup> Sie wurden zweihändig getragen und waren so hoch, daß der Leuchtkörper erst über dem Haupte des Trägers anfieng. (Freundliche Mitteilung des Herrn Prälaten Dr. Fr. Schneider-Mainz.)

Die schuldigen Gefälle dürfen die Brudermeister jederzeit nach Belieben eintreiben. Ihnen werden überhaupt alle Einnahmen der Zunft, gleichviel ob sie unter civilrechtlichen, polizeilichen oder strafrechtlichen Gesichtspunkten eingehen, ausgeliefert<sup>1</sup>. Sie sollen dieselben, wie in der naiven Biederkeit damaliger Zeit bestimmt wird, in eine gemeinsame, verschlossene Büchse werfen und Sorge tragen, das so gesammelte Vermögen nicht leichtsinnig vertrunken und verprasst wird, sondern ohne alle Schmälerung und Abzug verwahrt bleibe, bis wirkliche Not zu seiner Verwertung treibe. Es soll damit verhindert werden, das in mislichen Zeiten eine „gemeine Schatzung“ von jedem einzelnen erhoben werden muß, ein steuerpolitischer Gedanke von nicht gering anzuschlagender Weitsicht.

Die Brudermeister sind zur jährlichen Abrechnung verpflichtet<sup>2</sup>. Dieselbe ist doppelter Art. Einmal hat der Vicedom das Recht, die Bilanz der Einnahmen und Ausgaben zu kontrollieren, dann aber müssen die Brudermeister bei Niederlegung ihrer Würde auch den Neugekorenen genaue Darlegung des Vermögensbestandes der Zunft geben. Freilich wurde es damit allem Anscheine nach nicht zu streng genommen. Wenn es gelegentlich vorkam, das die über Eingang und Ausgabe von Beträgen gemachten Notizen mit dem thatsächlichen Kassenbestande nicht übereinstimmten, so liefs man meist Gnade für Recht ergehen. So wurde, um nur ein Beispiel zu erwähnen, dem Brudermeister Philipp Kisselbach bei seiner Rechnungslegung im Jahre 1670<sup>4</sup> ein Manko von nahezu 9 Gulden durch Zunftbeschluss gnädiglich nachgesehen in Anbetracht der Thatsache, das Kisselbach einige Zeit krank gewesen sei und währenddessen vielleicht vergessen habe, gemachte Ausgaben schriftlich zu fixieren. Gelegentlich wurde auch Stundung eines Fehlbetrages von den Genossen bereitwilligst gewährt.

Es erübrigt noch einen Blick auf die Teilnahme der Zunftgemeinde als solcher an der Verwaltung der eigenen Angelegenheiten zu werfen. In den ersten Aufzeichnungen nach Neugründung der Schiffervereinigung wird ihrer als beschließender oder auch nur beratender Behörde kaum Erwähnung gethan. Allmählich wurden jedoch die ältesten erfahrenen Zunftgenossen zur Unterstützung der Brudermeister vielfach zugezogen und ihnen ein Einfluss auf die Finanzver-

<sup>1</sup> A.Z.O. Art. 38, N.Z.O. Art. 3.

<sup>2</sup> A.Z.O. Art. 39, N.Z.O. Art. 3.

<sup>3</sup> Das alte Buch der Schiffer- und Steuerleute enthält die Indemnitätserklärungen der abgehenden Brudermeister vom Ausgang des 15. bis in das 18. Jahrhundert in fast kontinuierlicher Reihenfolge. Vgl. S.Z.B. Bl. 1 ff. u. 47 ff.

<sup>4</sup> S.Z.B. Bl. 47.

waltung insofern zugebilligt, als sie betreffs Verwendung der Gelder ihre Meinung zu äußern hatten<sup>1</sup>. Im Laufe des 17. Jahrhunderts entwickelte sich dann aus diesem temporären Beirat der Altenmeister eine ständige Behörde, der sogenannte „grüne Tisch“, welche aus 12 Mitgliedern bestand<sup>2</sup>. Vor ihr sollen die Brüder mit entblößtem Haupt in geziemenden Worten ihre Beschwerden anbringen<sup>3</sup>. Auch hat sie namentlich bei Aufnahme von neuen Genossen ein gewichtiges Wort mitzusprechen<sup>4</sup>.

Die Organisation der Kasteler Fergen stimmt mit der soeben geschilderten nicht ganz überein. Die dort wohnenden Fährleute waren dem Mainzer St. Petersstift sowie dem Jakobsbergerkloster seit alten Tagen zehntpflichtig<sup>5</sup>. Dagegen tritt ihre Abhängigkeit von der erzbischöflichen Regierung nicht vor der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts hervor, wo zuerst der „Vitztum zu Meintz“ als „gepiettender Amptmann“ erwähnt wird<sup>6</sup>.

Kastel, das seinen Schultheissen und eigne Schöffen besaß<sup>7</sup>, war von den Ereignissen des Jahres 1462 nur wenig berührt worden. Die Fährleute konnten daher nach der anno 1417 durch die „zehen“ unter Beirat des Amtmanns (Schultheissen) erlassenen Ordnung<sup>8</sup> ungestört weiterleben. Es ist nicht klar ersichtlich, aus welchen Persönlichkeiten sich die „zehen“ zusammensetzten. Die Fergenordnung bietet keine Erläuterung des Begriffes, und auch die übrigen urkundlichen Notizen geben keinen deutlichen Fingerzeig. Das Nächstliegende wäre, die „zehen“ mit den Kasteler Schöffen für identisch zu halten. Allein dieser Annahme widerstreitet die Thatsache, daß bei Beratschlagungen vielfach die „zehen und gemeynen fergen“ zusammenwirken<sup>9</sup>. Nach dieser Gegenüberstellung scheinen die erstgenannten eine engere Gruppe innerhalb der Vereinigung der Fährleute gebildet zu haben. Wir haben es wohl mit einer Art Ältestenrat wie bei den Mainzer Schiffern zu thun; trat eine Vakanz bei demselben ein, so stand den in Amt und Funktion Verbleibenden ein Selbstergänzungsrecht zu, das durch Wahl unter Zuziehung des Schultheissen geübt wurde<sup>10</sup>.

<sup>1</sup> Vgl. N.Z.O. Art. 3.

<sup>2</sup> Namen derselben vom Jahre 1699 u. 1711 vgl. S.Z.B. Bl. 131, 171.

<sup>3</sup> Vgl. Zunftsbeschlufs vom 12. Aug. 1663 S.Z.B. Bl. 170.

<sup>4</sup> Vgl. beispielsweise S.Z.B. Bl. 142.

<sup>5</sup> Vgl. Schaab, Geschichte von Mainz III, S. 148, 149, I, S. 420, sowie die an beiden Stellen gegebenen Belege.

<sup>6</sup> Fergenbuch Bl. 14. Eintrag vom Jahre 1576.

<sup>7</sup> Über Kastel vgl. Schaab, Geschichte von Mainz III, S. 140 bis 142, 147.

<sup>8</sup> Fergenbuch Bl. 4 ff.

<sup>9</sup> N.Fergenbuch d. öfteren.

<sup>10</sup> Vgl. N.Fergenbuch d. öfteren.

Die innere Verwaltung der Fergenvereinigung ist mit derjenigen der Schifferkorporation in der benachbarten Bischofsstadt nahe verwandt. Die zwei Brudermeister, — hier Fergenmeister geheissen, — hatten allem Anscheine nach hüben wie drüben fast die nämlichen Funktionen. Über Streit aus civilrechtlichen Ansprüchen und strafrechtliche Verfehlungen sitzen in höchster Instanz die „zehen“ zu Gericht<sup>1</sup>. Zwistigkeiten in reinen Schiffahrtssachen werden einem Elferausschuß zur Erledigung überwiesen. Fünf von dessen Mitgliedern werden aus den „zehen“ genommen, die übrigen sechs wählt die gesamte Fergengenossenschaft. Ausdrücklich wird bestimmt, daß die Elf sich nur um die ihnen speziell zugetheilten Angelegenheiten kümmern und nicht nach Belieben weitergreifen dürfen. Ganz eigenartig ist das Institut der Werter, welches die Mainzer Zunftorganisation nicht kennt, das jedoch mit den Strafsburger Fertigern<sup>2</sup> eine gewisse Ähnlichkeit aufweist. Die Werter sind Aufsichtsbeamte und Geldeinnehmer in einer Person<sup>3</sup>. Gewählt werden sie in nicht näher angegebener Zahl durch die gesamten Fährleute, welche sich zu diesem Zwecke in zwei Haufen teilen. Die letzteren dürfen vor Vollzug des Wahlaktes ihre Meinung über die Kandidaten nicht austauschen. Es sollen nur ältere verhehelichte Leute zu dem Aufseherposten gekoren werden, welche bei Übernahme ihrer Amtswürde eine Art Dienstleid zu leisten haben.

Die Werter sind die Vermittler zwischen den Frachtführern und den Fergen; sie taxieren die Wagenladungen auf ihren Umfang und Frachtsatz und verhindern zugleich etwaige Übergriffe, welche sich die Fährleute dem Publikum gegenüber erlauben möchten. Meist werden sie mit Einsammeln und Verteilen des Fährlohns betraut. Sie sollen die guten Münzen gleichmäfsig unter die jeweils beteiligten Genossen vergeben und schlechte Stücke zunächst auszuwechseln oder zu verkaufen suchen; wo dies nicht angeht, müssen sie jedem die gleiche Menge davon zuteilen, und niemand soll sie ob ihres Abzählens schelten. Bei dem Wirrwarr der damaligen Münzverhältnisse war diese Bestimmung von weittragender Bedeutung. Entsteht in irgend einer Fahranglegenheit Zank und fallen Schimpfworte, so müssen die Werter nach Kräften den Streit beschwichtigen. Gelingt ihnen dies nicht, dann sind sie gehalten, die Schuldigen unnachsichtlich zur Anzeige zu bringen und nichts zu verschweigen „umb liep ader umb leyt ader umb keynerley das menschen hertz erdenken mocht“.

<sup>1</sup> Fergenbuch, Art. 5, 8, 38. Vgl. auch den nach den schwed. Kriegswirren erneuerten Zehnerleid. N.Fergenbuch in mehreren Redaktionen.

<sup>2</sup> Über diese Löper, Rheinschiffahrt Strafsburgs S. 48.

<sup>3</sup> Vgl. Fergenbuch Art. 10, 13, 15, 16, 17, 18, 28, 33, 35, 37, 39.

Derartiges Aufsichtspersonal war nur von Wert, wo sich die ganze geleistete Arbeit an einem bestimmten Orte abspielte, wie dies bei dem Trajekt über den Rhein naturgemäß der Fall war. Nur bei solcher Lage der Verhältnisse war die für ein gedeihliches Eingreifen benötigte Übersicht gegeben und ermöglicht. Bei der Schifffahrt stromauf- stromabwärts, wie sie von den Mainzer Zünftern hauptsächlich betrieben wurde, hätte die Aufstellung von derartigen Hütern viel weniger praktische Bedeutung gehabt. Gewisse polizeiliche Aufsicht wurde zudem namentlich in späterer Zeit von den Rheinmeistern geübt, die übrigens auch den Kasteler Wärtern ihr Amt allmählich wesentlich erleichtert zu haben scheinen<sup>1</sup>.

#### § 4.

##### Die Genossenschaft.

Die erzbischöfliche Regierung verlangte von den einzelnen Genossen gleichsam zum Ausgleich für die von ihr übernommene Leitung der Zunftangelegenheiten gewisse Dienstleistungen. Freilich hatten ja auch schon in den Jahren der autonomen Selbstherrlichkeit die Zünfter dem Gemeinwesen gedient. In die persönlichen Verpflichtungen der Handwerker waren wohl nie gesteigerter, als in der sturmbewegten Zeit des 14. Jahrhunderts<sup>2</sup>, wo bei Feuersgefahr, Aufläufen und insbesondere bei Kriegsnot die Mannen der Innungen insgesamt herangezogen wurden. Die Kurfürsten haben für ihre Kämpfe meist Söldner besessen, und so ist die militärische Dienstpflicht der Zunftgenossen etwas in den Hintergrund getreten, um anderen Lasten mehr Raum zu gönnen. Die Schiffer und Steuerleute sind gehalten, ihren ständigen Aufenthalt in Mainz zu nehmen und dem Kurfürsten mit Wachen (Nachthut) jederzeit gefällig zu sein<sup>3</sup>. Auch beim Ausrücken zu Feldzügen, den sogenannten Reisen, wurden sie noch immer gelegentlich in Mitleidenschaft gezogen<sup>4</sup>. Sie müssen hauptsächlich in dem südöstlichen Bezirk der Vorstadt Vilzbach gewohnt haben, wie sie denn nach diesem ihrem Niederlassungsort zeitweise geradezu unter dem Namen „Steuer- und Schiffler-Zunft zu Vilzbach“<sup>5</sup> aufgeführt werden.

Finanziell stellt das Staatswesen ebenfalls bedeutende Ansprüche an die Zunft. Ein genau bestimmter Prozentsatz der verfallenen Strafgeelder, wie nicht geringe Teile der eingehenden

<sup>1</sup> Vgl. Fergenbuch Bl. 2.

<sup>2</sup> Schmoller, Tucherbuch S. 52.

<sup>3</sup> A.Z.O. Art. 3, 8, 12.

<sup>4</sup> Auch im 17. u. 18. Jahrhundert haben sie gelegentlich der Schweden- und Franzosenkriege viel zu leiden gehabt, indem man von ihnen meist unentgeltlich die Beförderung von Truppen auf dem oder über den Rhein forderte. M.A. (Akten über Handel u. Verkehrswesen.)

<sup>5</sup> S.Z.B. Bl. 102.



Gebühren und Gefälle wurden der erzbischöflichen Kasse abgeliefert<sup>1</sup>. Nach Bedarf wurden auch Steuern und Umlagen von den Mitgliedern der Innung erhoben. Beispielsweise haben in den Drangsalen der schwedischen Invasion die Schiffer und Steuerleute eine hohe Summe zur Tilgung der Kriegskontribution gezahlt<sup>2</sup>.

Wie die Genossenschaft mit dem Staatsleben intime Beziehungen unterhält, so ist sie auch mit dem kirchlichen Leben eng verwachsen. Die wechselnde Verknüpfung des Geschäftstreibens mit den religiösen Feierlichkeiten war für das ganze Mittelalter charakteristisch gewesen<sup>3</sup>. Alle Tagesbestimmung regelte sich nach den Heiligen, alle Stundenbestimmung nach dem Läuten zur Frühmesse, dem Tone der Abendglocke und anderen kirchlichen Handlungen. Der Rang der Zünfte untereinander wurde hauptsächlich darnach bemessen, wie sie bei der Fronleichnamsprozession einander folgen durften. Wenn im einzelnen Handwerker Neid gegen die reichen Leute aufsteigen wollte, welche sich eine unbegrenzte Zahl von Seelenmessen bestellen und ihm so selbst im Himmel zuvorkommen konnten, dann erinnerte er sich, daß auch seine Zunft ihre Altäre im Münster habe und bei den feierlichen Umzügen mit viel schönen Lichtern erscheine.

In Mainz hat sich diese innige Verbindung des gewerblichen Lebens mit dem kirchlichen um so länger erhalten, als in dem Erzstifte die neue Lehre der Reformatoren und die sich daran knüpfende Umwandlung religiösen Denkens und Fühlens ziemlich spurlos vorüberging.

Noch gegen Ausgang des 17. Jahrhunderts wird ausdrücklich bestimmt, nicht nur an Sonntagen, sondern auch an den Festen der Heiligen dürften knechtliche Arbeiten nicht verrichtet werden<sup>4</sup>. Dieselben sollen auf den nächsten Werktag verschoben werden, zum mindesten muß, wenn dies nicht möglich ist, die Beendigung des Gottesdienstes abgewartet sein. An den Fronfasten und bei sonstigen Zusammenkünften der Innung wird in der St. Ignatiuspfarrkirche ein Hochamt für Lebende und Abgestorbene gehalten, an dem alle Glieder der Zunft teilzunehmen pflegen<sup>5</sup>. Zahlreich sind die gestifteten Seelenmessen; große Kerzen brennen zu Ehren der Genossen auf den Altären, zu denen jeder einzelne sein Scherflein beisteuert<sup>6</sup>. An der Fronleichnamsprozession und den kirchlichen

<sup>1</sup> Vgl. A.Z.O. u. N.Z.O. d. öfteren.

<sup>2</sup> Fröhhäuser, Schweden in Mainz S. 123 ff.

<sup>3</sup> Vgl. Schmoller, Tucherbuch S. 102, 180; Mone, Zunftorganisation XV, S. 30 ff.

<sup>4</sup> Vgl. Zunftbeschluss vom 11. Febr. 1683. S.Z.B. Bl. 170.

<sup>5</sup> A.Z.O. Art. 1, 5; N.Z.O. Art. 4.

<sup>6</sup> Beiträge zu den Bedürfnissen des Gottesdienstes kommen teils als regelmäßige Steuern, teils als Zahlungen bei außerordentlichen

Umzügen der Pfarrei nehmen die Schiffer und Steuerleute, geschart um das Banner mit dem Bilde ihres Schutzpatrons, des hl. Nikolaus, geschlossen teil. Stirbt einer aus ihrem Kreise, so wird er ebenfalls unter kirchlicher Prachtentfaltung, unter dem Geleite sämtlicher Mitglieder zu Grabe getragen. Nur schwere Krankheit oder sonstige ernste Verhinderung kann ein Fernbleiben entschuldigen. In letzterem Fall soll der Fehlende wenigstens jemand aus seinem Hause an seiner Statt zu dem Begräbnis senden. Der Verlust eines lieben Anverwandten liefs sich leichter ertragen, wenn teilnehmende Genossen mit gebührenden Ehren den Trauernden auf seinem schweren Gange begleiteten.

Mit den eben genannten Gepflogenheiten sind wir schon zu den gesellschaftlichen Verpflichtungen der Zunftangehörigen gekommen. Der politisch-rechtlichen Richtung des Innungslebens, wie es sich hauptsächlich im Verhältnis zu Staat und Kirche offenbart, steht dessen genossenschaftliche, national-ökonomische Seite gegenüber.

Der freundliche Verkehr, welcher auch einer erziehlichen Wirkung auf die einzelnen nicht entbehrte, wurde unter den Mitbrüdern der Handwerkervereinigung sehr gepflegt. Das gesellige Zusammensein spielte sich vorwiegend in den Zunfthäusern ab, welche als Versammlungsorte und Trinkstuben dienten<sup>1</sup>. Dort traf man sich nach vollbrachtem Tagewerk zu löblichem Thun. Ein Gefühl von Wohlhabenheit und Behaglichkeit mufs die ehrsamten Meister der Zunft ergriffen haben, wenn sie nach glücklicher Fahrt in eigener Stube<sup>2</sup> auf dem

---

Gelegenheiten wie Aufnahme in die Zunft vor. Schliesslich werden sie auch als Busen z. B. für Ausbleiben beim Begräbnis und dergleichen gefordert, vgl. A.Z.O. Art. 1 u. öfters.

<sup>1</sup> Vgl. Bücher, Bevölkerung Frankfurts S. 609.

<sup>2</sup> Es läfst sich nicht mit absoluter Sicherheit mehr feststellen, wo das Zunftthaus der Schiffer und Steuerleute lag. Nach zwei Stellen der alten Stadtchronik (Chronik II 46, 20; 53, 30) mufs es sich ganz in der Nähe des Rheins dicht an der Mauer bei der Vilzbacherpforte befunden haben. In einer chronikalischen Aufzeichnung des 18. Jahrhunderts führt es den Namen „Zum schwarzen Raben“. Schaab (Geschichte von Mainz I S. 251) notiert nun thatsächlich in seiner Topographie von Mainz, welcher Aufnahmen des 16. und 17. Jahrhunderts zu Grunde liegen, eine Behausung mit Hof und Garten, welche unter der Bezeichnung „Zum Raben“ bekannt war. Dieselbe gehörte zu der Strafsenflucht, welche sich von der Vilzbacherpforte den Rhein entlang bis an die neue Thurm-gasse zog. Nach Name und Lage müfste diese das gesuchte Zunftthaus sein. Auffallend bleibt dabei nur die Thatsache, dafs Schaab den „Raben“ nicht als solches, sondern als Herberge anführt. Erklären liefs sie sich damit, dafs den Schiffern nicht das ganze Gebäude zu Eigen gehörte, sondern dafs sie, wie dies auch sonst öfters vorkommt, nur eine oder mehrere Stuben zu Zunftzwecken gemietet hatten. Die Annahme, dafs die Schiffer kein eigenes Zunftthaus, sondern nur eine Zunftstube besafsen, findet darin eine Stütze, dafs unter den elf Zunfthäusern, die uns in Aufzeichnungen erwähnt werden, keines den

mit dem Wappen der Genossenschaft gezierten Hausrate<sup>1</sup> sich gütlich thaten.

Dafs bei diesen Zusammenkünften dem Trinken alle Aufmerksamkeit geschenkt wurde, bedarf keiner besonderen Hervorhebung. Ohne reichlichen Genufs geistiger Getränke war jede Geselligkeit einfach undenkbar<sup>2</sup>, ja selbst jedes ernsthafte Geschäft ward bei seinem Abschlufs gehörig begossen. Bezeichnend für die unverwüstliche Zechlust der Zeit ist, dafs die Sühne für Verfehlungen gegen Sitte und Ordnung oft in Bezahlung von so und soviel Mafs Wein bestand, den man dann gemeinschaftlich austrank. Auch die Aufnahme neuer Mitglieder ward zum Anlafs fröhlichen Kneipens genommen<sup>3</sup>. Immerhin suchte man dafür Sorge zu tragen, dafs nicht der letzte Heller in trunkener Stimmung verjubelt wurde<sup>4</sup>, wie überhaupt die Zunftsatzen auf gesellschaftlichen Anstand und geziemendes Benehmen der Brüder hielten<sup>5</sup>. Unnötiges Hänkeln und gegenseitiges Überschreien waren aufs strengste verboten<sup>6</sup>. Wenn man sich am Abend auf der Zunftstube gelegentlich einer gewissen Unmäßigkeit überliefs, so hielt man um so ernster darauf, dafs während der Fahrten schädliches Volltrinken vermieden wurde<sup>7</sup>.

Volkswirtschaftlich wichtiger als diese mehr kulturell interessierenden Thatsachen sind andere Bestimmungen der Zunftverordnungen, welche sich auf die genossenschaftliche Umgrenzung und Abschließung anderen Gewerbetreibenden gegenüber, wie auf die Heranbildung eines geeigneten Nachwuchses beziehen.

Man wahrte sich den Einflufs auf die Zusammensetzung der Schiffergesellschaft, indem man einen gewissen Zwang nach zwei Seiten hin ausübte. Einmal liefs man das Gewerbe nur

Schiffleuten zugeteilt ist. Vgl. z. B. Frohnhäuser, Schweden in Mainz S. 125.

<sup>1</sup> Ein Verzeichnis des „Hausraht auf unser Zunftstub“ von anno 1667 führt unter anderem mehrere Dutzend Teller, Kannen, zinnerne Flaschen, — alles mit dem Wappen versehen, — auch einen länglichen silbernen und vergoldeten Becher auf. Vgl. S.Z.B. Bl. 28. Bei einer Versteigerung der überflüssigen Möbel, welche nach Vereinigung des leichten mit dem grofsen Anker vorgenommen ward, wurden für 4 zinnerne Leuchter, 70 Loth Silber, 119 Pfund Zinn, die alte Zunftlade, einen kupfernen Schwenkessel, die vorrätigen Gläser, 2 Lichtputzer, 3 „Schildereyen“, die alte Zunftfahne und eine alte Kiste insgesamt 160 fl. 28 kr. erlöst. Vgl. M. A. (Fischerzunftakten).

<sup>2</sup> Vgl. Boos, Städtekultur II S. 224—226; Alwin Schultz, Deutsches Leben im XIV. und XV. Jahrhundert, Wien 1892 S. 40 ff.

<sup>3</sup> A.Z.O. Art. 4.

<sup>4</sup> A.Z.O. Art. 38. N.Z.O. Art. 3.

<sup>5</sup> An anderen Orten findet sich diese Tendenz sogar fast zu stark ausgeprägt, sodass die wirtschaftlichen Interessen dagegen in den Hintergrund treten. Vgl. Stieda, Schiffergesellschaft in Rostock S. 89.

<sup>6</sup> A.Z.O. Art. 14.

<sup>7</sup> N.Z.O. Art. 20.

diejenigen unangefochten betreiben, welche der Zunft beigetreten waren; dann aber machte man wiederum die Aufnahme in die Genossenschaft von der Erfüllung mehr oder minder schwerer Bedingungen abhängig. Damit war ein Zwiefaches erreicht. Der Kreis der Gewerbetreibenden blieb relativ geschlossen und von der Vereinigung wurden unliebsame Elemente ferngehalten.

Der Eintritt<sup>1</sup> ist im wesentlichen als eine Art Einkauf in die Gesellschaft zu denken. Dafür, daß der neu Aufgenommene von nun an die gebotenen Vorteile genießen, vorhandene Gerätschaften mitbenutzen durfte, dafür, daß er all der erworbenen Rechte und Privilegien teilhaftig ward, sollte er auch einen Beitrag zu den Lasten und Kosten der Genossenschaft beisteuern<sup>2</sup>. Söhne und Töchter seitheriger Mitbrüder wurden dabei milder behandelt als andere; von ihnen wurde nur die Hälfte der gewöhnlichen Taxe oder noch weniger gefordert. Somit wurde ein geborenes Anrecht auf das Meisteramt des Vaters statuiert; der ein gutes Auskommen garantierende Sitz in der Bruderschaft sollte den Blutsverwandten, welche den jeweiligen Meistern am nächsten standen, eher zufallen als Fremden, für deren Fortkommen kein Interesse bestand. Daher wurde bei Aufnahme von Schiffersöhnen, selbst in der späteren Zeit rigorosere Auslegung der Zunftartikel, gelegentlich ein Auge zugedrückt<sup>3</sup>. Unter demselben Gesichtspunkte ist es erklärlich, daß man Witwen gestattete, den Geschäftsbetrieb ihres verstorbenen Mannes noch längere Jahre nach dessen Tod unter gewissen Modifikationen weiterzuführen.

Kommt jedoch ein Auswärtiger in die Kurstadt gezogen, oder will das Kind eines anderen Bürgers, das bei dem partikularistischen Zuge damaliger Lebensauffassung dem Fremdling gleichgeachtet wurde<sup>4</sup>, sich in die Zunft eingliedern lassen, so werden ziemlich hohe Anforderungen an seinen Geldbeutel gestellt. Der Betreffende hat eine bedeutende Summe für die Zunftkasse, eine Beisteuer zu den Anforderungen des Gottesdienstes und schließlich ein beträchtliches Quantum Wein zum gemeinsamen Trunke zu zahlen. Liberal ist man nur insofern, als man nach Maßgabe der Verhältnisse nicht die ganze Summe auf einmal beitreibt, sondern Abzahlungen gestattet<sup>5</sup>, eine national-ökonomisch sehr zu billigende Satzung, da sie auch dem Unbemittelteren den Weg zur Aufnahme und damit zum Verdienste nicht verschließt.

<sup>1</sup> A.Z.O. Art. 3—6. N.Z.O. Art. 3.

<sup>2</sup> Das Schifferzunftbuch registriert fast ausnahmslos die Namen der Aufgenommenen des 17. und 18. Jahrhunderts unter Beifügung der gezahlten Summe. Vgl. S.Z.B. Bl. 22 ff.

<sup>3</sup> M. A. Zunftakten (Schiffer).

<sup>4</sup> N.Z.O. Art. 3.

<sup>5</sup> A.Z.O. Art. 4.

Abgesehen von der Inanspruchnahme des Barvermögens werden an die sich Meldenden noch weitere Forderungen gestellt, es wird das Vorhandensein körperlicher und moralischer Intaktheit verlangt<sup>1</sup>. Kranke und Schwache, solche, die im Ehebruch leben, sich mit Missethaten beladen haben und wohl gar nicht mehr der Klasse acht- und ehrbarer Leute zugehören, sind von der Bruderschaft ausgeschlossen.

Eine ganz merkwürdige Ausnahme von dieser allgemeinen Regel macht die Ordnung vom Jahre 1476<sup>2</sup>. Darnach dürfen unehelich Geborene oder solche, die mit Unehelichen sich verheirateten, sofern sie nach Eroberung der Stadt anno 1462 in Mainz sich niedergelassen und das Schifferhandwerk betrieben haben, auch fernerhin der Zunft angehören und werden trotz des offenkundigen Mangels nicht ausgestoßen. Hier zeigt sich der staatsmännisch kluge und weitsichtige Blick Bertholds von Henneberg. Die Stadt hatte in den mörderischen Kämpfen und durch Auswanderung viel gelitten. Schon Adolf hatte daher einen Aufruf ergehen lassen<sup>3</sup>, welcher die Umwohner, namentlich Gewerbtreibende, herbeiziehen sollte. Dafs sich auch Elemente von zweifelhafter Herkunft das zu nutze machten, ist klar. Aber es war trotzdem besser, bei Eintreten in ein ruhigeres Fahrwasser die einmal gewordenen Verhältnisse anzuerkennen, als eine nachträgliche Säuberung anzubahnen, welche dem noch schwer geschädigten Gemeinwesen auch manch tüchtige Kraft entzogen hätte. Es macht sich in diesem Punkt der wohlthätige Einfluss einer starken Leitung geltend. Angehörige der alten selbtherrlichen Zünfte hätten sich wohl kaum zu einer derartigen freien Anschauung durchgerungen, sondern wären am starren Buchstaben des Gesetzes hangen geblieben.

Späterhin ist dieser Ausnahmezustand selbstredend wieder weggefallen, ja man hat dem Zuge der Zeit folgend die Aufnahmebestimmungen allmählich zu erschweren gesucht. So begnügte man sich beispielsweise nicht mehr mit der einfachen Versicherung guter Abkunft und tadellosen Lebenswandels, sondern verlangte Beurkundung<sup>4</sup> dessen durch vorgelegte schriftliche Bescheinigung der Ortsbehörden<sup>5</sup>. Immer ängstlicher und peinlicher klammerten sich die Zünftler an den Wortlaut der Satzungen<sup>6</sup>. Namentlich seit Beginn des 18. Jahrhunderts wird die „Admittierung zur Steuerzunft“ mit immer

<sup>1</sup> M.A. Zunftakten (Schiffer).

<sup>2</sup> A.Z.O. Art. 10.

<sup>3</sup> Quetsch, Verkehrswesen S. 290, 291.

<sup>4</sup> N.Z.O. Art. 1.

<sup>5</sup> Solcher Zeugnisse sind uns noch eine Anzahl erhalten. M.A. Zunftakten (Schiffer).

<sup>6</sup> Wenn einer freilich tüchtig zahlen konnte, dann vermochte er damit mangelnde Qualifikation zu ersetzen. Vgl. S.Z.B. Bl. 135, 136, 142.

größerer Umständlichkeit und Erschwerungen verknüpft<sup>1</sup>. Des öfteren muß die kurfürstliche Regierung, welche ausnahmslos die weniger engherzigen Bestrebungen unterstützte, ein Machtwort sprechen, um dem einen oder anderen den Eintritt in die Genossenschaft zu ermöglichen<sup>2</sup>.

Waren die Schranken, mit denen sich die Zunft dank der Fürsorge des weisen Domdechanten umgab, nicht allzu schroff und unüberwindlich, ging die Absperrung nirgends über das Maß der besseren mittelalterlichen Tradition hinaus, so finden wir auch im Lehrlings- und Gesellenwesen zunächst die Tendenz angemessener Zurückhaltung<sup>3</sup>.

Darlegung körperlicher und moralischer Qualitäten wird von dem Lehrlinge verlangt, der dann angenommen und nach der neuen Ordnung mit Vorwissen des Ratsfreundes unter genauer Bezeichnung der jeweils Anwesenden in das Zunftbuch<sup>4</sup> eingetragen wird. Der Meister ist verpflichtet, den ihm zukommenden Lehrjungen bei guter Kost und statuten-gemäß zu halten, widrigenfalls ihm derselbe und jeder andere auf die Dauer von zwei Jahren entzogen wird. Der Knabe seinerseits hat während der Lehrzeit seinem Herrn fromm und redlich zu dienen, darf sich ihm und in seiner Abwesenheit dem Steuermann nicht widerspenstig zeigen. Kaufmannsgüter und sonstige seiner Obhut anvertraute Waren hat er sorgfältig zu hüten und darf ihnen ja nicht das Geringste entfremden. Sieht er, daß solches von einem Dritten geschieht, dann ist er verpflichtet, es sofort dem Schiffer zu melden. Besonders wird ihm eingeschärft, das reisende Publikum nicht mit „trutzigen Worten oder Gebärden anzufahren“, sondern sich stets in geziemender Bescheidenheit zu zeigen.

Die Dauer der Lehrzeit ist auf drei Jahre festgesetzt; jedoch ist der Junge nicht unter allen Umständen währenddessen ununterbrochen an denselben Meister gefesselt. Hat vielmehr ein Knabe sich zwei Jahre hindurch gut geführt, vermag aber trotzdem nicht mit seinem Herrn in Güte auszukommen, dann darf er mit Zustimmung des Ratsfreundes und der Zunftgenossen das dritte Jahr bei einem andern Schiffer verbringen<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> M.A. Zunftakten (Schiffer und Steuerleute) enthalten viele Belege.

<sup>2</sup> Aufnahmen nach Befehl des Vicedomamts S.Z.B. Bl. 142, 149 ff., vgl. auch M.A. Schifferzunftakten des öfteren.

<sup>3</sup> Über Lehrlingswesen bei der Schifferzunft vgl. A.Z.O. Art. 2, 15—18.

<sup>4</sup> Vgl. die Einschreibungen im Schifferzunftbuch Bl. 116 ff. u. 154 ff. Bei einzelnen Eintragungen ist dem Vornamen des Jungen der Herkunftsort beigeschrieben, jedoch ist das Material zu spärlich, um es statistisch zur Herkunftsbestimmung verwerten zu können. Vgl. dazu Bücher, Bevölkerung Frankfurts S. 617 ff.

<sup>5</sup> N.Z.O. Art. 18.

Nach überstandener Lehrzeit wird der Junge freigesprochen und in das Zunftbuch als Knecht eingetragen. In dieser neuen Stellung muß er mindestens zwei Jahre verharren<sup>1</sup>. Erst nachdem auch dies glücklich vorüber ist, darf er sich zum Meisteramte melden<sup>2</sup>. Allerdings werden ihm bei der Aufnahme auf sein Ersuchen liberalerweise auch diejenigen Jahre angerechnet, in welchen er bei einem zünftigen Rheinschiffer<sup>3</sup> außerhalb der Stadt Mainz in die Lehre ging<sup>4</sup>.

Die Knechte<sup>5</sup> haben im wesentlichen dieselben Dienste wie die Lehrjungen zu verrichten, nur sind sie diesen übergeordnet und führen über sie die Aufsicht. Daneben werden ihnen die besonderen Arbeiten, wie sie die Technik der Wasserfahrt fordert, anvertraut, soweit man sie bei ihrer Wichtigkeit und Getährlichkeit den unerfahrenen Burschen noch nicht zugestehen will. Dazu gehört das Beobachten des Kielwassers, die Verwahrung der Pumpen, die Verankerung der Schiffe beim Stilliegen und ähnliches mehr<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> N.Z.O. Art. 19.

<sup>2</sup> Von einem Meisterstück ist in den erhaltenen Urkunden nirgends die Rede. Nur bei den Kasteler Fergen wurde 1680 eine „Probe“ beschlossen. Jeder sich zum Fergenamte Meldende sollte künftighin mit einem zweibordigen Nachen (Nähe) allein über den Rhein und zurück fahren. Zur Begutachtung der Leistung waren zu laden 2 Fergenmeister und 2 Zehner, von denen jeder für seine Mühe  $\frac{1}{4}$  Mafs Wein erhielt. Vgl. N.Fergenbuch.

<sup>3</sup> Selbst auf dem Neckar verbrachte Lehrzeit wurde gelegentlich berücksichtigt. M.A. Zunftakten (Schiffer).

<sup>4</sup> Auch kommt es vor, daß man sich bei Aufnahme für nicht gehaltene oder nicht nachgewiesene Knechtsjahre eine Abfindungssumme zahlen läßt und damit zufrieden giebt. S.Z.B. Bl. 50 ff.

<sup>5</sup> N.Z.O. Art. 20.

<sup>6</sup> Über Lehrlings- und Gesellenwesen bei anderen Mainzer Zünften, vgl. Bockenheimer, Zünfte, S. 40 ff.

## Zweites Kapitel.

### Der Schiffahrtsbetrieb und seine Benutzung.

---

#### § 5.

##### 1. Die Technik der Wasserbeförderung.

Die rechtliche und volkswirtschaftliche Entwicklung des mittelrheinischen Schiffergewerbes läßt sich nur klar erkennen, wenn wir uns einen richtigen Begriff von der Art des Fahrtenbetriebes in vergangenen Zeiten machen können. Wir müssen eine Vorstellung zu gewinnen suchen von den Mitteln, welche zu Gebote standen, um die natürlichen Wasserkräfte auszunützen und die sich der Verwertung entgegenstehenden Hindernisse zu beseitigen. Kann hier auch keine fachmännische Abhandlung über die technologische Gestaltung der Flußschiffahrt erwartet werden, so scheint es doch angebracht, über Gröfse und Beschaffenheit der Fahrzeuge, über die Mittel zu ihrer Bewegung, wie dergleichen mehr, wenige Worte einzufügen.

Wer heute die majestätischen Salondampfer, die großen Schleppzüge die Fluten des Rheins durchschneiden sieht, wird sich nicht leicht vergegenwärtigen, wie ganz anders man lange Jahrhunderte hindurch sich abmühen mußte, wollte man die Wogen des ungeberdigen Stromes sich dienstbar machen. In prähistorischer Zeit<sup>1</sup> hatte man sich mit Flößen und Kähnen aus gehöhlten Eichenstämmen begnügen müssen. Unter dem Einfluß römischer Kultur lernten dann die Germanen während der letzten Jahrzehnte vor Christus den eigentlichen Schiffbau, dessen Prinzip im wesentlichen auf dem Zusammenfügen verschiedener Bretter zu einem Fahrzeuge beruhte. Das Mittel-

---

<sup>1</sup> Zum folgenden vgl. Quetsch, Verkehrswesen S. 55—68; dort finden sich auch Abbildungen von Schiffstypen. Weitere zum Teil instruktive Abbildungen bei Hermann, Topographie d. Rheins S. 37, 39, 55, 59. Interessant sind auch vor allem die Kunstblätter vergangener Zeiten. Vgl. z. B. Georg Hirth, Kulturgeschichtliches Bilderbuch aus drei Jahrhunderten, Leipzig und München (G. Hirth) IV, S. 1345, 1346, 1393, 1394, 1499, 1525, 1528; VI, S. 2043, 2170, 2224.



alter begnügte sich vielfach mit Nachen und kleineren Schiffen, welche geringen Tiefgang hatten<sup>1</sup>. Erst mit Beginn der neueren Zeit, namentlich vom 16. und 17. Jahrhundert an, befuhren durchweg grössere Fahrzeuge den Rhein. Sie lassen sich, wenn wir von den eigenen Jachten der Fürsten und Adeligen wie den grossen Marktschiffen absehen, in zwei Klassen teilen, einmal in solche, welche dem Gütertransporte dienten und weiter in jene, welche zunächst zur Beförderung von Menschen bestimmt waren. Die Güterschiffe des Mittelrheins konnten je nach ihrem Umfange 500—2000 Centner laden. Grössere Fahrzeuge konnten teils wegen der Beschaffenheit des Strombettes namentlich in der Gegend des Binger Lochs nicht wohl Verwendung finden<sup>2</sup>, teils waren sie um deswillen unbeliebt, weil sie eine zu lange Ladezeit beanspruchten. Kommen doch gerade unter dem letztgenannten Gesichtspunkte im Laufe des 18. Jahrhunderts wiederholt Beschlüsse zu stande, welche die älteren grösseren Fahrzeuge abschaffen wollen, um an deren Stelle den Bau von halben Lastschiffen in Angriff zu nehmen<sup>3</sup>.

Es gab in der kurfürstlichen Zeit für die Transportschiffe eine ganze Reihe feststehender Typen, jedoch wurde bei dem Bau an denselben nicht alleweg festgehalten. Auch die ihnen gegebenen Namen, welche heutzutage meist aufser Gebrauch, zum Teil völlig unbekannt geworden sind, waren sehr veränderlich<sup>4</sup>. Nach der Art ihrer Motoren unterschied man in Mainz 1-, 2- bis 3spännige Fahrzeuge<sup>5</sup>, je nachdem man zu ihrer Fortbewegung stromaufwärts der Kraft eines oder mehrerer Pferde bedurfte. Nach der Herkunft sonderte man die am Rheine selbst gebauten von den aus den Maingegenden stammenden sogenannten Frankenschiffen<sup>6</sup>, welche letztere äusserlich durch

<sup>1</sup> Doch nimmt z. B. Mone (Rheinschiffahrt S. 3) auch schon für das Mittelalter Fahrzeuge mit einer Ladefähigkeit von ca. 2000 Centnern an; über verschiedene Schiffstypen um dieselbe Zeit vgl. noch ib. S. 30—32.

<sup>2</sup> Erst in unserem Jahrhundert konnten die gefahrbringenden Felsen endgültig beseitigt werden, vgl. Handelskammer S. 28. Die Notwendigkeit, die Untiefen bei Bingen zu umgehen und die Waren teilweise auf dem Lande weiterzutransportieren, war eine der Ursachen, welche zur Anlegung des „Gebücks“, d. h. durch Baumpflanzungen umhegter Landstrassen, führte. Vgl. Lotz-Schneider, Die Baudenkmäler im Regierungsbezirk Wiesbaden. Berlin (Ernst u. Korn) 1880 d. öfteren.

<sup>3</sup> M.A. Akten über Handel und Verkehrswesen, auch Löper, Rheinschiffahrt Strafsburgs S. 131.

<sup>4</sup> Vgl. Quetsch, Verkehrswesen S. 62, 63; Löper, Rheinschiffahrt Strafsburgs S. 89, 132.

<sup>5</sup> Johann Schweickarts Taxordnung S. 29 ff.

<sup>6</sup> Besonders waren die Schiffbauer des Mainzischen Städtchens Lohr berühmt; vgl. Zöpfl, Fränkische Handelspolitik, S. 113 Anm. 1. Über die Schiffzimmerleute in Mainz vgl. Quetsch, Verkehrswesen S. 58 Anm. 5 und oben S. 10 Anm. 5.

die Abstumpfung an den Enden kenntlich waren. Beide Arten kamen in verschiedenen Formen und Gröfsen vor.

Dem Personentransportedienten, abgesehen von den kleinen Nachen, welche bei „Zwergfahrten“ etwa ins Rheingau gebraucht wurden, hauptsächlich die Jachten<sup>1</sup> mit 200—260 Centner Tragkraft. Anfangs hatte man für den Reiseverkehr primitiv hergerichtete, unbedeckte, später mit einem Tuche überspannte Schiffe benutzt. Seit dem 16. und namentlich seit der Mitte des 17. Jahrhunderts wurden diese Fahrzeuge bequemer ausgestattet, und schliesslich versah man dieselben mit ganz komfortablen Zimmereinrichtungen. Die sogenannten Wasserdiligenzen des vorletzten Säculum hatten mehrere „abgesonderte Behältnisse“ mit Glasfenstern, dazu Räume für das Gepäck im Vorder- und Hinterteil<sup>2</sup>. Bänke, Tische und Stühle waren zur Bequemlichkeit des Publikums vorhanden; auch wurde dafür gesorgt, dass die Zimmer im Sommer gut gelüftet waren, im Winter geheizt werden konnten<sup>3</sup>. Handelsartikel sollten in die Jachten, namentlich in die Postschiffe nicht verladen werden<sup>4</sup>; vor allem war das Mitbringen von Vieh, welches die Mitreisenden belästigte, untersagt. Das nötige Handgepäck wurde dagegen meist unentgeltlich befördert. Den angenehmsten Aufenthaltsort bot bei schönem Wetter das flache Verdeck, welches mit Geländer und Bänken versehen war. Die Einrichtung der Jachten war für die damaligen Verhältnisse derart vorzüglich, dass sie sogar ein gelegentliches Übernachten der Passagiere gestattete<sup>5</sup>.

Die Konstruktion der Flöße ist in der ganzen Zeit dieselbe geblieben, nur dass man die einzelnen bedeutendere Dimensionen, z. B. bis zu 1000 Fufs Länge und 90 Fufs Breite, annehmen liess<sup>6</sup>.

Die Mainzer Schifferzunft war mit Transportschiffen wie Jachten und Nachen wohl versehen. Eine Verordnung vom Jahre 1780 betreffend Überwinterung der Schiffe im Hafen, unterscheidet 8 Typen<sup>7</sup> der vorhandenen Fahrzeuge, und ein Verzeichnis des Besitzstandes der Zünftler vom Jahre 1792

<sup>1</sup> Handschriftlich im 17. und 18. Jahrhundert stets „Jagd“ geschrieben.

<sup>2</sup> Klebe, Reise auf dem Rhein II S. 6 ff.; vgl. auch „Verordnung und Tax wegen den Jagden und Passagier-Nachen von Mainz bis Cölln vom 21. Mai 1749“ in Sammlung M. Verordnungen S. 139 ff.

<sup>3</sup> Verordnung über die Postschiffe Art. 2, 10.

<sup>4</sup> Ibid. Art. 13, 20; 16.

<sup>5</sup> Quetsch, Verkehrswesen S. 374. Kn. O. 1760 Art. 7.

<sup>6</sup> Quetsch, Verkehrswesen S. 318, 319. Eichhoff, Darstellung des Rheines S. 51 ff.

<sup>7</sup> 1) ganz grosses Schiff, 2) sog. Frankensau (die etymologische Erklärung dieses Wortes ist mir nicht gelungen), 3) ein mittleres Schiff. 4) ordinäres Frankenschiff, 5) Frankenschelch, 6) grosse Jagd, 7) kleine Jagd, 8) Sprengnachen, M. A. (Akten über Handel und Verkehrswesen).

führt unter neuerlei Bezeichnungen über 30 Schiffe und Jachten auf<sup>1</sup>.

Die zum Transport der Flöße benötigten großen Seile, Taue und andere Gerätschaften befanden sich zum Teil im Gemeingut der Vereinigung und wurden nach Bedarf an die einzelnen Mitglieder ausgegeben<sup>2</sup>.

Zum Fortbewegen der Fahrzeuge hatte man sich zunächst der Segel und Ruder bedient. Thalwärts kam auch das Gefälle und die daraus resultierende Triebkraft des Wassers, welche man unter Zuhilfenahme des Steuerruders zu verwenden verstand, in Betracht. Später, das heißt jedenfalls schon zur Römerzeit, nahm man bergwärts zwecks Erhöhung der Schnelligkeit meist die Zugkraft von Menschen und Tieren in Benutzung<sup>3</sup>. Die Fahrzeuge wurden an lange Leinen gehängt<sup>4</sup>, um dann vom Ufer aus weitergeschleppt werden zu können. Freilich erforderte dieses Verfahren geschickte Steuerleute<sup>5</sup>, welche in den Schiffen sitzend die seitlich treibende Bewegung der Ziehenden auszugleichen verstanden und dafür Sorge trugen, daß kein Unfall, kein Auflaufen auf Klippen und Untiefen vorkam. Pferde waren unzweifelhaft bis ins 19. Jahrhundert der beste Motor, welcher die größte Beschleunigung, Sicherheit und Regelmäßigkeit des Transportdienstes ermöglichte<sup>6</sup>. Die Zugkraft des einzelnen Tieres ward der von 7—8 Menschen gleichgerechnet. Man verzichtete daher auf ihre Hilfe nur, wenn der Umfang des Transportes zu gering war und die Kosten nicht lohnte, wie dies zum Teil bei der freien Schifffahrt der Fall war, oder wenn die Gestaltung des Flusses und seiner Ufer ihre Mitwirkung nicht zuließ<sup>7</sup>. Nichts war um deswillen für die damalige Zeit wichtiger als die Erhaltung und Instandsetzung der Leinpfade, das heißt der schmalen Wege für die Schlepper, welche sich dicht

<sup>1</sup> M. A. Zunftakten (Schiffer) ist anscheinend nicht vollständig.

<sup>2</sup> S.Z.B. Bl. 170. Vgl. auch Polizeikommissär Klingenbiels Bericht von 1784 und Vicedomantsbericht von demselben Jahre. (M. A. Schifferzunftakten.)

<sup>3</sup> Zöpfl, Fränkische Handelspolitik S. 2 Anm. 2; über die Zugmannschaften vgl. Löper, Rheinschifffahrt Straßburgs S. 135 Anm.

<sup>4</sup> Abbildung bei Hermann, Topographie des Rheins S. 39.

<sup>5</sup> Das Schiffpersonal der gewöhnlichen Fahrzeuge bestand regelmäßig aus einem Steuermann, 1—2 Knechten und 1 Jungen.

<sup>6</sup> Bettgenhaeuser, Marktschifffahrt S. 25, 26, 31. Zöpfl, Fränkische Handelspolitik S. 119 Anm. 3. Noch im ersten Drittel unseres Jahrhunderts suchten die niederländischen Schiffer durch Einführung von Pferderelais der Konkurrenz der Dampfschiffe entgegen zu wirken und brachten es dadurch auch zu einer erheblichen Beschleunigung des Transportes, sodafs die Strecke von Holland nach Köln, die bis dahin in ca. 14 Tagen zurückgelegt worden war, nur 5—6 Tage in Anspruch nahm. Vgl. Handelskammer in Mainz S. 33.

<sup>7</sup> Dies war z. B. oberhalb Speyer der Fall. Vgl. Quetsch, Verkehrswesen S. 64. M. A. (Akten über Handel und Verkehrswesen).

am Ufer hinzogen<sup>1</sup>. Dieselben waren zum Teil schon von den Römern angelegt worden, dann aber wieder ziemlich in Verfall geraten, da das ganze Mittelalter hindurch wenig für sie geschah<sup>2</sup>. Erst seit dem 16. Jahrhundert trafen die rheinischen Kurfürsten gemeinsame Mafsregeln zur Wiederherrichtung der vernachlässigten Leinpfade. Die Instandhaltung derselben wurde von den Inhabern der Zollstätten zum Teil den Flußanliegern als Servitut auferlegt, zum Teil in der Nähe des Wassers liegenden Gemeinden zur Pflicht gemacht. Die Mainzer Regierung bekundete namentlich im 18. Jahrhundert einen thätigen Eifer, welcher dahin zielte, eine dauernde Verbesserung der Pfade herbeizuführen. Stets wurden die Schiffer und Karcher zur Begutachtung der Restaurationsarbeiten beigezogen<sup>3</sup>. Letztere waren gleich den erstgenannten in einer Zunft vereinigt und besorgten als Fuhrunternehmer die Beförderung der Schiffe von Mainz stromaufwärts<sup>4</sup>. Sie begleiteten entweder als Pferdeknechte oder als „Leinenreiter“ den Transport. Ihr Verhältnis zu den Schiffleuten wurde späterhin durch eine kurfürstliche „Verordnung und regulierte Gebühr“<sup>5</sup> geregelt, welche namentlich auch die Summe festsetzte, die in Friedenszeiten für ein taugliches Pferd als Vorspannlohn gezahlt werden mußte.

Aus dem Gesagten geht zur Genüge hervor, daß die Unkosten der Reise- und Wasserbeförderung nicht zu gering anzuschlagen waren, da aufser dem eigentlichen Schiffspersonal, dem Steuermann, den Knechten und Jungen, auch noch die Zugkraft von Menschen und Pferden bezahlt werden mußte<sup>6</sup>. Diese natürlichen Unkosten wurden durch die Zölle<sup>7</sup> noch bedeutend erhöht.

Selbst bei besten Leinpfaden und Vorhandensein guter Zugkräfte traten in den vergangenen Jahrhunderten die außerordentlichen Hindernisse, welche durch die Elemente gegeben sind, noch merklich hervor. Witterungsverhältnisse, namentlich Wind und Wellen, konnten die Dauer einer Fahrt oft beträchtlich verlängern<sup>8</sup>, unter Umständen die Fortsetzung einer geplanten Reise zur Unmöglichkeit machen. Eine Fahrt

<sup>1</sup> Löper, Rheinschiffahrt Strafsburgs S. 133. Über das Wort Leinpfad (linpat) vgl. Mone, Rheinschiffahrt S. 18 Anm. 24.

<sup>2</sup> Boos, Städtekultur I S. 356.

<sup>3</sup> M. A. Akten über Handel und Verkehrswesen.

<sup>4</sup> M. A. Zunftakten.

<sup>5</sup> Vom 12. April 1749, abgedruckt in Sammlung M. Verordnungen S. 76, 77, auch als Separatdruck; vgl. auch ähnliche Erlasse im M. A. Akten über Handel und Verkehrswesen des öfteren.

<sup>6</sup> Interessante Berechnung der Preise für die aufzuwendenden Lebensmittel bei einer Transportfahrt von Mainz nach Strafsburg findet sich bei Löper, Rheinschiffahrt Strafsburgs S. 134 ff.

<sup>7</sup> Vgl. Zöpfl, Fränkische Handelspolitik S. 264 ff., 236, 237.

<sup>8</sup> Vgl. beispielsweise Zunftordnung von 1755 Art. 9.

von Mainz nach Koblenz, die man heute in wenigen Stunden erledigt, währte damals einen ganzen Sommertag<sup>1</sup>. Philipp von Hessen brauchte bei günstiger Witterung am 3. August 1637 für die Strecke von Mainz nach Bingen etwas über fünf Stunden<sup>2</sup>. Garampi dagegen erzählt in seinem Tagebuche, wie er am 18. Mai 1784 frühmorgens um 5 Uhr mit dem Schiff in Mainz abgeht, wie dann ungünstiger Wind die Fahrt dermaßen erschwert, daß für die Nacht angelegt werden muß und, da das Wetter nicht besser wird, er auch die Fahrt am 19. Mai nur bis Bingen fortsetzen kann<sup>3</sup>.

Im Frühjahr und Herbst, wenn hoher Wasserstand die Leinpfade überschwemmte und ungangbar machte, stockte der Güterverkehr allerorten. Erst die Fortschritte der Technik in neuester Zeit vermochten, wenn sie auch nicht die Überwindung sämtlicher Hemmnisse gestatten, in dieser Richtung eine nachhaltige Besserung anzubahnen.

## § 6.

### 2. Die Transporteinrichtungen.

Es fragt sich, auf welche Weise die technischen Mittel, mit deren Hülfe man die Beschreitung der natürlichen Wasserwege ermöglicht hatte, dem großen Publikum zugänglich gemacht wurden, in welcher rechtlichen Formen sich der Güterverkehr und Personentransport auf dem Mittelrhein während der letzten Jahrhunderte abspielten; mit anderen Worten, wie waren die Verkehrseinrichtungen im Mainzer Kurstaate beschaffen?

Die Übernahme der Fahrten bei Einzel- und Gesellschaftsreisen, wie die Verfrachtung von Waren stromauf und stromab geschahen in der Hauptsache durch die Zunft der Schiffer und Steuerleute. Sie war nach kurfürstlichem Erlasse allein in Ausübung dieses Gewerbes privilegiert<sup>4</sup>. Nur Angehörige ihrer Korporation durften ungestört dem Berufe eines Fährmanns und Schiffsverfrachters leben, jeder andere Nichteingesessene oder Nichtzünftler sollte nach Kräften an gleichem Thun gehindert werden<sup>5</sup>.

Der Schiffahrtsbetrieb war rein privatwirtschaftlicher Natur. Das Betriebskapital, die Fahrzeuge und deren ganze

<sup>1</sup> Über die Dauer der Rheinfahrten zwischen verschiedenen Orten vgl. Biedermann, Deutschland im 18. Jahrhundert S. 328; Zöpfl, Fränkische Handelspolitik S. 244 ff.; Löper, Rheinschiffahrt Straßburgs S. 68 ff.

<sup>2</sup> Archiv für hessische Geschichte und Altertumskunde Bd. XI (Darmstadt 1867), S. 344.

<sup>3</sup> Friedrich von Weech, Römische Prälaten am deutschen Rhein (Neujahrsblätter der badischen historischen Kommission 1898) S. 48.

<sup>4</sup> Später erwuchs ihnen durch die Mitglieder der Fischerzunft scharfe Konkurrenz; vgl. unten viertes Kapitel.

<sup>5</sup> A.Z.O. Art. 3.

Ausrüstung waren Eigentum der einzelnen Genossen<sup>1</sup>, nur ein kleiner Teil der kostspieligeren oder seltener gebrauchten Gerätschaften blieb Gemeingut der Vereinigung<sup>2</sup>. Es wurde auf direkte Bestellung gearbeitet; in jedem Falle mußte die Fahrt zwischen dem Interessenten und den Unternehmern näher vereinbart werden. Letztere waren dabei verpflichtet, jedermann mit Bescheidenheit nach Standesgebühr zu begegnen, die verabredete Abfahrtstunde richtig einzuhalten, den Wünschen der Reisenden nach Möglichkeit nachzukommen und dergleichen mehr<sup>3</sup>. Der einmal geschlossene Vertrag sollte seitens der Schiffer baldigst erledigt werden, und durften sie nicht eher an die Übernahme neuer Aufträge denken, bevor die alten Verbindlichkeiten erledigt waren. Sie hatten die bestellte Arbeit regelmäÙig selbst zu leisten<sup>4</sup>, an den Fahrten persönlich teilzunehmen, waren in diesem Sinne reine Handwerker. Nur soweit der einzelne Mann zur Lenkung und Beförderung des Nachens oder der Jacht nicht ausreichte, durfte er sich die Mitwirkung von Knechten und Jungen sichern. Unterstützung, nicht aber Vertretung durch Familienangehörige war gestattet. Wenn einer eigenes Fahrzeug nicht besaß, stand ihm die Benutzung von fremdem frei, sofern er sich solches leih- oder mietweise beschaffen konnte<sup>5</sup>. Wurden einem Schiffmann zwei Transporte<sup>5</sup> zu gleicher Zeit angeboten, so sollte er den ihm zusagenden für sich nehmen, den anderen einem Mitbruder zuzuwenden suchen<sup>6</sup>. In späterer Zeit, namentlich bei großen Gütertransporten, finden wir auch eine Art von Kompagniegeschäften, wobei mehrere sich zu einer Arbeitsleistung vereinigten und die betreffende Warenbeförderung auf gemeinsame Rechnung und Gefahr ausführten<sup>7</sup>.

Innerhalb der Zunft herrschte, von noch anzuführenden Ausnahmen abgesehen, völlige Gleichheit unter den Zunftbrüdern. Jeder beteiligte sich an der Befriedigung der Nachfrage und erhielt für seine Leistungen direkten Lohn von seinen Kunden. In gewissem Sinne bestand sogar eine Art von Arbeitszwang. Denn konnte sich ein Zünftler mit dem Kaufmann oder Reisenden billigerweise nicht einigen und weigerte sich zu fahren, dann sollte hiervon sofort dem

<sup>1</sup> M.A. Zunftakten (Schiffer).

<sup>2</sup> S.Z.B. Bl. 170, vgl. oben S. 30.

<sup>3</sup> N.Z.O. Art. 5, 21. Klebe giebt in seiner Reise auf dem Rhein dem Publikum betreffs des Accords beherzigenswerte Ratschläge (I, S. 69 ff.).

<sup>4</sup> Zunfterlafs vom Jahre 1716, Art. 1—4; A.Z.O. Art. 26.

<sup>5</sup> M.A. Zunftakten (Schiffer).

<sup>6</sup> Zunfterlafs vom Jahre 1716 Art. 5.

<sup>7</sup> M.A. Zunftakten (Schiffer) und Akten über Handel und Verkehrswesen.

Brudermeister Anzeige erstattet werden. Dieser sollte den Widerspenstigen zur Verrichtung der Arbeit und Nachgiebigkeit mahnen, falls jener aber hartnäckig blieb, ihn gehörig in Strafe nehmen und dem Ansucher einen anderen guten Schiffmann für seine Fahrt bestellen<sup>1</sup>.

Im Gegensatz zu dieser „freien Schifffahrt“, — frei im Sinne von freier Vereinbarung unterliegend, nicht etwa außerhalb der Zunftordnung stehend, — finden sich auch Transporteinrichtungen und Unternehmungen, an denen nur einzelne der Genossen oder ein ganz bestimmter Kreis derselben beteiligt waren. Dazu gehörte einmal die Strafsburger Rangfahrt, von der weiter unten noch die Rede sein wird. An ihr durften nur Schiffer teilnehmen, die den Besitz eines bestimmten „Geschirres“, größeren Fahrzeugs, nachweisen konnten, deren besondere Befähigung erprobt war und die außerdem die geforderte Ermächtigung und Privilegierung seitens der kurfürstlichen Regierung sich zu verschaffen gewußt hatten. Weiter ist hierhin die „Marktschifffahrt“ zu rechnen, auf die ihrer nationalökonomischen Bedeutung halber etwas näher einzugehen ist.

Die Fahrten der Marktschiffe hatten für den mittelhheinischen Verkehr schon frühe insofern Wichtigkeit, als sie zwischen den einzelnen Städten ständige Fahrgelegenheiten für Personen, Korrespondenzen und Sachen herstellten<sup>2</sup>. Das älteste Marktschiff scheint das Mainz-Frankfurter gewesen zu sein, über das wir neuerdings durch Bettgenhaeusers Monographie besser unterrichtet worden sind<sup>3</sup>.

Zwei Anforderungen, die wir von unserem heutigen Standpunkte an eine verfeinerte Transportorganisation stellen, die aber sonst dem Mittelalter noch fremd waren, wir meinen die Zugänglichkeit für jedermann und die Regelmäßigkeit der Transportakte, bildeten ein Hauptmerkmal der genannten Einrichtung. Es wurde „geladen und ungeladen“ gefahren, weil ein allgemeines Bedürfnis vorhanden war, gleichgültig, ob dasselbe im Einzelfalle auch immer zur Geltung kam. Hierin liegt ein tiefgreifender Unterschied zu der freien Schifffahrt, die nur im einzelnen Bedarfsfalle ermöglicht ward. Im übrigen war auch der Betrieb der Marktschifffahrt rein privatwirtschaft-

<sup>1</sup> N.Z.O. Art. 21.

<sup>2</sup> Marktschiffe fuhren nicht in gleicher Weise auf sämtlichen deutschen Flüssen. Noch 1747 wurde es für die Elbfahrten als ein immer wieder projektiertes Ideal, das nicht durchzusetzen sei, bezeichnet, daß wie am Rhein und Main ein leichtes und verdecktes Marktschiff zur Beschleunigung des Transportes ginge, vgl. Schmoller, Wirtschaftliche Politik Friedrichs des Großen, XI, S. 37.

<sup>3</sup> Zum Folgenden vgl. Bettgenhaeuser, Marktschifffahrt S. 5 ff., 16, 29 ff., 32, 35.

licher Natur<sup>1</sup>. Das Kapital war Eigentum der Marktschiffer, die ursprünglich meist der Frankfurter, später fast ausschließlich der Mainzer Bürgerschaft zugehörten. Freilich waren die Anschaffungs- und Unterhaltungskosten des benötigten Materials viel höher wie bei der freien Schifffahrt, da die Fahrzeuge größer waren als die sonst dem Personentransport dienenden, außerdem anders und besser ausgerüstet sein mußten, als gewöhnliche Lastkähne. Ferner waren die Motorkosten, — es kamen fast ausschließlich Pferde zum Ziehen zur Verwendung, — recht bedeutend. Es konnten demnach nur begütertere Personen die Marktschifffahrt übernehmen; ihre Inhaber waren Großunternehmer der damaligen Zeit. So wird es denn erklärlich, daß dieselben, wenn sie auch die technische Befähigung stets besaßen, doch schon im Mittelalter die manuelle Thätigkeit vielfach ausschließlich ihren Knechten überließen.

Die auf dem Main fahrenden Marktschiffe wurden im Jahre 1391 von König Wenzel<sup>2</sup> der Stadt Mainz auf Widerruf verliehen mit dem Auftrag, für Erleichterung des Verkehrs zu sorgen, das Interesse des Publikums gegenüber den Schiffern wahrzunehmen. Wenig später ist es der rheinisch-wetterauische Landfriedensbund, der sich des genannten Transportmittels annimmt. Nach dessen Auflösung mit Beginn des 15. Jahrhunderts ist dann die rechtliche Hoheit über die Marktschiffe an das Mainzer Erzbistum übergegangen, welches dieselben ein für allemal in seinen „schirm und geleide“ aufnahm, im allgemeinen sich aber wenig um die wirtschaftliche Entwicklung der unter seinem Schutz stehenden Verkehrsanstalt kümmerte. Der Kurstaat überließ vielmehr den hoheitlichen Schutz, der ihm eigentlich zustand, bis zum Ausgang des Mittelalters fast ausschließlich den beiden Städten Mainz und Frankfurt und machte seine Rechte kaum noch beim Wechsel der Unternehmer geltend.

Nach dem Untergang der Mainzer Stadtfreiheit hat sich dieser Zustand vollkommen geändert. Schon 1474 erließ Erzbischof Adolf eine umfassende Ordnung<sup>3</sup>, welche bestimmt war, die wirtschaftlichen Verhältnisse von Grund aus zu verändern. Sie versuchte, allerdings zunächst ohne den gewünschten Er-

<sup>1</sup> Näheres über die Einrichtung der Marktschiffe ist nach Bettgenhaeuser (Marktschifffahrt S. 31) nicht überliefert, jedoch läßt die bei ihm abgedruckte Mainz. Marktschifffahrtsordnung von 1573 (a. a. O. S. 97) ersehen, daß die Marktschiffer verpflichtet waren, die schiffung „mit benck und tischen dermaßen zurichten, seuberen, reinigen und, soviel an ihnen, vor ungeschmack verhüten, daß die darin fahrenden ohne schaden auf- und einwandern, geruchs halben kein abschewens, ihr gewöhnlich sitz gehaben, auch die wahren trucken, ohnversehrt underhalten, vor gevärde und nachtheil behuet sein mögen“.

<sup>2</sup> Bettgenhaeuser, Marktschifffahrt S. 40 ff., 64.

<sup>3</sup> Abgedruckt bei Bettgenhaeuser a. a. O. S. 79 ff.



folg, das zu erreichen, was sich später in allmählichem Übergang thatsächlich entwickelt hat. Der städtische Einfluß wurde durch die Macht, welcher die Zukunft gehören sollte, durch die Mainzer Verwaltung, verdrängt. Die Frükschiffahrt, ein Konkurrenzunternehmen, welches im wesentlichen auf denselben Grundsätzen basierte, wurde trotz der Begünstigung durch den Frankfurter Rat oder vielmehr gerade um desswillen immer mehr lahmgelegt. Kurfürst Berthold, welcher der ganzen Zeit seinen Stempel so mächtig aufgedrückt hat, führte auch die letztgenannte Entwicklung zu Ende, indem er die Vereinigung der beiden Transporteinrichtungen verfügte<sup>1</sup>. Aus einer Mainzer Marktschifferordnung von 1573<sup>2</sup> erfahren wir dann, dafs in dieser Zeit die reguläre Frükschiffahrt mit der Marktschiffahrt verbunden auf die Mefszeiten beschränkt war. Währenddessen waren die überkommenen Rechte Frankfurts kurzer Hand beseitigt worden, und auch der langwierige Streit über die Gerichtsbarkeit auf den Marktschiffen hatte zu Gunsten der Mainzer Regierung seine Erledigung gefunden. Der staatliche territoriale Charakter der Marktschiffahrt war jetzt völlig ausgeprägt. Die Unternehmer wurden seit dem Ende des 15. Jahrhunderts als „landesherrliche“ Schiffer angesehen und hatten als Angestellte einer Kurmainzer Transportanstalt<sup>3</sup>, als Diener des Erzbischofs, eine Art Amtseid zu leisten. Dagegen blieb der wirtschaftliche Betrieb der Einrichtung ein rein privater. Irgend welche Besoldung haben die Schiffer nach wie vor nicht erhalten.

Weniger hervortretend, aber für das Kulturleben jener Zeit immer noch bedeutend sind die übrigen Marktschiffe, welche von Mainz ihren Ausgang nehmen. So war seit dem 14. Jahrhundert zwischen der Stadt und Oppenheim ein Marktschiff in Bewegung. Es wird zuerst in einer Urkunde vom Jahre 1395 erwähnt<sup>4</sup>, wo es als Mainzisches Lehen vergeben wird. Im 16. Jahrhundert war es im Lehenbesitz der Schelmen von Bergen, die es wieder weiter verpfändeten<sup>5</sup>. Während aber bei dem Mainz-Frankfurter Betriebe stets zwei Schiffe in Bewegung waren, welche täglich das eine zu Berg, das andere zu Thal fuhren, wurde der Verkehr mit Oppenheim nur wöchentlich aufrecht erhalten. Alle Freitag fuhr das betreffende

<sup>1</sup> Bettgenhaeuser a. a. O. S. 53 glaubt, dafs die betreffende Ordnung nicht erhalten ist. Auch im M. A. habe ich dieselbe leider nicht auffinden können.

<sup>2</sup> Abgedruckt bei Bettgenhaeuser S. 96 ff.

<sup>3</sup> Vgl. Marktschifferordnung von 1573.

<sup>4</sup> Abgedruckt bei Schunk, Beiträge III S. 294.

<sup>5</sup> Vgl. Frank, Wilhelm, Geschichte der ehemaligen Reichsstadt Oppenheim am Rhein. (Darmstadt 1859) S. 118. Oppenheim war seit 1399 erblich an Kurpfalz verpfändet. Sobald das Marktschiff in Mainz vom Lande stiefs, stand es unter pfälzischem Geleit, während dieses zu Land erst an dem Brückchen oberhalb Weisenau anfang.

Fahrzeug „gein Oppenheim zu marte und an dem Samestage widder herabe“. Es wurde stets von einem Mietschiffer geführt.

Für das Binger Marktschiff galten fast die gleichen Bestimmungen wie für das Mainz-Frankfurter Parallelinstitut<sup>1</sup>. Auch hier waren Vorkehrungen betreffs der Ankunfts- und Abfahrtszeit, über Lohnverhältnisse, Ausschluss der Konkurrenz getroffen. Die Gerechtigkeit dieses Marktschiffes gehörte dem deutschen Kaiser, der sie als Lehen an die Rheingrafen vergab. Am 1. Januar 1572 verliehen letztere pachtweise ihre zwei Marktschiffe an Hansen Cronenburg und Debold Fischer, beide Bürger zu Bingen, auf zehn Jahre für je zwölf Gulden jährlich. Bei Geldverlegenheiten der Rheingrafen wurden die Einkünfte von ihnen versetzt; so wurden sie im Jahre 1665 zur Hälfte an das Mainzer Domkapitel, 1667 desgleichen an das Mainzer Liebfrauenstift verpfändet. Im 18. Jahrhundert sind neben dem Binger Marktschiff mannigfache Konkurrenzunternehmungen nachzuweisen, welche den Verkehr nach dem Rheingau erleichtern<sup>2</sup>. Ja selbst kurz vor Zusammenbruch des Kurstaates dachte man noch an Neugründungen. Anno 1790 beklagt sich der Niederwallufer Marktschiffer bei dem Vicedomamt, weil jüngst zwei Eltviller Marktschiffe eingerichtet worden seien, welche ihn in seinem Erwerbe schwer schädigten<sup>3</sup>.

Irgend welche Verbindung der einzelnen Marktschiffe untereinander muß unbedingt angenommen werden<sup>4</sup>. Mainz ist für diese verschiedenen Anstalten als Knotenpunkt zu betrachten, wo sie den benötigten Anschluß untereinander fanden. Mit dem 16. Jahrhundert begann sich ein interterritorialer Transportdienst zu entwickeln.

Es erübrigt noch ein Wort über das Verhältnis der in Mainz ansässigen Marktschiffer zur Zunft der Steuerleute zu sagen. Dieselben haben, wie sich urkundlich belegen läßt, der genannten Vereinigung durch die ganzen Jahrhunderte hindurch als thätige Mitglieder angehört. Es finden sich diesbezügliche Eintragungen im Zunftbuch. Wir haben daselbst nicht nur Notizen über deren Aufnahme in die Genossenschaft<sup>5</sup>, sondern sie stehen auch unter den ersten, welche die vorschriftsmäßige Einschreibung der Lehrjungen vornehmen lassen. Von dem Marktschiffer Diether Schmorrr werden 1667 sogar gleich-

<sup>1</sup> Roth, Kulturbilder S. 58 ff.

<sup>2</sup> Quetsch, Verkehrswesen S. 78.

<sup>3</sup> M. A. Akten über Handel und Verkehrswesen. Ein Marktschiff von Mainz nach Köln, wie es Löper annimmt (Rheinschiffahrt Straßburgs S. 67), läßt sich aus den Beständen des M. A. urkundlich nicht nachweisen. Über Mannheimer Marktschiffe vgl. Zöpfl, Fränkische Handelspolitik S. 234 Anm.

<sup>4</sup> Bettgenhaeuser, Marktschiffahrt S. 21, 22, 58.

<sup>5</sup> Vgl. z. B. S.Z.B. Bl. 129, auch Akten über Handel und Verkehrswesen (M. A.) des öfteren.

zeitig zwei Jungen auf ihre Lehrzeit verpflichtet<sup>1</sup>. Mit dieser Erfahrung stimmen sonstige erhaltene Nachrichten überein. Ja es kam selbst vor, daß ein Marktschiffer in den Kreis der Straßburger Rangfahrer eingelassen war, wie dies für Jakob Reutter wiederholt bezeugt wird<sup>2</sup>.

Andererseits ist nicht zu verkennen, daß die Marktschiffer in gewissen Fällen eine abnorme Stellung einnehmen. Kurfürstliche Erlasse wurden öfters an sie allein gerichtet oder ihnen doch besonders bekannt gegeben. Beispielsweise wendet sich ein Dekret vom 11. August 1759<sup>3</sup>, welches die Hinterziehung des Krahnengeldes hindern soll, nachdem bereits die Brudermeister des „großen“ und „leichten Ankers“ (der Schiffer und Fischer), wie andere Zunftvorsteher genannt sind, ausdrücklich auch an die „beiden Marktschiffer“, — gemeint sind unzweifelhaft die Mainz-Frankfurter Unternehmer. — Weiter war zur Beaufsichtigung des Betriebes der Marktschiffahrt ein anderer Ratsverwandter, als der, welcher der Schiffergenossenschaft vorgesetzt war, beordert<sup>4</sup>.

So hat denn die Mainzer Steuerleutezunft den Zusammenhang mit der Marktschiffahrt, soweit wir es übersehen können, stets gewahrt<sup>5</sup>. Waren es auch nur wenige bevorzugte Mitglieder, die sich ihr widmen konnten, nur ein kleiner Bruchteil der gesamten Genossenschaft, die Vereinigung war doch durch sie wenigstens indirekt an dem Nutzen, den dieses wichtige Verkehrsinstitut abwarf, beteiligt. Ganz ausgeschlossen war sie dagegen von einer anderen ebenfalls nicht unbedeutenden Transporteinrichtung. Das Übersetzen von einem Ufer des Rheins zum anderen, die Trajektverbindung von Mainz und Nachbarorten mit der Gegenseite ist ihr allezeit vorenthalten geblieben.

Seit dem frühen Mittelalter wurde der Verkehr der Niederlassungen an der Mainmündung untereinander fast lediglich durch Fähren bewerkstelligt<sup>6</sup>. Die Verbindung von Mainz in gerader Linie mit dem benachbarten Kastel gehörte in alter Zeit dem dortigen St. Petersstift und dem Jakobsbergerkloster je zur Hälfte<sup>7</sup>. Nicht allzu spät muß sie dann an die Mainzer Erzbischöfe übergegangen sein, wenn wir auch Genaueres darüber nicht mehr nachweisen können. Deutlich tritt die

<sup>1</sup> S.Z.B. Bl. 154.

<sup>2</sup> Für die Jahre 1761, 1769 vgl. M. A. Akten über Handel und Verkehrswesen.

<sup>3</sup> M. A. a. a. O.

<sup>4</sup> Sammlung M. Verordnungen S. 2, 3.

<sup>5</sup> Marktschiffer werden gelegentlich als Häuserbesitzer erwähnt, vgl. Schaab, Geschichte von Mainz I S. 231.

<sup>6</sup> Über die Römerbrücke und die stehende Brücke Karls des Großen vgl. beispielsweise Quetsch, Verkehrswesen S. 26 ff.

<sup>7</sup> Schaab, Geschichte von Mainz III S. 148, 149; I S. 420 und die daselbst citierten Belege.

Abhängigkeit von der kurfürstlichen Regierung in der ersten Hälfte des 15. Jahrhunderts zu Tage<sup>1</sup>.

Die Fahrt über den Main nach Kostheim und die von da über den Rhein nach Mainz<sup>2</sup>, das sogenannte *ius pasagii*, stand mit dem Patronatsrecht über die Kirche des Dorfes und dem Zehntrecht dem Altmünsterkloster<sup>3</sup> zu.

Wichtig war fernerhin namentlich in älterer Zeit, ehe nach Erbauung der Schiffbrücke der Verkehr über Kastel abgelenkt wurde, die Querfahrt bei Weisenau (südlich von Mainz), welche das linke Rheinufer mit der Grafschaft Katzenelenbogen (Hessen-Darmstadt) verband. Sie war ein Reichslehen, das ursprünglich die Dynasten von Bolanden, dann die Grafen von Falkenstein besaßen. Nachdem die Lehnsträger noch öfters gewechselt hatten<sup>4</sup>, trat im Jahre 1706 Graf Johann Philipp von Isenburg-Büdingen den Ort Hechtsheim und das „Reichslehen Weisenau“ samt dem Überfahrtsrecht, das an ihn durch Heirat gekommen war, an den Kurfürsten Lothar Franz für immer ab<sup>5</sup>.

Schließlich kam noch der wenig nördlich von Mainz gelegene Trajekt zwischen Budenheim und Walluf in Betracht, welcher ebenfalls den Erzbischöfen unterstand.

Sämtliche genannten Überfahrten wurden von ihren Besitzern nicht selbst verwaltet, sondern verpachtet oder weiter verliehen. Die direkte Verbindung zwischen Mainz und Kastel war an eine geschlossene Zahl von Schiffeuten vergeben, welche in dem letztgenannten Orte ihren Wohnsitz hatten<sup>6</sup>. Es waren ihrer ursprünglich wenige, welche nach eigener Zunftorganisation lebten, wie bereits oben dargethan wurde<sup>7</sup>. Ihre Vereinigung durfte allein an dieser bestimmten Stelle den Trajekt bewerkstelligen; namentlich am linken Ufer waren genau die Grenzen bezeichnet, innerhalb welcher kein anderer Ferge ihrer Beschäftigung Eintrag thun durfte<sup>8</sup>. Die ganze

<sup>1</sup> Fahrbelehrung zu Kastel 1453. Erzbischof Diether verleiht für sich und seine Nachkommen das „Far“ an einen der Kasteler Schiffer und dessen Nachkommen. Dafür ist dieser den erzbisch. Amtsleuten Gehorsam schuldig und zahlt Abgaben gleich den anderen Fergen (Abschrift in Schaabs Papieren M.A.). Vgl. auch Beilagen Nr. 1 d. öfteren.

<sup>2</sup> Schaab a. a. O. III S. 159, 160.

<sup>3</sup> Näheres über das Altmünsterkloster in Mainz findet sich bei Schaab a. a. O. II S. 266 ff.

<sup>4</sup> Schaab a. a. O. II S. 418 ff., III S. 238.

<sup>5</sup> M.A., besonderer Aktenkonvolut, betr. Überfahrt bei Weisenau.

<sup>6</sup> Fergenbuch Bl. 4. Falsch ist die Ansicht von Quetsch, Verkehrswesen S. 22, welcher behauptet, Mainzer Fergen hätten diese Überfahrt besorgt.

<sup>7</sup> Vgl. oben S. 15 ff. und Beilagen Nr. 1.

<sup>8</sup> Die Fergen zu Kastel hatten das „fahr zu Meintz vom heuslen an bis an den understen Lauer oder Kranck“ (Fergenbuch Bl. 2 Rückseite). Lauer sind die Lohgerber, welche an dem Rheinufer ihre Gerbstätten hatten. „Heuslen“, später „Neuheusel“, war ein kleines Gebäude, dicht am Wasser gelegen, in der Nähe des Schmiedpörtchens. Es ist

Gegend zwischen dem „Eisenthürlein“ und der „Fischporte“ war ihnen zum Anlegen freigegeben. Als Gegenleistung boten sie dem Stift Freifahrten und Geldabgaben<sup>1</sup>. Starke Beeinträchtigung erwuchs ihrem Gewerbe erst mit Errichtung der Schiffbrücke im Jahre 1661. Immerhin blieb ihnen auch nach dieser Zeit durch Überfahrten bei „abgeführter Brück“ wie zur Winterszeit ausreichender Verdienst<sup>2</sup>. Dabei war der Fergelohn nicht wesentlich höher, als das Entgelt betrug, welches für die Benutzung der Brücke zu zahlen war<sup>3</sup>. Trotzdem war die Aufstellung einer ständigen Schiffbrücke für Handel und Verkehr von großem Vorteil, weil hierdurch das Passieren des Flusses, wenn auch nicht wesentlich billiger, doch weniger beschwerlich und zeitraubend geworden war.

Derselben Kasteler Fergengenossenschaft gehörte auch seit 1432 die Mainfahrt bei Kostheim und die Rheinüberfahrt von da bis an die „Aptsgasse“ obendig mentze“. In dem genannten Jahre überließ Katharina von Worms als Äbtissin des Klosters und der gesamte Konvent den „erbern luden den fergen zu Castel“ die betreffende Fahrgerechtigkeit in Erbpacht. Neben Zahlung von Zehnten in Geld und Lieferung von Korn übernahmen diese dabei die Verpflichtung, die Klosterfähre jederzeit unentgeltlich über den Rhein zu setzen<sup>5</sup>. Später, im 18. Jahrhundert, wurde dann zwischen den Fergen und dem Kloster eine neue Ordnung der Verhältnisse vereinbart, welche vom Vicedomamt zu Mainz ihre Bestätigung erhielt<sup>6</sup>.

bei Merian und auf anderen Stadtansichten deutlich zu erkennen. (Vgl. M.A.: Stadtansicht von Mainz 1674, Kupferstich von Longhi [Bologna]. Stadtansicht von 1640, holländischer Kupferstich in Amsterdam 1643 bei C. Danckherts verlegt.) Die Stelle, an welcher sich das „Heuslen“ befand, war durch Uferbau geschützt. Gerade unterhalb derselben müssen die Kasteler Fergen meist gelandet sein. Wenigstens sieht man auf allen Abbildungen hier Nachen anliegen, und alle auf dem Rhein gezeichneten Fähren steuern in dieser Richtung. Im vorigen Jahrhundert nannte man „in dem Neuheusel“ den durch zwei Thore geschlossenen Bezirk von kleinen Häusern vor der Stadtmauer in Nähe des Schmiedpfortchens. Vor ihnen ließ Kurfürst Lothar Franz eine Rheinbatterie anlegen, die man die Neuheuselbatterie nannte (Schaab a. a. O. I S. 415). Auf dem ältesten bekannten Holzstock mit der Ansicht von Mainz sind diese Rheinfereinschnitte nur angedeutet. Vgl. Katalog der Holzstücke des Germ. Museum (Nürnberg 1892) S. 22 Holzstock 29. Moguncia Metropolis (Ursula Gallae III 3 aus Celsus, Quatuor libri amorum).

<sup>1</sup> Vgl. Tax für die Casteler Förcher bey abgeführter Brück vom 9. März 1748 in Sammlung M. Verordnungen S. 146, 147.

<sup>2</sup> Vgl. Verordnung wegen der Churfürstlichen Schiff-Brücken bey Mayntz vom 7. Mai 1749 in Sammlung M. Verordnungen S. 143—145.

<sup>3</sup> Über Errichtung und Konstruktion der Brücke vgl. Schaab, Geschichte von Mainz II S. 340 ff.

<sup>4</sup> Über Lage der Abtsgasse in der Nähe des Neupfortleins (Vilzbach) vgl. Schaab, Geschichte von Mainz I S. 231.

<sup>5</sup> Vgl. Beilagen Nr. 2.

<sup>6</sup> Dieselbe ist im M.A. nicht aufzufinden. Schaab, der sie unterm 11. Oktober 1790 datiert, muß sie noch besessen haben (Geschichte von

Die Überfahrt bei Weisenau ward von dem Grafen von Falkenstein ebenfalls früh verpachtet. Im Jahre 1402 wurde sie einer Anzahl dortiger Fährleute gegen eine jährliche Abgabe von „16 Margk Kälischer Pfennyge, 36 Schillinge Heller yn die Margk zu rechnen“, überlassen<sup>1</sup>. Diese waren verpflichtet, stets „vier Nehen und zween Floitschiffe“ zum Gebrauch bereit zu halten. Auch hier war wie bei dem Kasteler Trajekt genau die Zone festgestellt, innerhalb welcher niemand die Pächter in ihrem Handwerk schädigen durfte. Das „fare“ wird in der gedachten Urkunde den Fergen übertragen von „dem Haupte in dem Ryne, das da angehet in Salhofen an der Stadt Mentze an dem Ende, das da heisset Heimann Smiten, den Ryne zu Berge an Heubtirlande bit an Kelsterbacher Heide an den hüllendir Struch, von dem hüllendir Struche bit mitten in den Mayn und widder Ryne zu Berge an beyden Landen bit an die krumme Wide, die da vortzyden gestanden hait an der Hawgassen unden an Oppenheim“ und „datuschen mogen“ sie „schiffen und uflassen, an welchem Ende sy wullent“. Namentlich die Ginsheimer Schiffer sollten verhindert werden, den Weisenauern zu Schaden zu fahren. Die *statuta portitorum* normieren auch den Eid, welchen die Pächter bei Übernahme der Gerechtigkeit „dem gnedigen Herren des fars“ zu geloben hatten<sup>2</sup>.

Nach Erwerb des Lehens durch den Kurstaat verblieb die Weisenauer Fahrt den dort wohnenden Fergen. Nach einem Erlaß vom Jahre 1709<sup>3</sup> durften diese allein die Querfahrt mit Nähen und Spitzschiffen betreiben und in Mainz bei der Bockspforte (Färcherpförtchen) landen. Dafür hatten sie an Wassergeld und Fahrzins jährlich 18 Gulden abzuliefern. Ging in Kriegsnöten oder durch Unfall die Fahrverbindung zu Grunde, dann hatte der Lehnsherr den Beständern — so hießen die Pächter — die erste Nähe bei Neueinrichtung zu

---

Mainz III S. 160 Anm. 2). Dafs sie thatsächlich existierte, dafür spricht die Thatsache, dafs ihrer in verschiedenen Akten Erwähnung gethan wird. Vgl. M.A. Akten über Handel und Verkehrswesen.

<sup>1</sup> Gudenus, *Cod. dipl.* V S. 857—859, vgl. auch *statuta portitorum* von 1492 eod. loc. S. 1084, 1085.

<sup>2</sup> Schaab a. a. O. III S. 419 Anm. 1 erwähnt noch eine Ordnung von 1417, nach welcher die Weisenauer Fergen unter sich übereingekommen sein sollen. Dieselbe sollte sich in der M. Stadtbibliothek und zwar — nach seinen handschriftlichen Notizen VI, 441 — unter den aus dem Bodmannschen Nachlaß überwiesenen Urkunden befinden. Dieselbe ist nicht vorhanden. Es scheint fast, als ob sie gar nicht existiert hätte und Schaab eine Verwechslung mit der Kasteler Fergenordnung von 1417 unterlaufen wäre. In seinen handschriftlichen Aufzeichnungen hält er nämlich „Vilzbacher Schiffer“, „Kasteler Überfahrt“ und „Weisenauer Fergen“, drei ganz verschiedene Dinge, nicht auseinander. Ebenso wirft er in seiner Geschichte von Mainz (I S. 417) den Kostheimer und Weisenauer Trajekt in einen Topf.

<sup>3</sup> M.A. Akten über Handel und Verkehrswesen.

stellen. Das Überfahrtsgeld für 1—3 Menschen betrug 2 alb., für 1—2 Pferde 10 alb.; jede weitere Person hatte 1 alb., jedes weitere Pferd 5 alb. zu zahlen. Bei Eisgang und schlechtem Wetter, wenn die Arbeit besonders sauer wurde, durfte mehr gefordert werden. Nachdem die Regierung 1765/66 versucht hatte, die Überfahrt in eigene Verwaltung zu nehmen, dabei aber ihren Vorteil nicht zu finden wußte, wurde die Fährengerechtigkeit von da an bis zum Ende des Kurstaates alle 8 Jahre an den Meistbietenden vergeben. Daß das Geschäft immer einträglicher ward, beweist die steigende Höhe des Pachtzinses. Derselbe betrug 1734—1766 jährlich 76 fl.; 1766—1782 jährlich 78 fl.; von 1783 an wurden jährlich 105 fl. von dem Inhaber gezahlt<sup>1</sup>.

Die „Zwergfahrt“ zu Walluf<sup>2</sup> und Budenheim im Rheingau hatte ebenfalls im Mittelalter dem Kloster Altmünster gehört<sup>3</sup>, war aber späterhin gleich dem Kasteler und Weisenauer Trajekt an Kurmainz gekommen. Über ihre Verwaltung sind wir am besten durch eine Verordnung aus dem Jahre 1749 unterrichtet<sup>4</sup>. Das Fahr wurde von der kurfürstlichen Regierung auf Grund erteilten Bestandbriefes an eine Anzahl Fergen verpachtet, welche Kautio zu stellen hatten und jährlichen Zins an die kurfürstliche Hofkammer zahlen mußten<sup>5</sup>. Sie sollten auf beiden Seiten des Rheins das ganze Jahr hindurch die nötige Anzahl von Schiffen und „tüchtigen Fahr-Nachen“ bereit halten und sich, „sobald man nur Morgends früh und so lang man immer des Abends sehen kann, mit ihrem Gefährd ohnaufhörlich, mithin ohne Haltung deren bisshero angewöhnten Mittags- oder Feyer-Stunden an dem Wasser einfinden“. Für aus Saumseligkeit und Nachlässigkeit entstehenden Schaden hafteten sie solidarisch und sollten deswegen „bei Eisgang, zur Zeit des großen Wassers und starkem Wind“ einander an die Hand gehen. Beachtenswert ist der an die „Ober-Schultheissen zu Walluff und Budenheim“<sup>6</sup> ergehende besondere schriftliche Befehl, die richtigen und pünktlichen Überfahrten der Fergen zu beaufsichtigen und jedwede Unordnung baldigst abzustellen<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> Aktenkonvolut, betr. Überfahrt bei Weisenau im M.A.

<sup>2</sup> Über Niederwalluff in früherer Zeit vgl. E. Roth, Aus der Kulturgeschichte des Rheingaus I S. 90 ff., in der Zeitschrift für Kulturgeschichte, herausgegeben von G. Steinhausen (Weimar) 1898, V 1. und 2. Heft.

<sup>3</sup> Vgl. Quetsch, Verkehrswesen S. 24.

<sup>4</sup> Chur-Mayntzische Verordnung wegen der Zwerg-Fahrt zu Walluff und Budenheim im Rheingau in Sammlung M. Verordnungen S. 150 ff.

<sup>5</sup> Weiter hatten der Kurfürst, sein Hofstaat, Vicedom etc. Freifahrt. Vgl. Verordnung von 1749 Art. 11.

<sup>6</sup> Verordnung von 1749 Art. 5.

<sup>7</sup> Über weitere Trajektverbindungen vgl. Quetsch, Verkehrswesen S. 24 ff., 320. Roth, Kulturbilder S. 59.

An all den genannten in der Umgegend des Zusammenflusses von Rhein und Main gelegenen Überfahrtstellen waren es bestimmte Fergengesellschaften, denen die Fahrgerechtigkeit dauernd oder zeitweise verpachtet war. Fremde Konkurrenz, selbst solche von Einwohnern der benachbarten Ortschaften<sup>1</sup>, war von denselben unbedingt ausgeschlossen. Auch die Mainzer Handwerkervereinigungen, wie etwa die Fischer und vor allem die Zunft der Schiffer und Steuerleute, hatten daran keinen Anteil. Ob es von seiten der letzteren an energischen Anstrengungen fehlte, welche ihnen den Besitz der Zwergfahrten hätten sichern können, läßt sich heute schwer feststellen. Soweit wir sehen können, scheinen sie sich nur um die direkte Verbindung zwischen Mainz und Kastel eifrig bemüht zu haben. Freilich waren, wie noch erhaltene Verhandlungen erweisen, ihre diesbezüglichen Bestrebungen erfolglos. Nach Aufstellung der Rheinbrücke hatte ein Dekret vom 17. Juni 1661<sup>2</sup> einzig und allein den „Casteler fergen dafs fahr in Winters Zeiten nach abgelegter Rheinprück“ vorbehalten. Nichtsdestoweniger scheinen sich die Mainzer nach Gelegenheit an dem Trajekt beteiligt zu haben. Auf Beschwerde der „Beständer“ erläßt aber schon am 29. Dezember 1662 das Vicedomamt eine weitere Verordnung, welche den alten Erlaß aufrecht erhält und „sämtlichen Fischern und Steuerleuten allhie alles ernstes und bei Straf von zehn Reichthalern anbefiehlt, sich des Fahrs hinfüro gänzlich zu müßigen, den mehrgedachten Fergen keinen ferneren Eintrag zu thun, dieselben klaglos zu stellen oder aber gewertig zu sein, dafs ein oder der andere über vorgedachtes Geld zugleich mit wirklicher Thurmstraf angesehen werden solle“<sup>3</sup>.

An den verschiedenen Überfahrtrechten hatte demnach die Mainzer Schifferzunft, der sich unser Hauptaugenmerk zuwendet, keinen Anteil. Dennoch glaubten wir, die Zwergfahrten erwähnen und kurz darstellen zu müssen, einmal, um das Bild der Rheinschiffahrtseinrichtungen zu vervollständigen, dann aber, um den Wirkungskreis der erstgenannten besser umschreiben zu können, indem wir die Grenzlinie feststellten, deren Überschreitung ihnen verboten war. Erscheint es ja auch interessant, sich zu vergewissern, was in der Zeit der Monopolisierung aller Gewerbe eine bestimmte Personengruppe nicht thun darf, namentlich inwieweit es ihr untersagt ist, auf verwandte Arbeitsgebiete überzugreifen, die sie ihrer technischen Ausbildung zufolge ganz wohl hätte kultivieren können.

<sup>1</sup> Vgl. Verhandlungen vom 30. Juli 1733, betr. die Zwergfahrt von Mainz nach Kostheim, in welchen einem Kostheimer Bürger das Fahren von dem genannten Ort nach Mainz über den Rhein untersagt wird. M.A. Akten über Handel und Verkehrswesen.

<sup>2</sup> M.A. Zunftakten (Fischer und Seiler).

<sup>3</sup> M.A. Zunftakten (Fischer und Seiler).



## § 7.

## 3. Die Transportgegenstände.

Die Einrichtung der Transportmittel ist einer der Faktoren, von welchen der Aufschwung des Handels und Verkehrs abhängt, aber sie ist nicht der einzige, vielleicht nicht einmal der ausschlaggebende. Wirtschaftliche Reformbewegungen, politische Strömungen, der Wechsel von Kriegs- und Friedenszeiten üben darauf einen nicht minder bestimmenden Einfluss aus. Soll daher im folgenden die Verwendung und Benutzung der Rheinschiffahrt skizziert werden, so wird dies nicht ohne seitlichen Ausblick auf die allgemeinen Verhältnisse des Kurstaates möglich sein.

Der mittelhheinische Verkehr hatte im Mittelalter eine Ausdehnung gefunden, wie sie sich für kaum eine andere Gegend des deutschen Vaterlandes nachweisen läßt. Hier lag eine Centrale weltlichen und geistigen Lebens, eine Pflegestätte für Künste und Wissenschaften. Die Freistadt an der Mainmündung war der Knotenpunkt der Handelszüge, das Reiseziel der Dichter und Gelehrten, der Kleriker und Laien<sup>1</sup>. Mächtige Bauwerke, wie das Kaufhaus Peter von Aichspalts, dienten zur Erleichterung des Warenaustausches, welcher durch fremde und einheimische Händler gepflegt wurde<sup>2</sup>. Im 14. und 15. Jahrhundert war der Höhepunkt bereits überschritten. Die inneren Wirren, die andauernden Kämpfe zwischen Gewerbetreibenden und den angesessenen Altbürgern legten sich lähmend auf das ganze Kulturleben. Die Eroberung der Stadt 1462 und die ihr folgende Zertrümmerung der bestehenden Ordnung that dann ein Übriges. Freilich erging noch in demselben Jahre eine Aufforderung des regierenden Herrn an die Kaufleute, in der ihnen Schutz und Freiheit zugesichert, zugleich ausdrücklich betont wurde, „dass auch der Reinstrom undt leinpfadt uff dem Rhein undt Meyn von den partheyen nitt verhindert werden soll“<sup>3</sup>. Aber erst unter Adolfs Nachfolgern gelangte Mainz langsam wieder zu einer gewissen Bedeutung, blühten die Gewerbe und der Handel wieder auf.

Mit der Entdeckung Amerikas vollzog sich ein gewaltiger Umschwung<sup>4</sup>. Der Haupthandelsstrom, welcher seither die Rheinstraße benutzt hatte, wurde von seinem alten Wege abgelenkt und nach dem Westen auf das Meer verlegt. Der Rhein bildete nicht mehr eine Hauptverkehrsader des Weltaustauschs, sondern nur noch eine Verbindungsstraße nach dem Innern Deutschlands. Die gleichzeitig sich bildende Über-

<sup>1</sup> Vgl. Quetsch, Verkehrswesen S. 265 ff.

<sup>2</sup> Quetsch a. a. O. S. 281.

<sup>3</sup> Chronik II S. 67 Z. 12—15.

<sup>4</sup> Bockenheimer, Gewerbe in Mainz S. 10, Quetsch a. a. O. S. 294.

macht der Niederländer, welche die Erbschaft Venedigs antraten, rifs den Handel auf dem ganzen Flußgebiete an sich. Die Mittelrheingegend blieb im 16. Jahrhundert fast lediglich auf den Speditions- und Kommissionshandel beschränkt. Hätte Mainz nicht sein Stapelrecht besessen, so wäre ihm vielleicht auch dieser größtenteils entzogen worden. Das letztere war seiner Natur nach dreifacher Art<sup>1</sup>. Einmal konnte es sich darum handeln, daß es den Einwohnern einer bestimmten Stadt das ausschließliche Recht gab, die herbeigeführten Waren ihren Eigentümern abzukaufen; oder aber die Güter mußten vor dem Weitertransport an dem betreffenden Orte feilgeboten werden; schließlic wurde den Bürgern des begünstigten Gemeinwesens allein das Recht zugestanden, die angekommenen Waren wieder weiterzuführen. In dieser letztgenannten Form, als sogenanntes Umschlagsrecht, hat Mainz den Stapel in neuerer Zeit hauptsächlich geübt<sup>2</sup>. Zu rechtfertigen suchte man die Einrichtung durch den Hinweis auf die besondere Beschaffenheit des Stromes, dessen öftere Veränderungen wie viele ungleiche Tiefen verschiedene, den besonderen Eigenschaften des Flusses angemessene Fahrzeuge forderten. Zugleich machte man geltend, die Schiffer seien eben nur jener Strecken wohlkundig, die sie von jeher mit ihren dazu geeigneten Schiffen befahren hätten, und daher erfordere auch die Rücksicht auf die Sicherheit der Transporte einen Wechsel des Personals auf den einzelnen Partien des Rheins<sup>3</sup>. Unter dem genannten Gesichtspunkte konnten Mainz und Köln der geographischen Lage nach am entschiedensten das Stapelrecht verteidigen<sup>4</sup>, und so hat es sich denn auch bei ihnen thatsächlich am längsten erhalten. Erst in unserem Jahrhundert ist diese Verkehrsschranke für immer gefallen. Von modernem Standpunkte aus können wir uns nur schwerlich zu der Anschauung bequemen, daß der Stapelzwang wirklich, wie man behauptete, „die nötige Ordnung, Sicherheit und Geschwindigkeit der Transporte auf dem Rhein“ begünstigt habe. Er konnte nur solange berechtigt erscheinen, als die Verkehrsmittel wenig entwickelt waren, Nachfrage und Angebot noch mehr lokalen Umfang hatten. Als aber dann die gefestigte Fürstengewalt des 18. Jahrhunderts auf die Erzielung eines territorialen Verkehrs hinarbeitete, da stellte diese „wohlerworbene Gerechtsame“ der einzelnen Städte solchem Streben nahezu unüberwindliche Hindernisse entgegen<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> Über Stapelrecht, Begriff, Geschichte, volkswirtschaftliche Würdigung vgl. Handwörterbuch der Staatswissenschaften Bd. V S. 863 ff.

<sup>2</sup> Stapelrecht der Stadt Mainz §§ 4–9. Ockhart, Rhein S. 93.

<sup>3</sup> Stapelrecht der Stadt Mainz §§ 1–3, 10–20. So wurde aus den natürlichen Vorteilen der geographischen Lage eine politische Berechtigung geschaffen, vgl. Kohl, Der Rhein I S. 225.

<sup>4</sup> Daniels, Stapelrecht zu Köln u. Mainz S. 8 ff.

<sup>5</sup> Zöpfl, Fränkische Handelspolitik S. 37, 63–67.

Mainz hat das Umschlagsrecht für sich seit dem frühen Mittelalter in Anspruch genommen<sup>1</sup>, es verschiedentlich von den Kaisern in den Wahlkapitulationen bestätigen lassen und ihm trotz mancherlei Anfechtungen immer wieder Anerkennung zu verschaffen gewußt<sup>2</sup>. Der Stadt hat der Stapel, wie wenig man ihn auch unter größerem Gesichtspunkte verteidigen mag, viel Vorteil gebracht und ihr jederzeit einen nicht unbeträchtlichen Transithandel gesichert. Er hat es mit verursacht, daß ihre Bedeutung all die Jahrhunderte hindurch nicht so sehr auf dem Gebiete der Gewerbe und Industrie, als auf dem des Verkehrs und Warenaustausches gelegen hat<sup>3</sup>.

Trotz dieses staatswirtschaftlichen Vorteils, trotz der günstigsten äußeren Vorbedingungen, seiner Lage an einem Knotenpunkte des Stromverkehrs, im Besitze einer auf klassischen Grundlagen ruhenden Kultur, inmitten einer der gesegnetesten Landschaften, gelangte Mainz auf die Dauer nicht zu einer ungestörten Blüte. Eben um seiner natürlichen Bedeutung willen ward es politisch jederzeit allzu begehrt umworben<sup>4</sup>. Nach den inneren Wirren kamen die Schrecken unaufhörlicher äußerer Kriege, die thatsächlich drei Jahrhunderte die Stadt umtöbten und an ihrem Marke zehrten.

Gustav Adolfs Erscheinen war ein schwerer Schlag für die Mittelrheingegend. Mainz hat in den Jahren 1631—1636, da es die Nordländer besetzt hielten, Unsagbares gelitten<sup>5</sup>. Der Schwedenkönig legte der unglücklichen Stadt, deren Häuser vielfach geplündert und niedergerissen waren, deren Einwohner durch Hunger und Seuchen decimiert oder zum Auswandern getrieben wurden, schwere Kriegskosten auf. Die Bürgerschaft mußte 80 000, der Klerus 81 000 Reichsthaler zahlen. Gustav Adolf verkündete zwar nach seinem Einzug volle Freiheit für Handel und Schifffahrt<sup>6</sup>, hatte aber damit nur wenig Erfolg. Es war den Menschen die elastische Spannkraft, der thätige Erwerbssinn für lange Jahre verloren gegangen.

Auch der westfälische Frieden brachte nur zum Teil die sehnlichst erwartete Besserung. Obgleich auf ihm der Grundsatz freier und ungehinderter Schifffahrt innerhalb der deutschen

<sup>1</sup> Vgl. Ockhart, Der Rhein S. 3 ff. Dort ist auch die ältere Litteratur ausführlich verzeichnet. Wichtige Einzelbestimmungen über die Handhabung des Stapels enthalten die im M.A. bewahrten Renten- und Kaufhausordnungen des 17. und 18. Jahrhunderts.

<sup>2</sup> Vgl. Handwörterbuch der Staatswissenschaften Bd. V S. 868. Quetsch, Verkehrswesen S. 283 ff.

<sup>3</sup> Eine Schattenseite war nur, daß Mainz im Besitze des Stapelrechts vor einem Verluste seines Speditionshandels sich allzu sicher fühlte und auf die Pflege des Eigenhandels keine besondere Sorgfalt verwenden zu müssen glaubte; vgl. Handelskammer in Mainz S. 16.

<sup>4</sup> Dr. Friedrich Schneider, Zur Kunstgeschichte von Mainz (Mainz, Falk III Söhne) 1897, S. 5.

<sup>5</sup> Frohnhäuser, Schweden in Mainz S. 123 ff.

<sup>6</sup> Frohnhäuser a. a. O. S. 164 ff.

Flußgebiete ausgesprochen worden war, trat in dieser Richtung keine merkliche Änderung ein. Die Rheinzölle<sup>1</sup> blieben neben dem Geleitsrecht<sup>2</sup> eine ständige Hemmung der natürlichen Ansätze zur Handelsblüte. Auf der Strecke zwischen Straßburg und Holland wurden an 29 Stellen Gebühren erhoben. Das Schlimmste dabei war, daß dieselben in ganz verschiedener Art bemessen waren und die Schiffsführer häufig genug bei ihrer durchaus willkürlichen Handhabung auf den Weg einer privaten Verständigung mit den Zollbeamten angewiesen blieben.

Die Mainzer Kurfürsten jener Zeit, namentlich Männer wie Johann Philipp von Schönborn (1647—1673) und Anselm Franz von Ingelheim (1679—1695), thaten alles, was in ihrer Macht stand, um den Rheinverkehr zu fördern. Aber bald verwüsteten wieder die rohen Kriegsknechte Ludwigs XIV. die mühsamen Errungenschaften des kurzen Friedens. Erst um die Mitte des 18. Jahrhunderts gelang es den letzten Herrschern auf dem Mainzer Fürstenthron, die Verhältnisse andauernd zu bessern. Sie verstanden es, den Rheinhandel in energischer Weise zu fördern<sup>3</sup>, ihm durch zeitgemäße Verordnungen und geeignete Einrichtungen wirklichen Vorschub zu leisten. Johann Friedrich von Ostein errichtete das große Lagerhaus vor dem roten Thore<sup>4</sup>. Emmerich Joseph erbaute in dessen Nähe das von Zeitgenossen als ein Meisterstück seiner Art gerühmte Krahnengebäude, welches erst 1860 niedergelegt wurde<sup>5</sup>. Friedrich Karl Joseph von Erthal endlich ließ vor dem Raimundithor einen Hafen für die Winterzeit anlegen.

Kurfürst Johann Friedrich von Ostein verordnete weiterhin 1747, daß alljährlich zwei mit besonderen Privilegien ausgestattete Messen auf Sonntag nach Lätare und Montag nach Mariä Himmelfahrt in Mainz abgehalten werden sollten<sup>6</sup>. Gleichzeitig wurde eine eigene „Kommerzienkommission“ gegründet und bestimmt, daß der Mainzer Kaufmannsstand jährlich drei Vorsteher wählen solle, welche sich mit dem Vicedom zu bestimmter Zeit darüber zu beraten hatten, wie dem Handel aufzuhelfen sei<sup>7</sup>.

<sup>1</sup> Über Rheinzölle vgl. Zöpfl, Fränkische Handelspolitik S. 70, 120, 122, 204; Handelskammer zu Mainz S. 16; Hüpeden, Rheinhandel S. 10—15; Gothein, Zollkongresse und Handelsprojekte S. 372 ff.; Meidinger, Die deutschen Ströme II S. 39 ff.

<sup>2</sup> Über Geleitsrecht vgl. Zöpfl a. a. O. S. 41 ff.

<sup>3</sup> Zöpfl, Fränkische Handelspolitik S. 117—300; die Ausführungen S. 127, 128 sehen zu schwarz.

<sup>4</sup> Bockenheimer, Handel und Gewerbe S. 332.

<sup>5</sup> Schaab, Geschichte von Mainz I S. 415.

<sup>6</sup> Zöpfl a. a. O. S. 129 und Ordnung für die jährliche zwey Messen in der Churf. Residentz-Stadt Mayntz vom 6. Februar 1748 in Sammlung M. Verordnungen S. 52—60.

<sup>7</sup> Aus dieser Zeit stammt der Titel „Kommerzienrat“, welcher an hervorragend verdiente Kaufleute verliehen wurde. Vgl. Zöpfl, Fränkische Handelspolitik S. 129.

Zahlreiche Schiffsreglements mit Bestimmungen über Taxen, Regulierung der Sonderfahrten und Marktschiffe, Abgrenzung der Kompetenz einheimischer und fremder Schiffer stammen aus dem nämlichen Jahrzehnt<sup>1</sup>.

Das bedeutendste Handelsprodukt, welches seit alters auf dem Rheine seinen Weg nahm, war der Wein, für den die Niederlande ein Hauptabsatzgebiet bildeten<sup>2</sup>. Die Regierung liefs sich die Pflege dieses Handelszweiges stets angelegen sein. Die Gebühren der Weinschröter und Frachtfahrer, das Falsgeld der Schifflente und dergleichen mehr wurden genau geregelt. Selbst gegen die Weinverfälschung wurde schon im 18. Jahrhundert energisch vorgegangen.

Ein weiterer Hauptartikel des Warenaustausches war das Holz<sup>3</sup>, welches in Form von Borten, Brettern oder wenig behauenen Stämmen gehandelt wurde. Seine Verfrachtung hat sich fast ausnahmslos auf dem Rheine abgespielt. Zeugt ja gerade die ursprüngliche Zusammenfassung der Holzbändler und Schifflente in eine Zunft für die innige Verbindung und wechselseitige Ergänzung der beiden Berufsarten<sup>4</sup>. Mainz, bei dem der Rhein durch die Wassermassen des Main eine noch gröfsere Schiffbarkeit erhält, war von jeher ein Centralpunkt für Flöfserei zwischen Deutschland, der Schweiz, Holland und Frankreich. Die Holzstämme, welche vom Oberrhein und seinen Nebenflüssen kamen, wurden gröfstenteils hier zu Flöfsen vereinigt und dann in die Niederrheingegenden weiter befördert.

Von Landesprodukten wurden neben Wein hauptsächlich Getreide, Hafer und Mineralwasser, das aus den Rheingauer Quellen zunächst mittelst Achse nach Mainz geschickt wurde, auf Schiffen verfrachtet<sup>5</sup>. Die Zollrechnungen und Designationen der Kaufhausgefälle weisen auferdem noch eine ganze Reihe von anderen Waren auf, die ebenfalls ein- und ausgeführt wurden<sup>6</sup>. Nicht minder zeigen die Taxrollen, das heifst die Preisfestsetzungen für die Wasserfracht, welche beträchtliche Menge von Artikeln auf dem Rheine verladen wurden.

Auch der Reiseverkehr war in der Zeit vom 16. bis 18. Jahrhundert nicht unbedeutend<sup>7</sup>. Bei der Unvollkommen-

<sup>1</sup> Vgl. Sammlung M. Verordnungen.

<sup>2</sup> Bockenheimer, Handel und Gewerbe S. 333. Quetsch, Verkehrswesen S. 312—315. Handelskammer in Mainz S. 15.

<sup>3</sup> Quetsch a. a. O. S. 316 ff. Hüpeden, Rheinhandel S. 16 ff. Kohl, Der Rhein I S. 224. Eichhoff, Darstellung des Rheines S. 50 ff.

<sup>4</sup> A.Z.O. und Vergleich der beeder Holtzmärck zu Mainz von 1499. Vgl. oben S. 8 und Beilagen Nr. 4.

<sup>5</sup> Quetsch a. a. O. S. 311, 320.

<sup>6</sup> Es sind die Namen von über 200 verschiedenen Artikeln verzeichnet. Quetsch zählt sie im einzelnen auf (Verkehrswesen S. 321). Über Transportobjekte der Marktschiffe vgl. Bettgenhaeuser, Marktschiffahrt S. 10 ff., 21.

<sup>7</sup> Quetsch a. a. O. S. 331 ff.

heit der Transportmittel und dem mangelhaften Zustand der Landstraßen war er gleichfalls in der Hauptsache auf den Wasserweg angewiesen. Dafs die deutschen Kaiser und Könige wie zahlreiche gefürstete Herren des öfteren unter gröfserem Schiffsaufwand den Rhein befuhren, ist uns vielfach überliefert<sup>1</sup>. Nicht minder bedienten sich die Inhaber der Mainzer Kurwürde der Rheinjachten, die sie teils mieteten, teils zu Eigentum besaßen. Sebastian von Heusenstamm fuhr 1545 in Begleitung des Domprobstes, Dechants, vieler Kapitulare und weltlicher Herren in das Rheingau und landete in Östrich, um sich huldigen zu lassen. Als die Ceremonie vorüber war, stieg man wieder in die Jacht und fuhr bis gegen Eltville, wo die Nacht über gegessen und fröhlich getrunken wurde. Am folgenden Sonntag kam dann der Kurfürst mit dem Schiff nach Mainz zurück<sup>2</sup>. Weit gröfserer Prunk ward 1769 bei einer Rheinreise Emmerich Josephs nach Koblenz entfaltet<sup>3</sup>.

Sind in Chroniken und Aufzeichnungen meist nur die Fahrten der Vornehmen erwähnt, so ist doch kein Zweifel, dafs in jener Zeit auch Bürger, Gelehrte und Künstler vielfach gewandert sind. Bekannt ist die Notiz Albrecht Dürers, der in seinem Tagebuch die Fahrt von Frankfurt nach Mainz anno 1520 erwähnt<sup>4</sup>. Er kam mit dem Frührschiff<sup>5</sup> nach Höchst, wies dort seinen Zollbrief und verzehrte für 8 Frankfurter Pfennig. In Mainz gab er fürs Ausladen 1 Weisfpennig, weiter 14 Frankfurter Heller dem Schiffsknecht und 18 Pfennig für das Gepäck. Wie hoch seine Kunst von den Zeitgenossen geschätzt ward, beweisen die ihm dargebotenen Geschenke und die Thatsache, dafs man ihn als Ehrengast umsonst bewirtete. Die Fortsetzung der Reise geschah mit „dem Cölner Schiff“, in welchem Dürer sich einen Platz für 3 fl. gesichert hatte.

Anlafs zu Reisen war dann weiterhin seit dem frühen Mittelalter durch die zahlreichen Wallfahrtsorte<sup>6</sup> gegeben, zu

<sup>1</sup> Für die frühe Zeit vgl. König Friedrichs Fahrt zur Krönung nach Aachen 1442 bei J. Janssen, Frankfurter Reichskorrespondenz. Freiburg (Herder) 1866 Bd. II 1. Abt. S. 48 Nr. 72.

<sup>2</sup> Gudenus, Cod. dipl. I S. 667. Vgl. auch die Schilderung einer Reise des Landgrafen Philipp von Hessen im Tagebuche seines Leibarztes Faber im Archiv für hessische Geschichte und Altertumskunde, (Darmstadt) 1867 11. Bd. S. 344.

<sup>3</sup> Die Schilderung bei Quetsch a. a. O. S. 349.

<sup>4</sup> Schunk, Beiträge I S. 416—418.

<sup>5</sup> Auch Cochläus benutzte mit seinem Neffen J. Bauer am 21. Sept. 1523 das Frankfurt-Mainzer Frührschiff. Vgl. M. Spahn, Johannes Cochläus. Berlin (Dames) 1898, S. 108.

<sup>6</sup> Vgl. Kurmainz. Schifferordnung über die Beförderung der Pilger zur Aachenfahrt 1517 (Ztschr. d. Aachener Geschichtsvereins III S. 135 ff.). Vgl. auch die Klagen der Mainzer 1443 wider des Erzbischofs Marktmeister bei Bockenheimer, Verfassungsgeschichte S. 38. Über Pilgerfahrten vgl. noch Löper, Rheinschiffahrt Strafsburgs S. 65, 170.

denen benachbarte Anwohner wie Fremdlinge aus weiter Ferne pilgerten<sup>1</sup>. Auch hierbei ward soweit als angängig die Wasserstrasse benutzt. Namentlich die zahlreichen Züge nach dem Heiligtum in Aachen gaben den Mainzer Schiffern lohnenden Verdienst.

Die wirtschaftliche Lage von Mainz war seit dem Ausbleiben der Kriegszufälle in langsamem, stetem Aufsteigen begriffen<sup>2</sup>. Das 18. Jahrhundert durfte in dieser Hinsicht zu den schönsten Hoffnungen berechtigen. Neben dem prachtliebenden Hofe und reichen Adel, der an die Stelle der ehemals ausgewanderten Geschlechter getreten war und in der Stadt gerne die Erträgnisse seiner meist im Rheingau gelegenen Güter verzehrte, arbeitete eine fleissige bürgerliche Gesellschaft. Das Kunstgewerbe, namentlich die Möbelschreinerei und verwandte Zweige, welche reiche Verwendung fanden, blühten lebhaft empor. Der Transithandel, dem ein grosser Teil der Bevölkerung sein Auskommen verdankte, nahm fortwährend zu. Die eingehenden Krahnengebühren können hierfür einen Massstab liefern; dieselben sind unter der Regierung der beiden letzten Kurfürsten um mehr als ein Drittel gestiegen<sup>3</sup>.

Konnten jene Tage auch nicht an die Glanzentfaltung in der Zeit der ersten Blüte unserer Rheinstadt heranreichen, so muß doch damals in Mainz frisches Leben und Treiben geherrscht haben. Seinen Sammelpunkt fand dasselbe an den Ufern des Stromes, auf dessen Wogen sich Schiff an Schiff drängte, ein belebendes Beiwerk zu dem reizenden landschaftlichen Bilde, das der Ausblick auf die Gegenseite, den benachbarten Taunus mit seinen bewaldeten Höhenrücken, bot. Zwischen Vilzbach und Holzthor war die Landestelle für die oberrheinischen Schiffe und das Frankfurter Marktschiff. Weiter abwärts lagerten Wellen und Faßholz, in der Gegend des Fischmarktes war das Ufer mit Borten, Kohlen und Floschholz dicht besetzt. Rheinabwärts bei der obersten Gefällsverwaltung, der Rente Lohneck<sup>4</sup>, hielten die Messschiffe. Zwischen den beiden Krähen bis an die Brücke war der Platz für alle Kaufmannsgüter, die ihrer Entladung harreten. Noch mehr unten drängten sich die Rheingauer Nachen, die

<sup>1</sup> Die weniger Bemittelten benutzten, wenn es möglich war, die Marktschiffe, die Reichen mieteten meist Privatjachten. Vgl. Biedermann, Deutschland im 18. Jahrhundert S. 328, 329; Klebe, Rheinreise S. 7.

<sup>2</sup> Bockenheimer, Handel und Gewerbe S. 332 ff. Handelskammer zu Mainz S. 16 f.

<sup>3</sup> Vgl. Bockenheimer, Handel und Gewerbe S. 334.

<sup>4</sup> „Loneck“ wurde ursprünglich nur das Eckhaus bei dem eisernen Thürchen am Brandplatz genannt. Von dem Haus ging dann der Name auf die darin sitzende Behörde über, welche in den Urkunden des 17. und 18. Jahrhunderts stets als „Rente uff Loneck“ oder „die Renthe Lohneck“ bezeichnet wird. Vgl. Schaab, Geschichte von Mainz II S. 188, 189.

Binger Marktschiffe, Kähne mit herrschaftlicher Fourage und dergleichen mehr<sup>1</sup>.

Es war ein buntes, thätiges Treiben auf der linken Rheinseite. Immer wieder mußte die kurfürstliche Regierung eingreifen, um einigermaßen die Ordnung aufrecht zu erhalten, den einzelnen Interessenten feste Plätze anzuweisen und die leeren Schiffe, welche anderen den Raum versperreten, flussabwärts zu dirigieren. Der Rhein war die Nährquelle für viele Bewohner des anliegenden Gemeinwesens. In erster Linie waren zu ihrer Ausschöpfung die Mitglieder der Mainzer Schifferzunft berufen.

<sup>1</sup> Vgl. Verordnungen des Vicedomamts für die Rheinmeister von 1754, 1762, 1765 ff. (M.A. Akten über Handel und Verkehrswesen).



## Drittes Kapitel.

Würdigung der Zunftorganisation und ihrer wesentlichen Einrichtungen in ihrem Verhältnisse zu Publikum und Handwerksgenossen.

---

### § 8.

#### 1. Im allgemeinen.

Man hat vielfach die ganze spätere Zunftentwicklung im Mainzer Kurstaat mit wenig günstigen Augen angesehen, alles grau in grau gemalt und bei ihrer Darstellung „nur die Schattenseiten gebracht“<sup>1</sup>. Das Zunftwesen habe für das Gemeinwohl und für die Hebung der Gewerbe nicht mehr segensbringend gewirkt und sei schliesslich in leeres Formenwesen ausgeartet<sup>2</sup>.

Solche Urteile sind nur mit Vorsicht zu betrachten und bedürfen gewissenhafter Nachprüfung, ehe wir sie als allgemein gültige Wahrheiten annehmen können. Oft kommt die Schwarzmalerei lediglich von dem unrichtigen Standpunkte des Forschers. Liegt ja die Versuchung so nahe, beim Bekanntwerden mit den Handwerkervereinigungen der späteren Jahrhunderte der Zeiten zünftlerischer Selbstherrlichkeit und ungehindert waltender Autonomie zu gedenken, an deren glanzvolle, übermächtige Wirksamkeit die Neubildungen gewisslich nicht heranreichen. Ein gemeinsamer Kern, die genossenschaftliche Verbindung kleiner Meister, die Ausübung gewisser obrigkeitlicher Rechte, ist geblieben. Alles andere, wie das Verhältnis der Genossenschaft nach aussen, die Einpassung der Zunft in das Ganze des Staats, in das Wirtschaftsgetriebe der Gesellschaft, hat sich geändert. Die nach 1462 gegründeten Mainzer Handwerkervereinigungen sind Verbindungen Gewerbetreibender unter starkem staatlichen Schutz, denen nur ein ganz geringes Mass von Selbstverwaltung zugebilligt ist. Sie sind Organe im Staatskörper, deren sich die regierende Gewalt

<sup>1</sup> Bockenheimer, Zünfte S. 36 ff.

<sup>2</sup> Quetsch, Verkehrswesen S. 308; Schirges, Rheinstrom S. 53.

bedient, um besser auf die Massen einwirken zu können. Nicht darauf kommt es an, ob sie der hochgeschätzten verwandten Rechtsbildung, dem Socialinstitute vergangener Jahrhunderte, gleichwertig waren, sondern ob sie den praktischen und idealen Zwecken ihrer Zeit entsprachen oder den neugewordenen Bedürfnissen hemmend im Wege standen. Es wird auch hier, wie so vielfach bei Würdigung historischer Wandlungen, auf die richtige Fragestellung zu achten sein. Ehe wir unter einseitigem Gesichtspunkte über ein großes Rechtsinstitut den Stab brechen, scheint es angebracht, dasselbe in seiner Wirksamkeit zu beobachten und zu schauen, welchen Einfluss es auf die Volksgenossen übte. Zwei Richtungen sind dabei zu verfolgen. Einmal fragt es sich, wie stellt sich das Verhältnis der Zunftorganisation zu dem großen Publikum, welches dank des geübten Zwanges lediglich auf die thätige Hülfe und Geschicklichkeit ihrer Mitglieder angewiesen bleibt; weiterhin, inwiefern vermag die Vereinigung ihren eigenen Angehörigen zu einem auskömmlichen Dasein zu verhelfen? Diese beiden Gedankengänge sind nicht nacheinander, sondern nebeneinander zu behandeln, da die einzelnen Bestimmungen und Folgen der gewählten Ordnung, welche wir betrachten müssen, gleichzeitig nach beiden Seiten wirksam werden. Erst späterhin wird dann eine Feststellung des Wertes oder Unwertes der Zunftbildungen möglich sein.

Einige statistische Bemerkungen seien vorangestellt.

Den ersten Anhaltspunkt zur zahlenmäßigen Feststellung der Mitglieder der neuorganisierten Schifferzunft finden wir in Aufzeichnungen von 1468 und 1475. Vom erstgenannten Jahre hat das allgemeine Zunftbuch der Stadt Mainz mehrere Verzeichnisse, in welchen die Namen derjenigen aufgeführt sind, die man jeweils korporativ zusammenzufassen gedachte. Der Vereinigung der Holzherren, Steuerleute, Schiffszimmerleute und Holzknechte werden insgesamt 58 Mann zugewiesen, welche sich nach einer Reihe von Jahren auf 54 herabgemindert hatten<sup>1</sup>. Wieviel von den Genannten auf die einzelnen Gewerbezweige auszuschlagen sind, läßt sich mangels jeden Maßstabes nicht sagen. Am 4. Oktober 1475 liefs sich das Domkapitel nach dem Ableben des Kurfürsten Adolf von den Bürgern der Stadt Hulde schwören. Es werden in einer gleichzeitigen Urkunde 556 Gewerbetreibende aufgeführt<sup>2</sup>,

<sup>1</sup> M.A. (Allgem. Zunftbuch). Es ist zunächst eine Reihe von 58 Namen, welche deutlich von einer Hand niedergeschrieben sind. Dann folgen Nachträge in verschiedenen Schriftzügen, welche die jeweils neu hinzukommenden Namen enthalten (zus. 29). Die Gestorbenen oder Weggefallenen sind durchstrichen. Insgesamt sind es 87 Namen. Davon durchstrichen: Alte Reihe 26, neue Reihe 7, zus. 33. Demnach bei Abschlufs am Leben: " " 32, " " 22, " 54.

<sup>2</sup> Schunk, Beiträge I S. 57.

welche den geforderten Treueid leisten. Neben 29 Goldschmieden, 28 Bäckern, 28 Fischern, 13 Steinhauern und Zimmerleuten werden auch 31 Schiffer und 6 Steuerleute erwähnt<sup>1</sup>. Halten wir die beiden Ergebnisse zusammen, so findet sich zwischen ihnen kein Widerspruch. Die letztgenannten Zahlen sind nicht vollständig<sup>2</sup> und stellen nur fest, wieviel Angehörige der einzelnen Stände den Treueid leisteten. Alle diejenigen, welche sich demselben auf die eine oder andere Weise zu entziehen wußten, sind nicht berücksichtigt. Sicher hat daher auch die Gesamtzahl der „Schiffige“ die Nummer 37 noch etwas überschritten. Das Dutzend, das schliesslich noch an 54 fehlt, ist auf die Holzherren und Schiffszimmerleute zu verteilen.

Ohne Zweifel läßt diese erhaltene Statistik, wie schon Hegel richtig bemerkt<sup>3</sup>, einige Schlüsse bezüglich der vorzugsweise in Mainz betriebenen Gewerbe und der geringen Entwicklung anderer ziehen. Die große Zahl der dem Wasserverkehr Dienenden zeigt, daß Mainz selbst in jenen Tagen der allgemeinen Zerrüttung „als Stapelplatz und Lagerstadt“ für die Schifffahrt und den Warenaustausch auf dem Rhein und Main immer von hervorragender Bedeutung blieb. Um dieselbe Zeit sind in den Bürgerbüchern von Frankfurt<sup>4</sup>, wo die auf Monopolisierung drängende Marktschifffahrt jede Konkurrenz beiseite geschoben hatte, nur vier Schiffer und vier Schiffsknechte verzeichnet. In Basel gab es wenig früher (1430) insgesamt 34—36 Mitglieder der Schifferzunft, wobei aber Fischer und Schiffer zusammengezogen sind<sup>5</sup>, während in Mainz den 37 Schiffen noch 28 Fischer gegenüberstehen. Bemerkenswert ist auch, daß hier die Schifflleute an Mitgliederzahl ein Närgewerbe wie die Bäcker beträchtlich überlegen (37 gegen 28), während z. B. in Straßburg, wo ebenfalls der Rheinverkehr blühte, bei der Aufführung eines bestimmten Teils der Zünfte anno 1520 neben 74 Brotbäckern nur 30 Schiffer (Encker) genannt werden<sup>6</sup>.

Die Zunft scheint an Mitgliederzahl langsam, aber stetig zugenommen zu haben. Ein Namensverzeichnis, der Schrift

<sup>1</sup> Durch das Gesagte widerlegen sich die Ausführungen von Löper, Straßburgs Rheinschifffahrt S. 102/103 und Quetsch, Verkehrswesen S. 80, über das vollständige Verschwinden von Mainzer Schifflleuten nach 1462.

<sup>2</sup> Hegel, Verfassungsgeschichte S. 195. Höniger in der Westdeutschen Zeitschrift III S. 61 ff.

<sup>3</sup> Hegel a. a. O. S. 195.

<sup>4</sup> Bettgenhaeuser, Marktschifffahrt S. 36. Anno 1440 waren es 6 Schiffer und 2 Knechte; vgl. auch Bücher, Bevölkerung Frankfurts Taf. XII.

<sup>5</sup> Bettgenhaeuser a. a. O. S. 35 Anm. 4, 5.

<sup>6</sup> Schmoller, Tucherbuch S. 163 Anm. 1. Bei einer anderen Aufstellung 1537 haben sich die Zahlen verschoben; da stehen 112 Encker 108 Brotbäckern gegenüber, a. a. O. Anm. 2.

nach der Wende des 15. und 16. Jahrhunderts angehörig, in dem erhaltenen Schifferzunftbuch<sup>1</sup> weist schon 60 gleichzeitig lebende Mitglieder auf. Leider fehlt es an jedem Merkmal, um Meister und Gesellen, welche anscheinend zusammengefaßt sind, als solche scheiden zu können.

Weiteren Anhalt über den Bestand an Leuten, welchen unsere Handwerkervereinigung hatte, geben die Steuererhebungen, wie sie uns aus der folgenden Zeit erhalten sind<sup>2</sup>. Freilich gewinnen wir aus ihnen nur Verhältniszahlen<sup>3</sup>, da nicht sämtliche Gewerbetreibende, sondern bestenfalls alle selbständigen Meister, vielleicht auch nur die Häuserbesitzer Erwähnung finden. Für das Jahr 1606 werden 77 Steuerleute (Schiffer) eingeschätzt, denen 28 Fischer und nur 30 Bäcker zur Seite stehen.

Weiteres statistisches Material haben wir für 1631 und 1637, also für die Zeit kurz vor Einbruch und nach Abzug der schwedischen Truppen<sup>4</sup>. Es sind ziemlich genaue Feststellungen, welche zwecks Aufteilung der großen Kriegskontribution gemacht wurden. Die Zahlen erscheinen um deswillen höher, weil nicht nur die Meister, sondern jeder Vermögen Besitzende, also auch die Gesellen und Knechte, zu dieser Steuer herangezogen wurden.

Der Zahl nach stehen 1631 die 106 Schiffer an vierter Stelle. Stärker sind nur die Krämer mit 268, die Unzünftigen mit 116 und die Hecker mit 115 Mann. Die vereinigten Seiler und Fischer stehen mit 38 Leuten an 16., die Bäcker mit 36 erst an 17. Stelle. Betrachten wir dagegen die durchschnittliche Vermögensveranschlagung der einzelnen Genossen aus den verschiedenen Zünften, so zeigt sich ein anderes Bild. Auf die Schiffer kommen pro Kopf 390 fl. Vermögen; sie halten sich bei der Reihenfolge an 18. Stelle; wenig voran stehen die Seiler und Fischer mit 394 fl. auf den Mann. Am reichsten sind die Krämer (Kaufleute), von denen jeder im Durchschnitt auf 1182 fl. eingeschätzt ist; als 4. Nummer folgen die Bäcker, von denen der einzelne 1009 fl. hat. Immerhin mag das Schiffergewerbe noch besser seinen Mann genährt haben als etwa das ehrsame Schusterhandwerk, da dessen Mitglieder nur auf 341 fl. taxiert werden und doch wohl auch ihr Auskommen zu finden wußten.

Welch furchtbares Unglück die Kriegsfurie über Mainz gebracht hatte, zeigen die Zahlen von 1637. Die Steuerleute

<sup>1</sup> St.Z.B. Bl. 2, 3.

<sup>2</sup> Vgl. Quellen VIII.

<sup>3</sup> Das Gleiche gilt für die Vicedomantsprotokolle. Vgl. besonders Protokolle von 1580, 1581 im M.A.

<sup>4</sup> Den folgenden Ausführungen ist im wesentlichen die übersichtliche Tabelle, wie sie Frohnhäuser (Schweden in Mainz S. 226 Anm. 120) giebt, zu Grunde gelegt.

sind von 106 auf 47 zusammengeschmolzen, haben also weit mehr als die Hälfte ihrer Mitglieder verloren. Der durchschnittliche Menschenverlust von 46,6%, welcher sich für die Zünfte insgesamt feststellen läßt<sup>1</sup>, ist gerade bei ihnen um ein Beträchtliches überschritten. Erklärlich wird dies, wenn wir bedenken, wie vor allem das Verkehrsleben unter den andauernden Wirren gelitten hatte<sup>2</sup>, und wie gerade Schiffer und Steuerleute sich von beiden Seiten zwangsweise Einstellung und Verwendung zu gefährvollen Fronfahrten (Pionierdiensten) mußten gefallen lassen<sup>3</sup>.

In der sich anschließenden Friedenszeit ist die Mitgliederzahl der Schifferzunft wieder langsam gestiegen, wenn auch in den sechziger Jahren mit circa 50—55 selbständigen Meistern der Bestand aus dem Anfange des Jahrhunderts (77 anno 1606) noch nicht erreicht ist<sup>4</sup>. Ein Verzeichnis im Zunftbuch von 1677 kennt bereits 57 Genossen, wozu noch 5 Witfrauen, denen die Weiterführung des Gewerbes nach dem Tode ihres Ehegatten gestattet ist, zu rechnen sind<sup>5</sup>. Wenig später finden sich über 60 „Zunftbrüder“ zusammen.

Auf dieser Zahl dürfte sich dann die Genossenschaft gehalten haben<sup>6</sup>, bis die Umgestaltung der Verhältnisse im 18. Jahrhundert eine Änderung brachte, von der noch weiter unten die Rede sein wird.

Es kann sich bei der kritischen Würdigung der Zunftorganisation nicht um eine ermüdende Aufzählung aller einzelnen Bestimmungen handeln; wir wollen nicht jeden Artikel der Ordnungen auf seinen nationalökonomischen Wert untersuchen, sondern uns bescheiden, Wesentliches hervorzuheben und stichprobenähnlich zu illustrieren, um dann bei wenigen besonders wichtigen Einrichtungen etwas länger zu verweilen.

<sup>1</sup> Frohnhäuser, Schweden in Mainz S. 207, 208.

<sup>2</sup> Frohnhäuser, a. a. O. S. 53 ff.

<sup>3</sup> M.A. (Akten über Handel und Verkehrswesen) des öfteren.

<sup>4</sup> 1661: Steuerleute 54, Fischer und Seiler 39, Bäcker 39,  
1662: „ 52, „ „ „ 38, „ 31,  
1664: „ 52, „ „ „ 38, „ 36,  
1666: „ 59, „ „ „ 44, „ 46,  
1670: „ 51, „ „ „ 32, „ 31.

Des öfteren findet sich in diesen Aufzeichnungen der Vermerk, der eine oder andere sei „miserabilis“ oder könne wegen „paupertas“ keine Steuern zahlen.

<sup>5</sup> S.Z.B. Bl. 18—20. Dafs dabei die Gesellen nicht mit inbegriffen sind, beweist eine Eingabe der Steuerzunft an die Regierung von 1676, in welcher von unserer in mehr als 100 Personen bestehenden Steuerzunft“ geredet wird. S.Z.B. Bl. 101.

<sup>6</sup> Durchaus irrig ist die Ansicht Löpers (Rheinschiffahrt Strafsburgs S. 102/103), es habe gegen Ende des 17. Jahrhunderts in Mainz nur 4 bis 5 Schiffer gegeben. Quetsch (Verkehrswesen S. 81) hat dieselbe anscheinend kritiklos übernommen.

Wenn man heute nach immer weitergehender Verstaatlichung der Verkehrsmittel hindrängt, so liegen diesem Streben neben allgemein politischen und finanziellen Gründen auch nationalökonomische Gedanken zu Grunde. In den vergangenen Jahrhunderten war es aber gerade unter letzterem Gesichtspunkte noch weit nötiger, daß das Gemeinwesen die Transporteinrichtungen in Verwaltung nahm oder doch zum allermindesten deren Zugänglichmachung für das große Publikum beaufsichtigte. Wenn man für irgend welchen Beruf eine andauernde korporative Zusammenfassung unter straffer Leitung durch die Regierung wünschen mußte, so war dies für das Schiffergewerbe der Fall. Die Benutzung der wichtigsten natürlichen Strafsen des Rheins und Mains mußte möglichst einheitlich und durchgreifend geregelt sein. Es mußte feststehende Normen geben, die in weiten Kreisen bekannt gemacht waren, damit jedermann sich nach ihnen richten konnte.

Das Volk hatte wohl seit den Tagen des frühen Mittelalters<sup>1</sup> sich genügend Wertvorstellungen erworben, es hatte gelernt, die gute von der schlechten Ware ohne fremde Beihilfe zu sondern. Aber reichte das Verständnis des einzelnen auch aus zur Beurteilung der komplizierten Verhältnisse, wie sie das Verkehrsleben mit sich brachte? Vermochte ein jeder die Leistungen der Rheinschiffer richtig zu taxieren?

War der Bürger mit den Darbietungen des Krämers oder Bäckermeisters unzufrieden, so konnte er getrost den Mutes ohne Umstände sich zu dessen Nachbar wenden, um dort seinen Bedarf zu decken. Wie ganz anders lag der Fall, wo es galt, Güter oder gar die eigene Person einem Fährmanne zum Weitertransport anzuvertrauen. Hier war der Kunde dem betreffenden Gewerbetreibenden weit mehr in die Hand gegeben; er stand ihm oft allein gegenüber und konnte sich nicht leicht an dessen Genossen wenden, da nicht jeder sein „Geschirr“ ohne weiteres in Bereitschaft hatte, viele auch anderwärts beschäftigt und daher nicht zur Stelle waren. Weiterhin war es viel weniger leicht, den Wert einer Leistung zu bemessen, deren man nicht täglich oder öfters, sondern, wie das gewöhnliche Reisepublikum, nur gelegentlich einmal bedurfte, und die sich der Laienbeurteilung auch um deswillen entzog, da sie nicht stets in gleicher Weise geboten werden konnte, sondern unter dem Einfluß äußerer Umstände, wie Wind und Wellen, Abänderungen erlitt. Und wie erst sollte sich der einzelne verhalten, wenn der gemietete Schiffer der naheliegenden Versuchung nachgab und unterwegs Schwierigkeiten machte?

Hier konnte nur durch kurfürstliche Erlasse oder durch seitens der Regierung bestätigte Ordnungen der Genossenschaft,

<sup>1</sup> Vgl. Schmoller, Tucherbuch S. 18—20.

in welcher sich alle Schifflleute zusammenfanden, der Hülfslosigkeit des einzelnen gesteuert werden.

Freilich ist ja in den Zunftbestimmungen die Rücksicht auf das Publikum oft nur eine vorgeschützte, hinter welcher das egoistische Interesse der Bruderschaft sich verbirgt. Man denke etwa an die Vorschrift, daß fremde Schiffer in Mainz einen des Rheines kundigen Steuermann nehmen mußten, mit der Begründung, dies geschehe, damit die Kaufmannsgüter oder der Pilgerzug besser versorgt sein möchten<sup>1</sup>. Wertvoller schon ist die Bestimmung, es solle Sorge getragen werden, daß zu Rheinfahrten nur taugliches Geschirr<sup>2</sup> Verwendung finde und die Fahrzeuge nicht überladen seien<sup>3</sup>. Auch wird darauf gehalten, daß die dem Kunden gegenüber eingegangenen Verpflichtungen, der durch Hingabe des Gottespfennigs bekräftigte Vertrag<sup>4</sup>, ordentlich ausgeführt werden. Die auf Nichterfüllung gesetzte Strafe ist recht hoch bemessen. Ferner soll der Schiffer die übernommene Warenladung am Krahn mit Vorsicht einnehmen, sorgfältig auf seinem Fahrzeug verstauen und achten, daß sie, ohne auf der Fahrt Schaden genommen zu haben, am Ziele richtig abgeliefert werde. Für pflichtwidriges Gebahren seiner Angestellten bleibt er haftbar und wird gegebenenfalls sogar noch besonders in Strafe genommen<sup>5</sup>. Betreffs der Verfrachtung von Wein und Bier wird noch ausdrücklich darauf hingewiesen, daß das beliebte Anstechen der Fässer ohne Erlaubnis des Eigentümers aufs strengste untersagt sei<sup>6</sup>.

Immer und immer wieder wird betont, die Fährleute sollten sich dem Publikum gegenüber eines geziemenden Benehmens befeißigen und aller Roheiten gänzlich enthalten. Das mit mannigfachen Gefahren verknüpfte Handwerk scheint eine gewisse Verwilderung der Sitten mit sich gebracht zu haben, der man durch stets erneute Mahnungen und Drohungen zu begegnen suchte.

Am meisten hatten die Vergnügungsreisenden hohen und niederen Standes, welche mit gemieteten Jachten nach dem Rheingau oder bergwärts fuhren, Anlaß, sich zu beschweren. Auf diesen kleinen Fahrten mochten die Schiffer sich weit mehr wie bei den großen Kauffahrteizügen Willkürlichkeiten erlauben. Da wird denn verschiedentlich bestimmt, die Zunft sei dafür verantwortlich, daß jederzeit ein Gefährt zur Benutzung bereit liege, der gedingte Schiffer habe jedermann mit Bescheidenheit nach Standesgebühr zu behandeln, die ver-

<sup>1</sup> A.Z.O. Art. 24.

<sup>2</sup> S.Z.B. Bl. 101.

<sup>3</sup> A.Z.O. Art. 25.

<sup>4</sup> A.Z.O. Art. 26.

<sup>5</sup> N.Z.O. Art. 10, 11.

<sup>6</sup> Joh. Schweickarts Taxordnung S. 31.

glichene Stunde zur Abfahrt genau einzuhalten, er dürfe ohne Willen des Mietenden weder Güter noch Personen mit ins Fahrzeug nehmen, an den Zöllen nicht unnötig verweilen, nirgends ohne Begehren und ausdrückliche Zustimmung anlanden und ähnliches mehr<sup>1</sup>.

Um derartige Vorschriften ausführen zu können, bot die Organisation in geschlossenen Verbänden die beste Handhabe. Die Regierung konnte durch ihre Vermittlung die getroffenen Anordnungen den einzelnen weit besser kund thun<sup>2</sup>, wo sie bei dem einen oder anderen Widerstand merkte, sich an die Vereinigung halten und auf diese den nötigen Druck mühelos ausüben. Dann übernahmen es schon die Genossen im eigenen Interesse, für die gebotene Korrektur zu sorgen. Andererseits gab diesen ihre Geschlossenheit wieder genügenden Schutz gegen etwaige Unbilligkeiten der Kunden. Auch gab der enge Zusammenhalt vielfache Gelegenheit zu wechselseitiger Aushilfe. Die Zunftbrüder konnten einander bei schweren Fahrten, welche die Kräfte eines Schiffmannes überstiegen, hilfsbereit beispringen, sie vermochten dem in Not geratenen Kollegen aus gemeinsamer Kasse zu helfen<sup>3</sup> oder, wenn dies nicht ausreichte, durch Sammlung von Beiträgen ihm ein neues Aufkommen zu ermöglichen<sup>4</sup>. Es gemahnt fast an die modernen Gesetze über den unlauteren Wettbewerb, wenn wir lesen, die unbillige Abstofsung der Kunden und Dienstboten sei verboten<sup>5</sup>, oder dafs „einer dem andern sin hufs oder erbe mit ersteigung des zinses oder anders geverlichen abespante.“ Und weiterhin, niemand solle seinen Genossen zu dessen Schaden unterbieten, sondern der zweite solle sich dem Kaufmann erst zur Verfügung stellen, wenn der zunächst in Aussicht genommene Dienst- oder Mietvertrag ersichtlich nicht zu stande gekommen sei<sup>6</sup>.

<sup>1</sup> N.Z.O. Art. 21. Verordnung wegen der Jagden und Passagier-nachen von Mainz bis Kölln anno 1749 Art. 1—3 (Sammlung M. Verordnungen S. 138).

<sup>2</sup> Die Erlasse wurden meist den Brudermeistern zur weiteren Bekanntmachung übergeben (M.A. Zunftakten des öfteren).

<sup>3</sup> Die Kasteler Fergen hatten sogar eine Art Krankenversicherung. Wer unpaß war und sich nichts durch Arbeit verdienen konnte, erhielt jeden Tag einen Schilling Heller (Fergenbuch Bl. 9, vgl. Beilagen Nr. 1 Art. 22).

<sup>4</sup> Charakteristisch für den Geist des Wohlfahrts- und Polizeistaates ist z. B. die Thatsache, dafs die bei einer Kollekte innerhalb der Krämerzunft anno 1777 eingehenden 63 fl. nicht dem verunglückten Schiffer Sebastian Hepp selbst, sondern dem Ratsverwandten übergeben werden, damit dieser den Ankauf neuen Geschirres überwache. M.A. (Akten über Handel und Verkehrswesen).

<sup>5</sup> A.Z.O. Art. 15.

<sup>6</sup> A.Z.O. Art. 23.



## § 9.

## 2. Die Preisnormierung.

Das gute Einvernehmen zwischen Publikum und Schiffern ward am leichtesten bei Regelung der Kostenfrage getrübt. Anfangs waren die Frachttaxen ganz nach freier Vereinbarung gezahlt worden; als sich dann die Schwierigkeiten häuften, hatte die kurfürstliche Regierung<sup>1</sup> deren Regulierung übernommen. Ihre vom Geiste der Wohlfahrts- und Polizeistaatslehre durchdrungene Politik suchte möglichst beiden Teilen gerecht zu werden. Das Schmälern des geschuldeten Lohnes durch die Kunden, wie ein Überfordern dieser durch die Fährleute wurden gleichmäsig untersagt.

Die umfangreiche Taxordnung des Kurfürsten Johann Schweickart<sup>2</sup>, welche nach „vorhergegangener fleißiger Beratung und Kommunikation“ mit Vertrauenspersonen im Jahre 1623 erlassen wurde, macht den Versuch, einer allgemeinen Teuerung zu wehren. Demgemäfs sind zunächst die kursierenden Gold- und Silbermünzen in Gulden und Kreuzer umgesetzt und so auf einen Rechnungsfuß gebracht<sup>3</sup>. Dann wird angewiesen, was die einzelnen Gewerbe für die jeweiligen Leistungen zu fordern haben. Für „Mayntzer Marckschiff- und andere Schifflente, so den Mayn-auff und abgehen“, werden die Preise einheitlich normiert. Zunächst werden die Touren nach Frankfurt in Rücksicht auf Art der Fahrzeuge und Ladungen, schliesslich die weiteren Strecken geregelt<sup>4</sup>. Die Detaillierung geht bis ins einzelne; beispielsweise wird gesagt, dafs eine Person, welche das Marktschiff versäumt und sich mit einem Nachen nachrudern und beilegen läfst, dafür 4 Kreuzer zu entrichten hat. Dafs die meisten Bestimmungen sich auf die Benutzung der Mainstrafse und viel weniger auf die Rheinfahrten beziehen, erklärt sich wohl daraus, dafs die Ordnung eine allgemeine Regelung der Preisverhältnisse innerhalb der Kurlande, welche sich am genannten Nebenfluß hinzogen, anstrebte, während bei dem Hauptstrom schon dicht oberhalb Mainz Pfälzer Gebietshoheit begann. Interessant ist der ausgedrückte Wille, dafs „hinfüro die Mefskrämm, so die Schifflent ihren Steuerleuten und Schiffknechten aufs ein-

<sup>1</sup> Ähnlich erließ der Magistrat in Strafsburg seit dem 17. Jahrhundert die Fracht für die Gütertransporte. In den Jahren 1677 ff. wurden besondere „Frachtbüchlein“ veröffentlicht. Löper, Rheinschiffahrt Strafsburgs S. 62, 227.

<sup>2</sup> Defs hochwürdigsten Fürsten und Herrn Johann Schweickarts defs H. Stuls zu Meyntz Ertzbischoffen . . . Taxordnung publicirt und aufgangen im Jahr 1623. (Getruckt zu Meyntz bey Anthoni Strohecker.)

<sup>3</sup> A. a. O. S. 5.

<sup>4</sup> A. a. O. S. 29—31.

geführten mißbrauch kauffen müssen, gantz auffgehoben und abgestellt sein“ sollen<sup>1</sup>.

Der großen Zunftordnung Anselm Franz' von 1685 ist ebenfalls eine ausführliche Frachtregulierung mit auf den Weg gegeben<sup>2</sup>. Die Taxsätze für Kaufmannsgüter sind meist auf den Centner ausgeschlagen. Durchschnittlich wird für 100 Pfund einer Ware von Mainz bergwärts bis Straßburg die Summe von 18 Batzen geschuldet. Die Preise für Personenfahrten verstehen sich für Hin- und Rückreise ohne längeren Aufenthalt am Bestimmungsort. Der zweibordige Nachen mit 1 bis 6 Personen nach Speyer und zurück wird z. B. mit 9 Gulden bezahlt. Nicht eingeschlossen darin ist das freier Vereinbarung unterliegende Wartegeld, welches dem Schiffer verfällt, wenn er an einer Landestelle länger als zwei oder drei Stunden mit seinen Fahrgästen verweilen muß. Ebenso kann bei schwieriger Tour, wie zu Herbstzeiten, eine höhere Summe gefordert werden.

Kurfürst Anselms Taxnormierung ward nicht nur der Schifferzunft bekannt gegeben, sondern auch durch den Druck verbreitet und erlebte mit wenig Abänderungen immer neue Auflagen. Alle Preisregulierungen für die „Jagden- und Passagiersnachen auf dem Rhein und Main“ werden bis gegen Ausgang des folgenden Jahrhunderts an sie angeschlossen<sup>3</sup>. Nur werden noch Sätze für die „großen Jachten“ hinzugefügt. Für eine Jacht mit 3 Zimmern von Mainz bis Köln werden bis zu 37 fl. gefordert, während die einzelne Person ohne Gepäck nur 1 fl. 30 kr. für die nämliche Strecke zu entrichten hatte. Im übrigen sind die Preise die ganze Zeit über sich ziemlich gleich geblieben.

Die Frachtgelder für Kaufmannsgüter thalwärts bis Köln wurden nach Anhören der Handels- und Schifflleute in einem Erlasse von 1719 geregelt<sup>4</sup>. In verschiedenen Jahren, wie 1727, 1737, 1785, wurde derselbe dann in wiederholten Verordnungen aufs neue bestätigt. Zuletzt freilich ward bestimmt, daß in Berücksichtigung der allzusehr gestiegenen Lebensmittel, Fourage und Schiffsbaumaterialien den Schiffern bis auf weiteres bei der Bergfracht eine Zulage von 5 kr. auf jeden Reichthaler bewilligt und von den Faktoren und Handelsleuten ausgezahlt werden solle<sup>5</sup>.

<sup>1</sup> A. a. O. S. 29.

<sup>2</sup> Vgl. Beilagen Nr. 5.

<sup>3</sup> Ordnung und Tax wegen der Jagden und Passagiersnachen von Mainz bis Köln, 21. Mai 1749 (Sammlung M. Verordnungen S. 137 ff.; auch Einzeldruck Nr. 190 M.A. Ordnung u. Tax für Jagden u. Nachen etc. Juli 1754 (M.A. Einzeldruck. Querfolio Nr. 240).

<sup>4</sup> Frachten von Frankfurth bis Cöllen zu Thal, so im Jahr 1719 im Monath September errichtet und im Jahr 1727 im Monat August renoviret worden. Mainz, 27. Juli 1737 (M.A. Einzeldruck Nr. 106. Großfolio).

<sup>5</sup> Thalfrachttaxe von Mainz bis Köln und zurück vom 18. März 1785 Art. 9 (M.A. Akten über Handel und Verkehrswesen. Einzeldruck).

Weitgehendste Fürsorge liefs die kurfürstliche Regierung der Frachtnormierung der Mainz-Frankfurter Marktschiffe angedeihen. Hier war ein Eingreifen der Staatsgewalt um so mehr am Platze, als die Monopolisierung dieser Transporteinrichtung fremde Konkurrenz ausschlofs und leicht zu einem Treiben der Preise führen konnte. Man darf sagen, dafs dieser letzteren Möglichkeit seit dem Mittelalter stets energisch vorgebeugt wurde, ja dafs die Interessen des Publikums den Schiffern gegenüber fast einseitige Begünstigung erfuhren<sup>1</sup>. Die verschiedenen Machthaber drängten von Anfang an auf Herabminderung der Preise, die um so niedriger sein konnten, weil die Aufbringung eines angemessenen Schiffslohnes bei ihnen im Unterschied zur freien Schifffahrt sich auf eine gröfsere Zahl von Personen verteilte. Die Städte Mainz wie Frankfurt und dazwischen auch der Landfriedensbund achteten darauf, dafs die Passagiere „von den Schiffleuten mit dem lohne nicht beschwert werden“. Sie setzten demgemafs eine Maximalgrenze des Fahrpreises fest und zwar für Berg- und Thalfahrt gleichmäfsig<sup>2</sup>. Freilich gingen die verkehrswirtschaftlichen Wohlfahrtsbestrebungen der damaligen Zeit noch nicht so weit, dafs man auch Fremde in diese Taxordnung mit einbezogen hätte.

Für den Gütertransport der Marktschiffe wurden durch die Obrigkeit zunächst keine festen Tarife geschaffen. Für sie war man lange zweifelsohne auf die gewohnheitsmäfsig herkömmlichen Sätze beschränkt. Dies mag daher kommen, dafs man der Schwierigkeit, welche die Unterschiede der Güter nach Quantität und Qualität der einheitlichen Lohnfestsetzung bereiteten, ursprünglich nicht gewachsen war. Auch die Einrechnung des Zoll- und Krahnengeldes, die bei Abwesenheit der Eigentümer von den Schiffern gezahlt wurden, war nicht leicht. Hier griff dann später die erzbischöfliche Regierung ein, indem sie ganz peinlich durchgeführte Frachtsätze normierte. Die älteste Verordnung dieser Art, von der wir wissen, wurde im Jahre 1670 ausgegeben. Sie ist freilich nur in einem der Neudrucke erhalten, wie solche mit unmerklichen Änderungen und Zusätzen im 18. Jahrhundert fast jedes Jahrzehnt ausgegeben wurden<sup>3</sup>. So liegen uns noch Redaktionen vom Februar 1737, vom April 1747 und Juli 1754 vor.

Hin- und Rückreise werden zwar genau auseinander ge-

<sup>1</sup> Bettgenhaeuser, Marktschifffahrt S. 29.

<sup>2</sup> Das Nähere bei Bettgenhaeuser a. a. O. S. 15—23.

<sup>3</sup> Churf. Mainz. Marckschiffahrts Tax vom 6. Febr. 1737 (M.A. Einzeldruck Nr. 101. Fol. 4 Seiten). — Desgl. vom 5. April 1747 in Sammlung M. Verordnungen S. 61—71 und in M.A. (Einzeldruck Nr. 159. Oktav. 12 Seiten und Einzeldruck Nr. 158. Doppelt Großfolio). — Desgl. vom 24. Juli 1754 in M.A. (Einzeldruck Nr. 241. Querfolio. 1 Seite).

halten, jedoch sind die Frachtsätze der nämlichen Waren auf beiden Touren nicht wesentlich verschieden. Dagegen werden die meisten Güter nur in der einen oder anderen Reihe genannt, ein Beweis dafür, daß ein Austausch der Gegenstände stattfand und nicht immer dieselben flussauf- und -abwärts gingen<sup>1</sup>.

Schließlich waren auch die Taxen für den Trajekt der Kasteler Fergen, die Zwergfahrt bei Weisenau und bei Budenheim-Walluff durch kurfürstliche Verordnung genau geregelt<sup>2</sup>.

Die erwähnten Erlasse wurden streng gehandhabt. Sie mußten „unabbrüchlich beibehalten werden“<sup>3</sup>. Weder Kunde, noch Fährmann durfte ihnen unter irgend welchem Vorwand zuwiderhandeln<sup>4</sup>. Die Faktoren und Handelsleute, welche sich einen Abzug von der regulierten Fracht erlaubten, sollten beim erstenmale mit 100 Rthlr., zum zweitenmale mit 200 Rthlr. bestraft werden. Bei der dritten Verfehlung wurden sie der „Spedition“ für immer verlustig erklärt. Andererseits sollten jene Schiffeleute, welche unter der verglichenen Fracht fuhren oder nur das Geringste davon abließen, im ersten Kontraventionsfalle mit 50, im zweiten mit 100 Rthlr. Strafe belegt werden. Für den dritten Rückfall war ihnen der Verlust ihres Gewerbes oder des Ladungsrechtes am hiesigen Ufer angedroht. Damit nicht heimlich gegen die Verordnung gesündigt werden konnte, mußte jeder Schiffer vor seiner Abfahrt zu Thal bei Abholung des Brückenzeichens mittelst Handgelöbnis an Eidesstatt schwören, daß ihm kein Abzug gemacht und er nicht genötigt sei, unter der genehmigten Taxe zu fahren. Ferner hatten die Kaufleute in den Frachtbriefen jedesmal ausdrücklich zu bemerken, daß die Auszahlung des geschuldeten Lohnes im 24 fl.-Fusse geschehen solle, womit verhindert ward, daß man die Frachtführer durch einen einseitig eingeführten, den Kreisschlüssen zuwiderlaufenden Geldkurs an ihrem Verdienste kürzte. Auch wurde wiederholt darauf hingewiesen,

<sup>1</sup> Für eine Geschichte des Handels und seiner Gegenstände in den vergangenen Jahrhunderten wäre die Ausnutzung der verschiedenen Taxrollen von höchstem Werte.

<sup>2</sup> Tax für die Casseler Förcher, 9. März 1748 (Sammlung M. Verordnungen S. 146). — Tax für die Zwergfahrt bei Weissenau, 9. März 1748 (a. a. O. S. 148). — Tax, was die nicht gefrewete Personen bei der Zwergfahrt zu Walluff und Budenheim zu zahlen haben, vom 16. April 1749 (a. a. O. S. 153 und Einzeldruck Nr. 188).

<sup>3</sup> Noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts war es unter Umständen den Unternehmern verboten, mit irgend jemand über die in der Taxe festgesetzten Preise einen Vergleich zu treffen. Vgl. Verordnung über die Postschiffe Art. 21.

<sup>4</sup> Die folgenden Bestimmungen sind einem Erlasse des Kurfürsten Friedrich Karl Joseph vom 18. März 1785 entnommen. M.A. (Akten über Handel und Verkehrswesen).

dafs die geschuldeten Gelder nicht in Scheidemünze, sondern in umlaufenden Gold- und Silbersorten zu entrichten seien<sup>1</sup>.

Schliesslich war zwecks weitgehender Sicherung gestattet, dafs der Schifferstand einen eigenen „Bestätter“ in Köln aufstellte, welcher sämtliche Gebühren erhob und dem Frachtführer in einer Summe aushändigte. Um eine Hinterziehung an der Centnerzahl zu vereiteln, mußten die Güter sämtlich abgewogen und das Gewicht auf jedes Stück gezeichnet werden.

Trotz dieser strengen und ausgeklügelten Mafsnahmen kam es immer wieder zu Streitigkeiten zwischen beiden Teilen, so dafs die kurfürstliche Verwaltung stets von neuem schlichtend und mahnend eingreifen mußte<sup>2</sup>.

Wem kamen nun eigentlich diese Taxordnungen zu gute? Fand das Publikum oder der Schifferstand dabei seinen grössten Vorteil? Die Erlasse selbst sind darüber nicht einer Meinung. Die einen betonen, der Schutz der Allgemeinheit gegen Übervorteilung durch die Fahrtgenossen gebiete die staatliche Regulierung<sup>3</sup>. Charakteristisch ist in dieser Hinsicht die Satzung des Kurfürsten Anselm Franz<sup>4</sup>. Nach ihr soll dem Ansuchenden, wenn ein Schiffer um den festgesetzten Preis nicht fahren will, durch den Zunftmeister ein bereitwilliger Mann bezeichnet werden<sup>5</sup>. Der Widerspenstige soll ermahnt und, wenn er in seiner Hartnäckigkeit verharret, in Strafe genommen werden. An anderer Stelle wird dagegen die Ansicht ausgedrückt<sup>6</sup>, die alte Frachttaxe müsse neuerdings eingeschärft werden, da durch die fortdauernden Zuwiderhandlungen der ganze Schifferstand in solchen Rückgang komme, dafs er nicht mehr im stande sei, sich und seine Familie zu erhalten oder das zum Betriebe erforderliche Schiff und Geschirr aufzustellen.

Sicherlich waren die allgemein gültigen Sätze namentlich für die frühere Zeit von Vorteil. Der wirtschaftliche Sinn der einzelnen, wie der Masse war noch nicht dermassen entwickelt, dafs er derartiger vom Staate gebotener Stützen entbehren konnte. Es war in ihnen zugleich ein notwendiges Korrelat der Schiffer-Privilegien gegeben<sup>7</sup>. Gegen Ausgang des vorigen Jahrhunderts mochte dann allerdings eine gewisse zünftlerische

<sup>1</sup> Erlafs von 1746 (M.A. Akten über Handel und Verkehrswesen).

<sup>2</sup> M.A. (Zunftakten der Schiffer).

<sup>3</sup> Diese Tendenz spiegelt sich in der N.Z.O. von 1685, im Marktschiffs-Fracht-Reglement vom 24. Juli 1754.

<sup>4</sup> N.Z.O. Art. 21. Fast wörtlich aufgenommen in die Taxordnung wegen Jagden u. Passagier-Nachen vom 21. Mai 1749 Art. 5 (Sammlung M. Verordnungen S. 139).

<sup>5</sup> Vgl. oben S. 31, 32.

<sup>6</sup> Erlafs vom 18. März 1785 (M.A. Akten über Handel und Verkehrswesen).

<sup>7</sup> Vergleichsweise sei auf die heute noch üblichen Fährgelder verwiesen.

Ängstlichkeit, nicht die Rücksicht auf das große Publikum bei der Preisnormierung ausschlaggebend gewesen sein. Die Sorge für die Wohlfahrt der Schiffergesellschaft mochte gelegentlich als Fessel für den Handel betrachtet werden. Ob und inwieweit im einzelnen Falle dadurch eine gesunde Konkurrenz und somit nationalökonomischer Fortschritt gehemmt wurde, läßt sich freilich schwer feststellen. Am schwierigsten war die Einhaltung der approbierten Frachtsätze durchzuführen, wenn das Angebot niederrheinischer oder oberländischer Schiffer mit ins Spiel kam. Die Mainzer Zunftbrüder müssen allem Anscheine nach nicht die billigsten gewesen sein<sup>1</sup>. Kölner und Niederländer fuhren unter Umständen, namentlich wenn sie Rückfracht fassen konnten, um billigeres Geld. Trotzdem waren die Kaufleute ersichtlich mit den Mainzern nicht unzufrieden, da ihnen die Beförderung bei ihren kleineren Schiffen rascher von statten ging.

## § 10.

### 3. Rang- und Reihefahrten.

Es war bereits oben<sup>2</sup> von dem Mainzer Stapelrechte die Rede. Nach Beendigung des dreißigjährigen Krieges wurde die Erneuerung und Kräftigung desselben mit bemerkenswertem Erfolge angestrebt. In der Absicht, die darniederliegende Schifffahrt zu heben, verordnete Kurfürst Johann Philipp von Schönborn<sup>3</sup>, „dafs hinfüro keinen niederländischen oder andern Schiffern mit ihren Schiffen und Waren von dasigen Staaten über sich den Rhein und Main hinauf zu fahren in keiner Weise verstattet werden, sondern dieselben Waren allerdings nach Ausweisung erhaltenen und vor mehr als 100 Jahren in Gebrauch gewesenenen kaiserlichen Regals (der Stapelgerechtigkeit) auf einen anderen Boden überschlagen und wirklich ausgeladen, davon die gewöhnlichen Rechte und Kaufhausgebühren entrichtet, alsdann weiteres gefolgt werden sollen.“

Durch die unter dem Namen Lothar Friedrichs von Metternich-Burscheid „Erneuerte Renthen-Ordnung der Renthe Loneckh“ von 1674<sup>4</sup> und die Erneuerte Kaufhaus-Ordnung vom nämlichen Jahre<sup>5</sup> wurden diese Bestimmungen noch weiter

<sup>1</sup> Verhandlungen vor dem Vicedomamt vom 2. und 12. April 1698 (MA. Schifferzunftakten). Die Mainzer behaupten auch, sie müßten um deswillen mehr Lohn fordern, da sie unterwegs mehr als die Kölner durch Zölle mitgenommen würden.

<sup>2</sup> Vgl. oben S. 43, 44.

<sup>3</sup> Bockenheimer, Gewerbe in Mainz S. 10, 11; Quetsch, Verkehrs-wesen S. 82.

<sup>4</sup> M.Stdt.B. in zwei Exemplaren Reinschrift in Ganzlederband und Konzept in Pappband.

<sup>5</sup> M.Stdt.B. Reinschrift in Großfolio auf Pergament.

ausgebaut. Es wurde streng darauf gehalten, daß die in der Taxrolle vorgesehenen Gebühren am Krahen und bei der Lagerung gezahlt wurden und nicht etwa die Schiffer unterwegs ausladen oder die Nebenschiffe, den sogenannten „Anhang“, an irgend einer Station abgeben konnten. In Wirklichkeit wurde freilich nur für wenige Artikel ein thatsächliches Warenstapelrecht gehandhabt, während es in der Hauptsache so ausgeübt wurde, daß es lediglich die Schifffahrt betraf, indem die fremden Güter bloß in Mainzer Schiffe umgeladen werden mußten. Die Regierung, welcher die Einnahmen nicht entgingen, und die Schifferzunft befanden sich gleichwohl bei diesem Zustand. Allerdings war noch die Frage zu lösen, welchen aus den Mitgliedern der letzteren jedesmal die Verfrachtung der Güter anvertraut werden sollte. Wollte man nicht, daß jeder sich drängte und einer den andern unnötig schädigte, so mußte eine gewisse Ordnung innegehalten werden. Es hat sich dann sachgemäß gerade während der Zeit des weitgreifenden Stapelrechts in Mainz die Rang- oder Reihefahrt entwickelt. Sie beruht im wesentlichen darauf, daß die Angehörigen einer Schiffervereinigung die zur Beförderung eingegangenen Güter in bestimmter Folge übernehmen. Diese Einrichtung bot ihnen den Vorteil, daß jedem ein Anteil an den Fahrten zugesichert blieb, indem er innerhalb gewisser Termine, ohne sich zu bemühen, seine Frachtladung erhielt. Andernfalls hätten sich die Genossen vielfach durch zu großes Angebot geschädigt, und der einzelne hätte zudem seine Fahrt nicht eher antreten können, als bis die entsprechende Vollladung zusammengebracht war.

Diese Einrichtung der Rangordnung ist seit Mitte des 17. Jahrhunderts in Mainz wesentlich emporgeblüht. Freilich war sie damals nicht etwas ganz Neues, sondern wurde bereits in weit früherer Zeit, wenn auch mehr gelegentlich, geübt. Beispielsweise findet sie sich schon in einer Kurmainzischen Schifferordnung von 1517, welche die Beförderung der Pilger zu dem Aachener Heiligtum regeln soll, genau beschrieben<sup>1</sup>. Es war bestimmt, „weliche zeit oder wan ein igklicher schiffman mit seinem eychen schiff den Ryn heruff zu berge zu faren der erst hie zu Mentz an landt kombt, sall auch an der widderfart, bilgerin und andere zu dale ghein Collen furderlich zu faren, der erst sin, unnd alsdann nach dem ersten der zweytt, der dritte, wie sie dan also in der herfart nach einander an lanndt komen, auch also nach ordenunge und nach einander bis zum letsten“. Dabei war es erlaubt, daß einer, der durch Krankheit, „kommer oder ander eehaftig

<sup>1</sup> Aus der Bodmannschen Sammlung von Abschriften Mainzer Urkunden im Großherzogl. Haus- und Staatsarchiv zu Darmstadt, abgedruckt in der Zeitschrift des Aachener Geschichtsvereins Bd. III (Aachen 1881) S. 135—137.

noit“ gehindert wurde, zu seiner Zeit zu fahren, seinen Platz mit einem andern tauschte. Er konnte sich dann verweilen und wenn jener, mit dem er wechselte, an der Reihe war, an dessen Stelle einspringen.

Innerhalb der Mainzer Schifferzunft waren nicht alle Mitglieder gleichmäfsig an den Rangfahrten beteiligt. Namentlich die weniger Bemittelten, welche nicht das nötige „Geschirr“ aufbringen konnten, blieben regelmäfsig davon ausgeschlossen. Weiter erforderte das Befahren des Rheins wegen der verschiedenartigen Beschaffenheit des Flußbettes genaue Kenntnis der einzelnen Abschnitte. So kam es, dafs ein Teil der Zunftbrüder mehr auf dieser, der andere mehr auf jener Strecke seinem Erwerbe nachging. Schliesslich bildeten sich innerhalb der grossen Vereinigung noch besondere Genossenschaften, wie die der Strafsburger Rangfahrer, welche in enger Geschlossenheit zusammenhielten und ihren Kollegen ängstlich den Zutritt verwehrten. Manche derselben, vor allem jene, welche nur kleine Jachten und Nachen besaßen, wurden von dem Gütertransport, auf welchen die Rangordnungen zugeschnitten waren, vollständig verdrängt und mußten sich mit der weniger vorteilhaften Beförderung von Personen begnügen<sup>1</sup>. Dies war vom Übel. Denn damit wurde ein Hauptzweck der Zunftorganisation, welcher darin bestand, sämtlichen Mitgliedern ein möglichst gleichmäfsig gutes Auskommen zu ermöglichen, teilweise vereitelt und ein Zunftproletariat geschaffen, welches zu unzufriedener Auflehnung fortwährend Anlaß hatte oder der Gesamtheit zur Last fiel. Es ward innerhalb einer Vereinigung, die zur gegenseitigen Unterstützung gegründet war, dem Konkurrenzneid Thür und Thor geöffnet.

Das „Für“ und „Wider“, wie es sich betreffs der Rangfahrten geltend machte, wird in den erhaltenen Akten vielfach erörtert. Gewöhnlich ist die Majorität für Beibehaltung oder Errichtung einer jedem Zunftbruder zugänglichen Reihenfahrt, während einzelne besonders thätige und energische Naturen auch ohne eine solche auszukommen vermeinen. Am besten spiegeln sich die jene Zeit beherrschenden Ansichten in Verhandlungen wieder, welche wegen Errichtung einer Rangordnung für den Gütertransport zwischen Mainz und Frankfurt gepflogen wurden. Sie fallen zwar erst in die Jahre 1790—97<sup>2</sup>, also ganz in den Ausgang unserer Periode, als die Schifferzunft schon mannigfache Wandlungen durchgemacht hatte, sind aber so bedeutsam, dafs sie hier Stelle finden sollen.

Aufser den Mefszeiten durften nur die Mitglieder der Mainzer Schiffergilde am Mainufer landen. Von diesen hatte

<sup>1</sup> Ähnliche Verhältnisse schildert für Strafsburg Löper a. a. O. S. 76.

<sup>2</sup> M.A. (Schifferzunftakten).



nun eine Minorität fast den ganzen Handel an sich gezogen, indem sie um billiges Geld nach der alten und nicht nach der revidierten Taxe fuhren. Die übrigen wandten sich deshalb an das Vicedomamt<sup>1</sup> und baten um Errichtung einer allgemeinen Reihenfahrt nach folgenden Grundsätzen: 1. Es sollten stets zwei Schiffe am Mainufer zur Einladung bereit gehalten werden; 2. kein Zunftglied dürfe mit seinen Forderungen unter die neu zu bestimmenden Frachtsätze herabgehen; 3. jeder müsse nach Zweidrittel-Belastung wegfahren; 4. auch den Witwen solle nach besonderer Liste ein Anteil am Range gesichert werden. In der Begründung zu diesem Vorschlag wird ausgeführt: dadurch, daß zwei Schiffe gleichzeitig ladefähig seien, behalte der Frankfurter Handelsmann die Wahl, welchem Schiffer er Vertrauen schenken wolle und komme nicht in Versuchung, der Mainzer Spedition seine Waren zu entziehen. Andererseits seien die Frachtführer durch den Rang in der Lage, an der Taxe festzuhalten und brauchten nicht zum Nachteil des „aerarii“, Unterschleife zu treiben. Schliesslich käme keiner zu kurz und fänden sie insgesamt bei dem Transporte der Frankfurter Güter ihren Vorteil.

Der das Vertrauen der Frankfurter genießende Teil der Zunft protestiert, als er von den neuen Plänen hört. Die Regierung fordert ein Gutachten ein und es liegen nun folgende „unmafsgebliche Gedanken“ des Polizeikommissärs Klingenbiel vom 6. Februar 1790 vor<sup>2</sup>. Einmal, es sei gar nicht erwiesen, daß derzeit unter der regulierten Taxe gefahren werde; wenn dem aber auch so sei, dann mache dies doch niemanden strafbar. Nicht nur die Frankfurter, auch die Mainzer Kaufleute drückten die Preise und würden lieber Kölner Schiffer mieten, als daß sie den Ansässigen höhere Forderungen genehmigten. Weiter habe der Staat gar kein Interesse daran, ob nur wenige oder ob alle Mitglieder der Genossenschaft Anteil an der Frankfurter Fahrt hätten. Auch sei der „Rang“ um deswillen bedenklich, weil eine Einigung seinetwegen mit dem Frankfurter Magistrat von nöten sei, weil der Staat dann für den einzelnen Schiffer haften müsse und Schwierigkeiten wegen der Abfahrtszeiten und dergleichen entständen. Endlich würden die Kaufleute, wenn man ihnen die Wasserstrasse verteuere, die Güter per Achse über Königstein gehen lassen, wobei dann keiner der beiden Teile einen Vorteil erränge.

Diese Ausführungen, welche ersichtlich einseitiges Klasseninteresse vertreten, werden in einem Promemoria der Schiffer energisch zurückgewiesen<sup>3</sup>. Es wird gesagt, den Frankfurtern

<sup>1</sup> Undatiertes Blatt (anscheinend 1790) im M.A.

<sup>2</sup> M.A. (Schifferzunftakten).

<sup>3</sup> Die 1790 begonnenen Verhandlungen wurden im Mai 1797 wieder aufgenommen. M.A. (Schifferzunftakten).

sei es gewislich gleichgültig, ob wie jetzt nur wenige Mainzer Schiffer sich an den Fahrten beteiligten oder ob deren Zahl sich vergrößere. Ihnen sei der Billigste sicher auch der Liebste. Daher sei eine Auseinandersetzung der Mainzer Regierung mit dem dortigen Magistrat durchaus überflüssig. Schwierigkeiten würden in dieser Hinsicht ohne Zweifel nicht erhoben. Von irgend welcher Kautionsleistung durch den Staat bei der Einrichtung dieser Reihenfahrt werde ebenso wenig die Rede sein, wie bei allen anderen. Dies sei ein Schreckschuß ohne jede Bedeutung.

Die geschilderten Verhandlungen wurden nicht zu Ende geführt. In der „Franzosenzeit“ kam Mainz unter ein neues Regime.

Die eingehenderen Bestimmungen über die Organisation und das Sonderrecht der Rangfahrer lernen wir am besten aus den Satzungen für die „Strafsburger Genossen“ kennen. Dieselben wurden nach dem noch weiter zu erwähnenden Ausgleich über die Bergladungen, welcher zwischen den Mainzer Schiffern und ihren Strafsburger Konkurrenten 1681 geschlossen wurde, festgestellt und haben in Anselms Ordnung Aufnahme gefunden<sup>1</sup>. Ausschlaggebend ist, wie sie betonen, lediglich die Rücksicht auf gute Bedienung der Kaufleute.

Jeder, welcher an der Übernahme der zu dem Range gehörigen Gütertransporte sich beteiligen will, hat drei Anforderungen zu genügen<sup>2</sup>. Er muß des Oberrheins vollkommen kundig, mit dem nötigen Fahrzeug und Geschirr genügend versehen und so wohlhabend sein, daß er für den durch eigenes Verschulden oder Nachlässigkeit des Gesindes entstehenden Schaden dem Kunden Ersatz bieten kann. Die also tauglich Befundenen sollen sich dann zu einer Vereinigung zusammenthun. Jeder, der als Neuling in ihren Kreis Eintritt findet, soll zur Erhaltung der Rangfahrt 12 Reichsthaler oder eine ähnliche vereinbarte Summe in die Zunftlade geben.

Diejenigen Genossen, welche zwar nicht die nötige Ausrüstung, sonst aber alle erforderlichen Eigenschaften besitzen, können, wenn sie wollen, bei einem der Rangfahrer als Steuerleute oder Knechte Dienste nehmen. Auch dürfen sie auf jeder anderen Strecke, selbst bis Köln hinunter, mit Güterverladung und Personentransport ihre Nahrung suchen. Hat einer derselben dann späterhin durch fleißige Arbeit sich genügende Mittel verschafft, dann soll er nach vorhergegangenem Gutheißsen durch die Zunft ebenfalls zur Fahrtgenossenschaft zugelassen werden. Letztgenannte an sich sehr lobenswerte Bestimmung scheint aber mehr theoretischen, denn praktischen Wert besessen zu haben. Es sind uns nämlich von 1681 bis

<sup>1</sup> N.Z.O. Art. 6—9.

<sup>2</sup> N.Z.O. Art. 6.

in die vierziger Jahre des 18. Jahrhunderts die Namen der jeweiligen Rangfahrer erhalten. In dieser ganzen Zeit nun sind stets acht Genossen an dem Range beteiligt<sup>1</sup>. Nur wenn einer von ihnen durch Tod oder Berufswechsel abgeht, tritt ein Nachfolger an seine Stelle. Ihre Zahl war demnach unzweifelhaft eine geschlossene und erst um 1755 bei Vereinigung des großen mit dem leichten Anker scheint sie auf zwölf gestiegen zu sein. Das Vicedomamt hatte frühe bei Besetzung der freiwerdenden Plätze ein gewichtiges Wort mitzusprechen. Es wird sehr bald besonders hervorgehoben<sup>2</sup>, der sich zur Aufnahme meldende Kandidat habe ein „gnädigstes Rescript“ beigebracht, die „Genehmhaltung Sr. Excellenz des Herrn Vicedoms“ nachgewiesen oder gar, er sei „auf Sr. Hochfreiherrlichen Excellenz des Herrn Vicedoms . . . Befehl“ in die Liste der Rangfahrer einzutragen und wie derartige Wendungen alle lauten mögen. Die Verleihung der Zulassung durch die Regierung wird anderwärts als Gnade bezeichnet<sup>3</sup>, für die nicht lediglich das Alter als Richtschnur diene, sondern die vornehmlich dem mit dem nötigen Fahrzeug ausgerüsteten Sohne des verstorbenen Fahrtgenossen zuteil werden solle. Es wurde demnach eine Art erblicher Privilegierung innerhalb ihres engeren Kreises angestrebt.

Segnete einer der Teilhaber das Zeitliche und seine Witwe<sup>4</sup> hatte Neigung, die Fahrten weiter zu pflegen, um sich und ihren Kindern den nötigen Unterhalt zu verschaffen, dann durfte sie ihren Rang beibehalten. Die anderen sollten ihr mit Rat und That zur Seite stehen, vor allem ihr zu kundigen und getreuen Knechten verhelfen. Sie wurde auch ihres Platzes in der Rangliste nicht verlustig erklärt, wenn sie einen der Zunft zugehörigen tauglichen Schiffer ehelichte. Des öfteren liefs sie sich freilich für ihren Platz abfinden und wurde ihr dann nur noch eine sogenannte „Gnadenreise“ zugestimmt, welche der Neubewerber für sie zu übernehmen hatte. Dieser selbst wurde in die Reihe als letzter eingestellt<sup>5</sup>. Da genanntes Privileg im 18. Jahrhundert allzu oft in Anspruch genommen wurde, auch von solchen, denen es ursprünglich gar nicht zugehört war, verordnete der Hofrat am 5. November 1784<sup>6</sup>, es sollten in Zukunft alle von der Gnadenreise aus-

<sup>1</sup> Vgl. Beilagen Nr. 6. Weiterhin ist die Namenliste der Rangfahrer vom Jahre 1766 erhalten (12 Mann). Ihr ist ein Verzeichnis von 8 Schiffen angefügt; „welche im stand sind“, in die Fahrtgenossenschaft aufgenommen zu werden. M.A. (Akten über Handel und Verkehrswesen).

<sup>2</sup> Namenliste der Strafsburger Rangfahrer 1728—1730.

<sup>3</sup> Bittgesuch des K. Keller vom 23. Okt. 1783. Vgl. M.A. (Schifferzunftakten).

<sup>4</sup> N.Z.O. Art. 6.

<sup>5</sup> M.A. (Akten über Handel und Verkehrswesen).

<sup>6</sup> M.A. Eod. loc.

geschlossen bleiben, welche von Mainz auswandern, die Schiffferei freiwillig niederlegen und ein anderes Gewerbe betreiben; dergleichen alle diejenigen, welche durch Beförderung zu einem kurfürstlichen Dienste, etwa dem eines Zöllners oder Überschlägers, gelangen. Nicht minder wird das Privileg in den Fällen versagt, wo der Verstorbene keine Kinder hinterläßt und das vorhandene Vermögen den Kollateralen anfällt, wie wenn die vorhandenen Kinder bereits versorgt sind oder hinlängliches Auskommen haben.

„Gnaden“- oder „Spielreisen“ im weiteren Sinne nannte man alle Gütertransporte, welche einem Reihenfahrer aus irgend einem Grunde auf seinen Rang nicht angerechnet wurden. Es waren dies vornehmlich die Fälle, in welchen der Schiffer mit „nicht erhaltener ordnungsmäßiger Befrachtung“, demnach mit weniger Gut, als der vollen Ladung seines Geschirrs entsprach, abfahren mußte. Verkehrsstockungen oder Witterungsverhältnisse, wie Eisgang zur Winterszeit, konnten daran Schuld tragen. Um den ewigen Reibereien der Genossen, welche sich nicht einigen konnten, wieviel an einer Vollfracht fehlen müsse, damit sie zur Spielreise taugte, ein Ende zu machen, bestimmte ein Erlaß von 1772<sup>1</sup>, daß jede Ladung über 1500 Centner auf der Straßburger Strecke als ganzwertige Rangfahrt zu betrachten sei.

Die Art der Verladung innerhalb der Reihenfolge war genau normiert. Keiner sollte gleichzeitig mehr als ein ganzes oder zwei halblastige Schiffe verfrachten und gegen Berg führen. Damit man über Beschaffenheit und Tüchtigkeit der Fahrzeuge eine gewisse Kontrolle hatte, war bestimmt, daß jeder Zunftbruder bei Aufnahme in die Straßburger Genossenschaft „ein Schauamtsattest“<sup>2</sup> beibringen mußte, worin ein Stadtrat und mehrere ihm beigegebene kurfürstliche Beamte<sup>3</sup> für die gute Beschaffenheit seines Schiffes zeugten.

Aufs strengste war es untersagt, daß ein Fahrtgenosse versuchte, seinem Vormann in Annahme von Gütern vorzugreifen<sup>4</sup>. Vielmehr sollte jeder ruhig warten, bis die Reihe an ihn käme, sich stets bereit halten und nicht unterfangen,

<sup>1</sup> M.A. Eod. loc.

<sup>2</sup> M.A. (Zunftakten). Vgl. noch Provisional-Commercienvorordnung vom 22. März 1747 Art. 18 (Sammlung M. Verordnungen S. 30, 31) und Verordnung für die Straßburger Fahrt-Genossene Art. 3 (a. a. O. S. 73, 74). In letzterer wird auch bestimmt (Art. 1), daß, sobald die Ladung von 2000 Centnern erreicht wird, abzufahren ist. Weiterhin, daß die vielfach gebrauchten ungeheuer großen Schiffe nach und nach abzuschaffen und dafür bequemere anzulegen sind (Art. 2 a. a. O. S. 72). Immerhin bleiben auch diese letzteren noch für Fahrten auf anderen Strecken zu groß. Vgl. M.A. (Schifferzunftakten).

<sup>3</sup> Als solche sind wechselnd genannt „Nachgeher“, „Beseher“, „Überschläger“, „Kammerzollverwalter“ u. s. w. M.A. (Zunftakten).

<sup>4</sup> N.Z.O. Art. 8.

andere vom Strafsburger Range ausgeschlossene Waren ohne Bewilligung der Zunftbrüder in der Zwischenzeit zu besorgen. Wollte einer unter Zustimmung der Genossen einen Zwischentransport übernehmen, dann mußten seine Hintermänner zur Stelle sein, um vorhandene Kaufmannsgüter gegebenen Falls einschiffen und fortführen zu können. Auch wurde er einmal überschlagen und mußte warten, bis die Reihe von neuem zu ihm kam. Wer dagegen ohne Wissen und Willen der Kollegen abfuhr<sup>1</sup> und dadurch etwelche Stockung und Verzögerung einer schleunigen Beförderung verschuldete, hatte 50 Gulden Strafe zu zahlen, wovon die Hälfte dem kurfürstlichen Zinsamt, das andere Halbtel der Zunftkasse zufiel.

Den Strafsburger Fahrtgenossen war besonders eingeschärft, sie sollten sich allen Betrugs und Unterschleifs an den Zöllen sowohl wie den Kaufleuten gegenüber enthalten. Für den Übertretungsfall wurde ihnen Strafzahlung, Verlust der Zunftangehörigkeit und Ehrloserklärung angedroht.

Die Fahrten waren demnach mit viel Aufwand und Risiko verknüpft. Um die Unkosten zu mindern, hatte man sich zu Beginn des 18. Jahrhunderts dahin geeinigt, daß stets 2 der 8 Genossen ihre Tour auf gemeinsame Rechnung und Gewinn machen sollten<sup>2</sup>.

Innerhalb der Zunft waren die Plätze der Reihenfahrer sehr begehrt, wie die vielen erhaltenen Bitten und Eingaben um Zulassung zum Range beweisen<sup>3</sup>. Trotzdem müssen ihre Einnahmen nicht allzu glänzend gewesen sein, weil jeder von ihnen, der ein Pöstchen mit kurfürstlicher Anstellung, etwa die Stelle eines Zöllners, Überschlägers oder Brückenmeisters, erhalten konnte, die Gelegenheit mit Freuden ergriff und dem alten Berufe Valet sagte<sup>4</sup>.

Daß die verbleibenden Rangfahrer ihre Position nach Kräften zu bessern trachteten, namentlich sich gegen Entziehung der ihnen ordnungsmäßig zukommenden Güter<sup>5</sup> wehrten, nimmt angesichts dieser Sachlage nicht Wunder. Ein ewiger Streitpunkt war damit gegeben, daß, ungeachtet aller gegenteiligen Verordnungen, die nach dem Elsaß und der Schweiz bestimmten Waren, welche zur Rangfahrt gehörten, „verstücklet, verschleppt und durch Nebenschiffereyen zur Ohngebühr abhanden gebracht“ wurden. Gegen diesen immer

<sup>1</sup> N.Z.O. Art. 9.

<sup>2</sup> Vergleich zwischen Kaufmannschaft und Schifferzunft vom 25. Oktober 1713/14 in M.A. (Akten über Handel und Verkehrswesen).

<sup>3</sup> M.A. (Akten über Handel und Verkehrswesen u. Schifferzunftakten).

<sup>4</sup> Vgl. Namenliste der Strafsburger Rangfahrer 1720, 1730 und Schifferzunftakten (M.A.) des öfteren.

<sup>5</sup> Nicht zum Range gehörten stets die leicht verderblichen und daher keinen Verzug leidenden Waren. Vgl. Verordnung für d. Strafsburger Fahrtgenossen von 1749 Art. 5 (Sammlung M. Verordnungen S. 74).

wieder auftauchenden Mißbrauch wendet sich 1767 ein größerer Erlass Friedrich Karls von Erthal<sup>1</sup>. Hiernach werden sämtliche Mainzer „Factors“ und Handelsleute dafür haftbar gemacht, daß die nach Straßburg, dem Elsass und weiter hinauf in die Schweiz bestimmten Güter zur Versendung nur noch den Rangfahrern anvertraut werden. Um Zuwiderhandlungen ihrer Ladendiener unmöglich zu machen, haben sie künftighin die Frachtbriefe eigenhändig zu unterzeichnen und den betreffenden Schiffern auszuhändigen. Alle Güter, bei denen auch nur Zweifel bestehen, ob sie nicht nach Beschaffenheit oder Bestimmungsort der Rangfahrt angehören, werden dieser ohne weiteres zugeteilt. Kaufleute, welche sich an die genannten Bestimmungen nicht kehren, sollen im ersten Übertretungsfalle 50 Reichsthaler Strafe zahlen, im zweiten als „meineidige Verächter Herrschaftlichen Gebots der Faktorei und Handlung verlustig erklärt werden“. Andererseits werden die Mainzer Rangfahrer strenge angehalten, von ihrer Straßburger Ladung unterwegs nichts abzusetzen oder gar an Nebenschiffer zur weiteren Verbringung zu geben. Für richtige Durchführung der Verordnung werden die Krakenbeamten, die Wächter am Zoll Vilzbach und der Rent auf Lohneck, wie die Angestellten des Kaufhauses verantwortlich gemacht. Daß trotz all dieser Vorsichtsmaßregeln immer wieder dieselben Klagen der Schiffer laut wurden, bedarf keiner weiteren Ausführung<sup>2</sup>.

## § II.

### 4. Auswärtige Konkurrenz.

Die Einrichtung der Reihenfahrt an einem Orte schließt begriffsmäßig in sich, daß nur die Schiffer dieses Platzes sich an der Weiterbeförderung von Waren beteiligen dürfen. Unter diesem Gesichtspunkt ist auch der „Rang“ ursprünglich ohne Zweifel gedacht, wie seine Angliederung an das Stapelrecht, welches die Umladung der Güter forderte, beweist. So hat denn beispielsweise die älteste bekannte Rangeinführung in Mainz, die „Ordnung der Aicher Bruderfahrt von 1517“, die ausdrückliche Bestimmung, daß „ein igklicher usser dem Meyne und usser dem Necker den Ryn herabe bilgeryn schiffen wulle, er were wer er wolt, nit weiter oder further faren sol, dann bifs ghein Mentze an die stadt und die bilgerym furter daselbst zu schiff komen lassen“.

Dieses Prinzip, daß den Fremden nur die Einfahrt in den Mainzer Hafen, nicht aber die Annahme von Rückladungen

<sup>1</sup> Separatdruck in Quartformat. Vgl. M.A. (Schifferzunftakten).

<sup>2</sup> Vgl. M.A. (Schifferzunftakten und Akten über Handel und Verkehrswesen), besonders Erlasse von 1784, 1785, 1787.

zu gestatten sei, liefs sich freilich auf die Dauer nicht strenge durchführen. Im 16. Jahrhundert und namentlich während des dreifsigjährigen Krieges ward vielfach davon abgesehen. Erst als man nach Beendigung der Wirren und Abzug der fremden Kriegshorden an Wiederbelebung der niederliegenden Schifffahrt denken konnte, versuchte man auch ihm wieder bleibende Geltung zu verschaffen<sup>1</sup>. Daher verordnete 1644 ein Dekret des Kurfürsten Anselm Kasimir, unter Bezugnahme auf das bestehende Stapelrecht und die alten Privilegien der Steuerzunft, dafs es fortan keinem fremden Schiffmann gestattet werden solle, irgend welche Waren in Mainz einzuladen, und bedrohte die Zuwiderhandelnden mit einer Strafe von 100 Reichsthalern<sup>2</sup>.

Bei solchen Zuständen ist es erklärlich, dafs die benachbarten Stände untereinander zu gemeinsamem Vorgehen sich vereinigten und dafs dabei der Plan auftauchte, den Mainzer Hafen zu umgehen, indem Rheindürkheim und Koblenz zu Stationen erhoben und die Waren von da auf dem Landweg weitertransportiert werden sollten. Zunächst allerdings kam es noch nicht so weit, da man das bald in Vergessenheit geratende Dekret Anselm Kasimirs mit Erfolg zu umgehen wufste. Demgemäfs sah sich denn die Mainzer Steuerzunft 1676 von neuem nach staatlicher Hülfe um und bat in einer mit Gründen wohlversehenen Eingabe<sup>3</sup> den Kurfürsten Damian Hartard von der Leyen, der alten Ordnung wiederum Geltung zu verschaffen und dem Treiben der Wormser, Neckarer, wie namentlich der Strafsburger Schiffleute, energisch Einhalt zu gebieten<sup>4</sup>.

Der Versuch der Fremden, diesem Stofse durch Verlegung des Gütertransportes auf den Landweg zu begegnen, scheiterte an der dadurch entstehenden Verteuerung der Fracht. Um den Übelständen abzuhelfen und der Gefahr zu entgehen, die „oberländische Rheinschifffahrt“ ganz einzubüfsen, sandte Strafsburg einen Deputierten, den Advokaten Dr. Stöfser, welcher einen Vergleich mit Kurmainz anbahnen sollte. Ein solcher kam denn auch am 24. Mai 1681 glücklich zu stande. Er bestimmte, dafs die Strafsburger Schiffleute, wenn sie mit ihren Gütern oder ledigen Fahrzeugen den Rhein herab kamen, innerhalb der beiden Frankfurter Messen, auch 14 Tage vor und nach denselben, also zusammen je 6 Wochen lang Kaufmannswaren mit und neben den Mit-

<sup>1</sup> Falsch ist die Ansicht Löpers (Rheinschifffahrt Strafsburgs S. 103), welcher behauptet, die Mainzer Schiffer seien zuerst 1672 bis Strafsburg gefahren.

<sup>2</sup> Abschrift in S.Z.B. Bl. 102.

<sup>3</sup> Abschrift in S.Z.B. Bl. 100 ff.

<sup>4</sup> Durch das Gesagte sind die Ausführungen Löpers a. a. O. S. 104 ff. widerlegt.

gliedern der Mainzer Zunft einladen und zu Berg führen durften. Die ganze übrige Zeit des Jahres blieb jede Verfrachtung in Mainz und Frankfurt den Mainzer Schifflenten vorbehalten, denen es im übrigen unverwehrt blieb, mit ihren geladenen Fahrzeugen in und aufserhalb der Messzeiten nach Strafsburg zu kommen.

Dieser Ausgleich behielt trotz aller entgegenstehenden Proteste bis zur Mitte des 18. Jahrhunderts seine Geltung<sup>1</sup>. Auf ihm basiert auch, wie bereits erwähnt, die Ordnung der internen Verhältnisse der Rangfahrt<sup>2</sup>, wie sie Kurfürst Anselm Franz in seinem großen Zunfterlasse 1685 verfügte. Späterhin erschien dann noch Kurpfalz als ernstliche Mitbewerberin um die Schifffahrt auf dem Oberrhein<sup>3</sup>. Da die Mainzer Herrscher durch die in Osnabrück, Ryswik und Baden geschlossenen Verträge, welche die Freigebung der Rheinschifffahrt verlangten<sup>4</sup>, sich zur Nachgiebigkeit gezwungen sahen, billigten sie dem benachbarten Kurstaat in einem Rezefs vom 10. Februar 1749<sup>5</sup> die Hälfte der von den Mainzer Schiffen ausgeübten Rangfahrt zu. Demgemäß bestimmte die Verordnung für die Strafsburger Fahrtgenossen vom 31. März 1749 im Artikel 4, dafs hinfort der Rang „Wechselungs-Weifs zwischen denen Churfürstl. Mayntzischen und Chur-Pfältzischen Strafsburger Fahrt-Genossene“ gehandhabt werden solle.

Am 28. April und 29. Mai 1751 kam dann nochmals ein Vertrag zwischen der Krone Frankreich einerseits, den Kurländern Mainz und Pfalz anderseits zu stande, welcher die Rheinschifffahrtsverhältnisse endgültig regeln sollte und im wesentlichen folgendes enthielt<sup>6</sup>.

Den Strafsburger Schifflenten sollte, unabhängig von den 6 Wochen zur Zeit der beiden Frankfurter Messen, noch ein Monat ausschliesslich zur Bergfahrt gewährt werden, welcher durch das Los bestimmt wurde, wobei den Strafsburgern unglücklicherweise der Wintermonat Januar zufiel<sup>7</sup>. Die Personenbeförderung blieb durch die Rangordnung unberührt und war den Fährleuten der genannten Stadt bis Köln gestattet. Weiterhin wurde diesen erlaubt, die Fracht, ohne in Mainz umladen zu müssen, nach Frankfurt zu bringen, nur mußten sie die

<sup>1</sup> Darnach ist Löper a. a. O. S. 106 zu berichtigen.

<sup>2</sup> N.Z.O. Art. 6.

<sup>3</sup> Die ersten Verhandlungen wurden 1606 zu Worms, weiterhin dann 1706 ff. gepflogen. Vgl. M.A. (Schifferzunftakten).

<sup>4</sup> Vgl. Bockenheimer, Gewerbe in Mainz S. 11.

<sup>5</sup> Abgedruckt bei Löper, Rheinschifffahrt Strafsburgs S. 246—249.

<sup>6</sup> Abgedruckt bei Löper a. a. O. S. 238—246.

<sup>7</sup> Die Strafsburger Rangschiffer mußten sich in Mainz als solche legitimieren. Es sind uns derartige Legitimationsbescheinigungen aus den Jahren 1767—1792 erhalten. Anfangs kamen immer 6 Schiffe, seit 1778 nur 3 Schiffe von Strafsburg. Vgl. M.A. (Akten über Handel und Verkehrswesen).



Stapelabgaben entrichten, ihre Fahrzeuge an das große Mainzer Marktschiff anhängen oder mit Mainzer Pferden zu Berg ziehen und von daselbst wohnendem Personal bedienen lassen. Andererseits sollten die Mainzer Schiffer auf der Strecke von Speyer aufwärts nur Strafsburger Steuerleute und Knechte zu Hilfe nehmen und andere erst heranziehen, wenn die Genannten nicht zur Stelle wären<sup>1</sup>.

Die in dieser Weise geregelten Schifffahrtsverhältnisse blieben mit einer kleinen Abänderung vom Jahre 1755 bis gegen Ende des vorigen Jahrhunderts unangefochten bestehen.

Nachdem die „Großmächte“<sup>2</sup> die Rheinschifffahrt dergestalt unter sich aufgeteilt hatten, blieben die „Kleinstaaten“ in der Hauptsache auf wirkungslose Proteste und Reklamationen beschränkt. Das ganze 17. und 18. Jahrhundert erneuern sich ihre Klagen und Bitten, man möge ihnen doch in dem einen oder anderen Falle die Bergladung gestatten. In der Regel blieb es dabei, daß die in den verschiedenen kleinen Orten sitzenden Schiffer nur die eigenen Landesprodukte verfrachten durften. Selbst das Eintreten ihrer Regierungen vermochte nicht, ihnen mehr Vorteile zu sichern. Beispielsweise verwandte sich der Markgraf von Baden in einem Schreiben vom 28. Januar 1684<sup>3</sup> bei Kurmainz für die Schifflente zu Hügelsheim, indem er für sie die Gestattung von Bergladungen erbat. Seinem Wunsche wurde nicht nachgegeben. Zur Begründung der ablehnenden Haltung berufen sich der Kurfürst und sein zum Bericht aufgefordertes Vicedomamt auf das kürzlich „restabilirte“ Strafsburger Abkommen, welches die Gewährung von Ausnahmen nicht vorsehe<sup>4</sup>. Dieser Fall ist typisch für die ganzen Verhältnisse<sup>5</sup>. Selbst den Speyerer Schiffern wird auf ihr Ansuchen, man möge ihnen, da man sie von der Strafsburger Rangfahrt ausgeschlossen habe, doch wenigstens Rückladungen nach ihrer Heimat und nach Germersheim gestatten, noch 1780 kühl geantwortet<sup>6</sup>, die Gewährung ihres Wunsches sei nicht angängig; nur in Ausnahmefällen

<sup>1</sup> Am 29. März 1784 beschwert sich Mainz bei Strafsburg, daß seine Schiffer hierbei vielfach übernommen würden. Vgl. M.A. (Akten über Handel und Verkehrswesen).

<sup>2</sup> Gute Übersicht über die Stellung, welche Strafsburg, Mainz und Köln im Rheinverkehre einnahmen, bei Bockenheimer, Handel und Gewerbe S. 335 ff.

<sup>3</sup> M.A. (Schifferzunftakten).

<sup>4</sup> Schreiben des Kurfürsten Anselm Franz vom 29. März 1686. A. a. O.

<sup>5</sup> Auf welche Mittel verfiel man nicht, wenn man sich die Fremden vom Halse schaffen wollte! Als z. B. die Schiffer im September 1713 mit den Karchern den Preis für die Fahrten nach dem Oberrhein regelten, hielten sie sich aus, daß die fremden Schiffer per Pferd einen größeren Betrag zahlen mußten. Vgl. Bockenheimer, Zünfte S. 58.

<sup>6</sup> Schreiben vom 18. August 1780. M.A. (Akten über Handel und Verkehrswesen).

könne man ihnen auf besondere Bitten hie und da eine Bergladung zubilligen<sup>1</sup>.

An dem Mainverkehr hatte Mainz sich ebenfalls den Löwenanteil zu sichern gewußt<sup>2</sup>. Das Hauptziel bildete hier das mächtig aufstrebende Frankfurt. Bis zum Jahre 1804 behielt die Kurstadt die ausschließliche Befugnis, Waren und Personen dorthin zu befördern. Die ganze Zeit über fuhren die beiden privilegierten Marktschiffe, welche vermögenden Mitgliedern der Mainzer Schifferzunft gehörten. Das eine ging des Morgens um 7 Uhr in der Nähe des Zolles Vilzbachweg, das andere verließ um 10 Uhr Frankfurt. Reichte auf denselben der Raum zur Aufnahme von Waren nicht aus, so wurde ihnen noch ein Kahn angehängt. Der übrige Verkehr wurde in freier Vereinbarung durch die Mainzer Schifflente besorgt. Konkurrenz erwuchs ihnen auf dieser Strecke nur durch die den Strafsburgern für die Mefszeiten und den Monat Januar zugebilligten Fahrten.

Oberhalb Frankfurts herrschte Mainz auf dem Flusse nicht unbedingt, wenn es sich auch im 18. Jahrhundert durch Verträge mit dem markgräfllich brandenburgischen Hof und dem Hochstift Würzburg einen nicht unbedeutenden Anteil am Verkehre zu sichern wußte<sup>3</sup>. Seine Schiffer mußten sich bei den vielfach vorgeschlagenen und verschiedentlich durchgeführten Reihenfahrten in den Rang mit Würzburger, Stefter, Kitzinger und anderen Kollegen teilen<sup>4</sup>.

Die Verhältnisse der Rheinschiffahrt flussabwärts bis Köln gestalteten sich für die Mainzer nicht so günstig, wie die bereits geschilderten. Es gingen zwar jeden Tag von hier Fahrzeuge mit Waren und Personen thalwärts, aber die fremde Konkurrenz war nichts weniger wie ausgeschlossen<sup>5</sup>. Schiffer aus Köln, Bonn, St. Goar, Koblenz, Boppard, Kaub und

<sup>1</sup> Solche Bitten einzelner Schiffer sind mehrfach erhalten. A. a. O.

<sup>2</sup> Die Neckarer Fahrten hatten sie seit 1749 als weniger einträglich in der Hauptsache aufgegeben. Vgl. M.A. (Akten über Handel und Verkehrswesen).

<sup>3</sup> Verträge von 1769, 1770, 1784. Vgl. Zöpfl, Fränkische Handelspolitik S. 245, 242, 253. Die Zahl der Rangschiffer ward in dem Traktat von 1784 auf 26 festgesetzt. Darunter waren 17 Würzburger, 2 Stefter, 1 Breiter, 1 Wertheimer, 1 Hanauer und nur 4 Mainzer Schiffer. Hieraus ergibt sich, daß die Mainzer Mainschifferei auf der Strecke oberhalb Frankfurt im 18. Jahrhundert viel unbedeutender war, als die Würzburger. Ebenda S. 248.

<sup>4</sup> Zöpfl a. a. O. S. 198, 246; über Kitzinger Rangfahrt S. 94, 95, 183, 306. Verhandlungen über die Errichtung einer Rangfahrt zwischen Würzburg und Mainz in den siebziger Jahren des Jahrhunderts. Vgl. ebenda S. 198 ff., weiterhin S. 239, 240 ff.

<sup>5</sup> Beispielsweise mußte ein Erlaß des Mainzer Vicedomamts vom 18. September 1724, welcher den Bopparder unzüftigen Schiffern die Ladungen am Mainzer Ufer untersagte, wenige Wochen später wegen des durch Kurtrier erhobenen Einspruches zurückgenommen werden. M.A. (Schifferzunftakten).

Bingen nahmen in gleicher Weise wie die Erstgenannten an dem Verkehre teil. Eine Rangfahrt existierte nicht; die verschiedenen Versuche der Regierung, eine solche einzurichten, wie sie namentlich 1738 und 1773 unternommen wurden, scheiterten an dem Widerstand der Mainzer Zünftler. Am 15. Februar 1773<sup>1</sup> wurden ihre Vertrauensmänner berufen, um sich zu der Frage zu äußern, ob sie nicht glaubten, daß „eine mehrere Gleichheit in ihrer Nahrung ausfallen“ könne, wenn zwischen den Schifflenten der Städte Köln und Bonn einerseits, sämtlichen „Oberrheinischen“ andererseits ein ordentlicher Rang zur Einladung an dem kölnischen Ufer festgesetzt werde, und diesem zufolge jedesmal zugleich ein kölnischer und ein oberländischer Schiffmann zur Einschiffung der Waren zugelassen würde. Darauf gaben sie zur Antwort, dieses Vorhaben könnten sie unter den derzeitigen Umständen nicht gutheissen, da es zu ihrem gänzlichen Ruine führe. Wenn sie mit den Kölnern allein die Rheinfahrt zu teilen hätten, dann wäre die Errichtung einer Rangordnung wohl von Vorteil. Aber jetzt hätten sich so viele Schiffer der Zwischenorte eingemischt, daß diese mit den Mainzern zusammengenommen die Kölner an Zahl dreimal überstiegen<sup>2</sup>. Würde daher in der Reihe immer ein Kölner mit einem „oberländischen“ Schiffmann abwechseln, dann kämen diese letzteren dreimal seltener daran, als ihre Hauptkonkurrenten. Während jetzt ein Mitglied der Mainzer Schiffergesellschaft jährlich 2—3 Kölner Fahrten bekomme, würde nach Errichtung eines Ranges der einzelne nur alle 2—3 Jahre sich eine Fahrt sichern können.

Nach derartigen Erfahrungen liefs Kurmainz sein Projekt wieder fallen.

Ganz frei war auf der genannten Strecke die kleine Schifffahrt, in welche sich namentlich die Rheingauer Schiffer einmischten. Da aber die unzüftigen Fährleute und Nächler sich als immer unliebsamere Konkurrenten für die Mainzer bemerkbar machten, kam die Regierung diesen mit verschiedenen Verordnungen und Erlassen<sup>3</sup> zu Hülfe, in denen aufs nachdrücklichste bestimmt wurde, nur die Verfrachtung des eigenen Wachstums und die Beförderung von Personen mit ihren Habseligkeiten nach Mainz und Frankfurt sei den Schiffern der

<sup>1</sup> „Actum Rhent auf Lohneck“ vom 15. Februar 1773 in M.A. (Akten über Handel und Verkehrswesen).

<sup>2</sup> Dies war nicht ganz richtig. Nach den eigenen Aufstellungen derselben Vertrauensmänner nahmen an dem Verkehr auf der Strecke Mainz—Köln teil: Von Mainz 47, Köln 40, Bonn 3, St. Goar 3, Koblenz 8, Boppard 3, Caub 1, Bingen ca. 16. Es hätten in der Reihe also 78 oberländische gegen 43 Kölner (Bonner) Schiffer gestanden. (M.A. A. a. O.)

<sup>3</sup> 1726, 1772, zuletzt noch 1790. Vgl. M.A. (Akten über Handel und Verkehrswesen).

Rheingauorte gestattet. Jede Verladung von Kaufmannsgütern sei ihnen dagegen aufs strengste untersagt.

Aus dem Gesagten erhellt zur Genüge, daß in den äußeren Beziehungen die Zunftorganisation den Mainzer Schiffern von nicht zu unterschätzendem Vorteil war. Der einzelne hätte sich der fremden Konkurrenz lange nicht so gut erwehren können und hätte auch sicher bei der Regierung nicht die thatkräftige Unterstützung gefunden, wie solche der in Geschlossenheit Hülfe heischenden Gruppe sämtlicher Interessenten stets zu teil wurde. Die innerhalb der Genossenschaft ausgebildete Rangordnung hatte neben manchen Licht- auch starke Schattenseiten. Sie kam vor allem nur einem verhältnismäßig kleinen Teile der Zunftmitglieder zu gute, welchem sie eine gewisse Unabhängigkeit von den Kaufleuten und Stetigkeit im Erwerbe sicherte. Auch diesen Vorteil brachte sie nur dann, wenn es gelang, die fremde Konkurrenz auf ein Mindestmaß einzuschränken, wie es auf der Straßburger Strecke zeitweise der Fall war. Doch selbst hier gestalteten sich die Verhältnisse nach 1750 durch Unterschleif und Einmischung der Schiffer aus Zwischenorten so ungünstig, daß von den 12 Mainzer Rangschiffen nur alle 4 Jahre eines zur Fahrt gelangte<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Vicedomantsbericht vom 5. Januar 1785. M.A. (Akten über Handel und Verkehrswesen).

## Viertes Kapitel.

### Reformversuche des 18. Jahrhunderts; Vereinigung der Schiffer- und Fischerzunft.

---

#### § 12.

Der fremden Konkurrenz haben sich die Mainzer Schiffer in der Hauptsache zu erwehren gewußt. Weniger glücklich waren sie in der Zurückdrängung der Mitbewerber, welche ihnen innerhalb der eigenen Stadtmauern erstanden waren. Wir sahen, wie die Zunftbrüder einander mit eifersüchtigen Augen beobachteten und die Rangfahrer nicht duldeten, daß einer der Genossen, welcher nicht zu ihrer engeren Gruppe gehörte, ihnen in ihrem Erwerbe Eintrag that. Noch weit ängstlicher wachte aber die Gesamtheit von Mitgliedern einer Vereinigung darüber, daß nicht eine andere Zunft sich Eingriffe in die Befugnisse ihres Handwerks erlaubte. Die Fälle, in welchen die Verbindungen Gewerbetreibender sich mit gegenseitigen Beschwerden an die vorgesetzte Behörde wandten, sind ungemein zahlreich. Auch die am Rhein ihre Nahrung suchenden Zünftler waren daran vielfach beteiligt. Die Karcher und Stofskarcher, wie diese wieder mit den Sackträgern lebten in ewigem Zwist über die Grenzen ihrer Berechtigung. Am schlimmsten wuchs sich derselbe zwischen den Schiffern und Fischern aus, bei denen die Zwietracht im 18. Jahrhundert in hellen Flammen emporloderte<sup>1</sup>.

Wie am Oberrhein hat auch in der Mittelrheingegend das Fischergewerbe seit dem frühen Mittelalter geblüht. In Basel, Straßburg, Worms<sup>2</sup> und ganz ebenso in Mainz gab es seit alters Leute, denen der Fang und Verkauf der Flußfische

---

<sup>1</sup> Analogie zeigen die Streitigkeiten zwischen Schiffern und Kahnfahrern auf der Elbe 1746–1753. Vgl. Schmoller, Wirtschaftliche Politik Friedrichs des Großen XI S. 45 ff.

<sup>2</sup> Boos, Städttekultur II, 24. Kap.; Vetter, Schifffahrt und Flößerei auf dem Oberrhein S. 11 ff.

zum Erwerbe diene. Es nimmt demnach kein Wunder, daß Berthold von Henneberg kurze Zeit nach Neugründung der Schiffer- und Steuerleutezunft auch die „ehrbaren Meister und Gesellen des Fischer-, Fischkäufer- und Seilerhandwerks“ zu einer Genossenschaft vereinigte<sup>1</sup>.

Die Fischer hatten neben ihrem eigentlichen Gewerbe, von dem sie den Namen trugen, sich allmählich auch aufs Nachenfahren verlegt und verstanden. Sie suchten, indem sie Personen von Mainz nach dem Rheingau oder anderen benachbarten Orten führten, sich einen angenehmen Nebenverdienst zu verschaffen. Diese Gelegenheit ward ihnen keineswegs verwehrt, vielmehr schon im 17. Jahrhundert ausdrücklich als Berechtigung zugestanden. Erstrecken sich doch beispielsweise einzelne Bestimmungen, wie sie Kurfürst Anselm Franz in seiner Ordnung von 1685 aufstellt, ganz gleichmäßig auf die Mitglieder der Schiffer- und Fischerzunft<sup>2</sup>. Andererseits haben die Erstgenannten verschiedentlich ihre Nahrung beim Fischfang gesucht.

Die Irrungen, welche aus diesem Übergreifen Gewerbetreibender in die verwandten Berufssphären entstanden, nahmen mit der Zeit immer mehr zu.

Um die Wende des 18. Jahrhunderts waren dieselben bereits soweit gediehen, daß die Regierung, nach damals oft geübter Sitte, sich bei den benachbarten Städten Rat holte und eine Art Enquête veranstaltete, welche zeigen sollte, wie dorten die Verhältnisse lagen. Die eingehenden Antworten sind so charakteristisch, daß sie im wesentlichen hier Stelle finden sollen<sup>3</sup>.

Koblenz antwortet kurz und bündig, die Fischer seien bei ihnen eine eigene Bruderschaft, welche mit der Schifferzunft nichts gemein hätte, geschweige denn, daß sie je versucht habe, Volk, Güter oder Bagage auf Rhein und Mosel zu fahren. Die Kölner schicken in Erledigung der Anfrage einen Erlaß des Rats von 1685 und 1699<sup>4</sup>, welcher alle Zollbeamten, Krahnenschreiber u. s. w. anweist, keinen Fährmann passieren zu lassen, der nicht seine 6—8 Jahre bei der Schiffer-

<sup>1</sup> Anno 1476. Die Ordnung ist erhalten. Vgl. M.A. (Fischerzunftakten). Die Vereinigung der Fischer und Seiler in einer Genossenschaft findet wohl darin ihre Erklärung, daß die Fischer und in zweiter Linie die Schiffer die Hauptabnehmer der Produkte der letztgenannten waren. Die Zusammenfassung verwandter Gewerbsleute zu einer einzigen Zunft findet sich auch außerhalb von Mainz des öfteren. Vgl. Löper, Rheinschiffahrt Straßburgs S. 40; Maurer, Städteverfassung II S. 464.

<sup>2</sup> N.Z.O. Art. 21. Auch werden 1662 neben den Schiffen die Fischer als Konkurrenten der Kasteler Fergen genannt. Vgl. M.A. (Fischerzunftakten).

<sup>3</sup> Sämtlich unter den Schifferzunftakten im M.A.

<sup>4</sup> Der Erlaß basierte auf einer alten Zollverordnung vom Jahre 1603.

zunft gedient habe. Die Schreiben<sup>1</sup> von Trier, Heidelberg, Straßburg und Speyer bekunden gleichmäÙig, daß die Fischer mit den Schifflenten „gantz keine gemeinschaft in der profession haben, sondern durch eine a parte Zunft völlig von ihnen separiert seien; sie müßten einzig bei ihrem Fischfang verbleiben, dergestalt, daß ihnen bei unvermeidlicher Straf nicht einmal erlaubt sei, jemand nur über den Rhein geschweige denn Personen, Bagage am wenigsten Kaufmannsgüter zu Berg oder Thal zu führen und solches sei seit unfürdenklicher Zeit nicht anders gewesen“. Eine abweichende Stellung nimmt nur Basel ein. Dorten waren seit alters die Fischer und Schiffer in einer Zunft vereinigt. Daher antwortet die Stadt den Mainzern auf ihr Ansuchen, bei ihnen müßten die Bewerber das zwiefache Gewerbe lernen, und wenn sie dann bei den beiden Meistern die Lehr- und Knechtszeit überstanden hätten, könnten sie sich erklären, ob sie in der Folge als Fischer oder Schiffer ihr Brot erwerben wollten. In ersterem Falle sollten sie lediglich beim Fang und Verkauf von Fischen ihren Verdienst suchen; doch blieb es ihnen gestattet, in eigenem „Weitling“ eine kleine sogenannte „Pündelreifs“ von 4—6 Stunden den Rhein hinunter zu unternehmen. Die Schifflente dagegen sollten ihre Kraft lediglich den Fahrten widmen; nur für sich selbst zur „Verbesserung ihrer Mahlzeit“ durften sie zeitweise dem Fischfang nachgehen.

Bei dieser Umfrage scheint es zunächst geblieben zu sein. Entscheidende Schritte in der Angelegenheit wurden vorerst nicht gethan. Die ganze Zeit von 1716 bis 1755 wurde zwischen den beiden Zünften hin- und herprozessiert, ohne daß man ein gedeihliches Ende hätte finden können<sup>2</sup>.

Da endlich glaubte Johann Friedrich Karl von Ostein entscheidend vorgehen zu müssen. Er gedachte den ewigen Reibereien mit einem Male ein Ziel zu setzen, indem er die feindlich gesinnten Innungen in einer Verbindung zusammenfaßte. Durch kurfürstliches Dekret vom 10. April 1755<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Vom 29. Februar, 21. April, 24. Februar, 21. Februar 1716. Dem letzteren ist die citierte Stelle entnommen.

<sup>2</sup> Beispielsweise wendet sich die Verordnung wegen Jachten und Passagiersnachen vom 21. Mai 1749 an Fischer- und Schifferzunft. Vgl. Sammlung M. Verordnungen S. 138.

<sup>3</sup> Über die im folgenden geschilderten Ereignisse ist uns ein „nachrichtliches Privat-Protokollum“ erhalten, welches von einem Mitglied der Fischerzunft zum leichten Anker ad perpetuam rei memoriam niedergeschrieben wurde. Die Vorgänge sind frisch und ungemein dramatisch geschildert. Jedoch ist die ganze Darstellung offenbar tendenziös zu Gunsten der Fischer gefärbt. (Pappband in Großfolio im Privatbesitz des Landgerichtsdirektors Dr. Bockenheimer, der mir ihn in liebenswürdigster Weise zur Benutzung überliefs. Vgl. Quellen III.) Außerdem sind sämtliche sich auf die Vereinigung der beiden Zünfte beziehenden kurf. Erlasse und Verordnungen mit anderen zugehörigen Aktenstücken in einem umfangreichen Fascikel gesammelt, welcher sich unter den Fischerzunftakten des M.A. befindet.

und gleichzeitige Verordnung betreffs der Neuorganisation ward verfügt, daß die zwei streitenden Parteien künftighin eine Zunft bilden sollten, welche den Namen „Zum großen und leichten Anker“ zu führen habe. Am 21. desselben Monats kamen dann der Vicedom Graf von Spauer, Gewaltbote Hellmandel und die Ratsherren beider Innungen auf der alten Zunftstube der Steuerleute zur Publikation der beiden Erlasse zusammen. Die zugeladenen Schiffer erklärten, soweit sie erschienen waren, sie könnten sich der von der Regierung beliebten Regelung der Verhältnisse nicht fügen. Erst als ihnen nachdrücklichst mit Zuchthaus und „Einsperren in den Turm“ gedroht wurde, sahen sie sich zum Nachgeben gezwungen. Aber damit war ihr Widerstand noch nicht endgültig gebrochen; vielmehr kam die vorhandene Gärung in den folgenden Tagen verschiedentlich zum Ausbruch. An den tumultuösen Auftritten nahmen die weiblichen Verwandten der Unzufriedenen lebhaften Anteil und nur durch verschärfte Strafdrohung, sowie die Bekanntmachung, die „Schifferinnen“ würden bei Fortsetzung des Skandals in das Arbeitshaus verbracht, gelang es den Machthabern, das Ärgste zu verhindern. Am 17. Mai sollte die entscheidende Abstimmung vorgenommen werden, zugleich gedachte man, die Einreihung von zwei Mitgliedern der früheren Fischervereinigung in die engere Fahrtgenossenschaft des großen Ankers durchsetzen zu können. Als dies den Versammelten kundgethan wurde, erklärten von 29 Schiffen, welche zugegen waren, 27 Mann, lieber würden sie ihrer Bürgerschaft verlustig ergehen, als daß sie sich derartiger Vergewaltigung beugten. Ihr Auflehnen war vergeblich. Wie es die Staatsraison des aufgeklärten Despotismus erlaubte, wurden die Widerstrebenden einfach für verhaftet erklärt und durch die herbeigeholte Wache sofort in das Zuchthaus abgeführt. Dort liefs man sie sitzen, bis sie kleinmütig um Gnade flehten, worauf ihnen am 20. Mai die Freiheit wiedergegeben wurde. Durch die Anwendung von Gewalt schien ein wirklicher Erfolg errungen zu sein. Am 21. Mai traten die „Zwölf Männer vom grünen Tisch“ als eine Art Verwaltungsbehörde zusammen. Den 1. Juni gingen die Fischer und Schiffer anscheinend in vollkommener Eintracht mit der Prozession der Pfarrkirche von St. Ignaz. Vier Wochen später stellten die zwei Ratsfreunde die Liste sämtlicher Mitglieder der neuen Zunft auf und bestimmten zugleich, in welcher Rangordnung von jetzt an die einzelnen bei den herrschaftlichen Geboten, Begräbnissen und feierlichen Umzügen sich zu folgen hätten. Es werden einschliesslich der Zwölfer und Brudermeister insgesamt 103 Inkorporierte aufgezählt, von denen 50 der alten Schiffervereinigung zugehört hatten. Am 17. März 1756 haben dann auf ergangenen Befehl die Geeinten die alte Zunftstube im schwarzen Raben



geräumt und sind mit Lade, Fahne, Grabtuch und sonstigen „Zunft-Eingehörungen“ in das Gasthaus zum goldenen Anker übergesiedelt.

Die Ruhe nach dem Sturme war nur von kurzer Dauer. „Denn so gut und löblich nun alles für den leichten Anker zu Mainz geordnet war, so gefährlich sah es aus in Köln und Bonn.“ Die Schiffer, welche sich durch die eigene Regierung vergewaltigt glaubten, suchten und fanden beim fremden Hofe Hilfe. Diese ward um so bereitwilliger gewährt, als man ja dadurch den einheimischen Gewerbtreibenden Vorteile bot. Bereits am 13. Januar 1755 war den Mitgliedern der alten Fischerzunft an genannten Orten verboten worden, nach Abgabe der Thal Güter wieder Bergladung zu fassen; ganz ebenso war es wenig später den Angehörigen des „großen Ankers“ ergangen. Damit nicht genug, wurde bald auch die Thalfahrt verhindert, sodafs während der Ostermesse 1756 die Mainzer Schiffe sich in Andernach zur Umladung der von Frankfurt hergeführten Güter entschliessen mußten. Die Mainzer Regierung antwortete mit Repressalien<sup>1</sup>, worauf das „hohe Gericht zu Kölln“ den Schiffern wieder wie früher die Bergladung gestattete. Dagegen blieb den Angehörigen des leichten Ankers die gleiche Erlaubnis nach wie vor verwehrt. Letztere verlegten sich nun auf das Petitionieren und sandten drei Vertrauensmänner, den Brudermeister Johannes Moritz mit zwei Freunden, an den feindlichen Hof. Dort galt es vor allem, das Gegenspiel der eigenen Genossen aufzudecken, die, wenn man den Worten des Chronisten glauben darf, mit den Kölner Schifflenten unter einer Decke steckten. Anfangs hatte man wenig Erfolg. Selbst als Mitte Juli eine Wendung zum Bessern einzutreten und der Kurfürst nachzugeben geneigt schien, gelang es noch in letzter Minute den Schiffern Kölns, durch eine Deputation ihren Herrscher wieder umzustimmen. Trotzdem gaben die Abgesandten der Mainzer Fischer sich nicht besiegt. Mit Hartnäckigkeit verfolgten sie das erstrebte Ziel, und als am 9. August 1756 der erzbischöfliche Souverän nach Arnsberg in Westfalen reiste, eilten ihm Johannes Moritz und Michael Haenlein dorthin nach. „Fürwahr<sup>2</sup>, eine glückliche Reifs für uns alle! Beyde obgenannte Männer kommen kaum auff Arnsberg, überreichen kniefällig ihre unterthänigste bittschrifft Ihro Churfürstlichen Durchlaucht selbst in Gnädigste Hände, und siehe! Die sache erhalt allda ihr erwünschtes Ende; den nemblichen Tag noch wurde die unterthänigst überreichte bittschrifft fürstmildest dahinn decretiret, dafs wir (die Fischer) ohngehindert alle Kauffmannsgüther ohne unterschied und ausnahmb einladen undt zu Berg und Thal fahren

<sup>1</sup> Vgl. Fischerzunftakten des M.A.

<sup>2</sup> Wörtlich nach der erhaltenen chronikal. Aufzeichnung.

sollten, auch nach etlichen Tügen der Höchste Befehl diesertalben nacher Bonn ahn die Churfürstliche Cammer undt Hoffrath überschickt, von da den 20ten Aug. nacher Cölln ahn das hohe Gericht, undt ahn alle Churfürstliche Cöllnische Zollstädten des oberen Rhein zur unterthänigsten nachachtung ertheilt und ergangen.“

Was man gewünscht hatte, war erreicht. Die Schifffahrt nahm demnach sogleich bei der damals einfallenden Mainzer August- und folgenden Frankfurter Herbstmesse einen gedeihlichen Anfang. Freilich dürften an dem glücklichen Ausgang der Verhandlungen mehr die Mafsnahmen der Mainzer Regierung als die Bitten und Vorstellungen der Deputati schuld gewesen sein<sup>1</sup>.

Während die eben geschilderten Vorfälle sich draussen abspielten, war es zu einem peinlichen Zwischenfall in der Stadt selbst gekommen. Gelegentlich der jährlichen Prozessionen auf den ersten Tag im Mai und den ersten Sonntag nach „corporis Christi“ (Fronleichnam) kam es zwischen den zwangsweise Geeinten zum öffentlichen Skandal. Der äußere Anlaß — nicht innere Ursache — war folgender. Im Anschluß an die Vereinigungsordre kam kurz vor der Mai-Prozession der Befehl zur Ausgabe, bei dem kirchlichen Umzuge solle von den Angehörigen der neugegründeten Zunft keine Heiligenstatue mitgetragen werden; sowohl die des Apostels Petrus, den die Fischer zum Schutzpatron hatten, als die des Bischofs Nikolaus, welchen die Schiffleute verehrten, mußten zu Hause bleiben. Darob herrschte unter den Schiffern große Entrüstung. Denn noch hing man in den rheinischen Städten mit vollem Herzen gleich wie im Mittelalter an dem kirchlichen Schaugepränge, und namentlich bei den feierlichen Jahresprozessionen, wo sich alles nach Rang und Stellung abstufte, strebten die einzelnen wie die geschlossenen Korporationen nach bester Repräsentation. Dem Zwang nach innen hatte man nach und nach sich fügen gelernt, nun, da es der äußeren Ehre galt, dachte man von neuem an Widerstand. Die einstigen Mitglieder des großen Ankers ließen entgegen dem kurfürstlichen Gebot, teils um sich zu distinguieren, teils auch um die aufgezwungenen Zunftbrüder zu ärgern, ihre jungen ledigen Söhne und Knechte vor der neuen Korporationsfahne mit ihren zwei alten Fahnen hergehen; nach den Bannern folgten dann acht Mann in Mänteln, welche wächserne „Flambini“ in der Hand trugen, an denen Schilder mit dem Bildnis des hl. Nikolaus angehängt waren; hinter diesen wieder kamen die noch übrigen jungen Leute der Schiffergesellschaft. Am selben Nachmittag nahmen die acht Fackelträger das Bild des

<sup>1</sup> Vgl. Repertorium der Akten, betr. die kombinierte Zunft vom großen und leichten Anker, bes. Nr. 19. M A. (Fischerzunftakten).

Bischofs Nikolaus, welches auf einen „fliegenden Altar“<sup>1</sup> vor dem Holzthor gestellt war, setzten es auf eine Tragbahre und zogen damit unter Vortritt eines Musikchors zum Ärger der Fischer in das alte Zunfthaus zum schwarzen Raben. Die Regierung wollte diesem Treiben nicht ruhig zusehen. Das bereits mit Erfolg geprobte Mittel sollte ihr zum zweitenmal seinen Dienst thun. Die Rädelsführer wurden für verhaftet erklärt, noch desselben Nachts aus ihren Betten geholt und im sogenannten eisernen Turm eingesperrt. Vierzehn Tage später wurde dann die ganze Zunft des großen und leichten Ankers zusammenbeschieden. Nachdem auch die acht Gefangenen herbeigeholt waren, wurde ein kurfürstliches Dekret verlesen, wonach die letztgenannten durch 8 Grenadiere in das Zuchthaus geführt und allda 14 Tage lang bei Wasser und Brot arbeiten und büßen sollten. Die erkannte Strafe ward auch sogleich vollzogen und den Verurtheilten keine einzige Stunde davon nachgelassen. Den übrigen Mitgliedern der früheren Schiffergilde wurde verkündet, daß ihnen bei weiterem Ungehorsam Verlust der Bürgerschaft, Ausstofsung aus der Zunft und „Verweisung über die Brück“ (außer Landes) drohe.

„Die vom großen Anker haben sich nachgehends, wenigstens äußerlich, in allem denen herrschaftlichen Befehlen und Verordnungen willigst accomodiret und forthan auff die weise und kluge Leithung ihres Vorgesetzten des ehrenfesten Rathsherrn Anton Linn ziemblich friedlich mit denen vom leichten Anker comportiret.“

Soweit der äußere Gang der Ereignisse, welcher die Vereinigung zweier verwandter Berufsgenossenschaften anstrebte, um auf diese Weise leidiger Konkurrenz und wechselseitiger Beeinträchtigung entgegenzuarbeiten. Die geschilderten Vorgänge beleuchten drastisch die im 18. Jahrhundert zwischen Handwerk und staatlicher Verwaltung herrschenden Verhältnisse. Sie zeigen, wie es die Machthaber verstanden, gutscheinende Maßregeln mit einer an das Rücksichtslose grenzenden Energie durchzusetzen. Die Schiffergesellschaft des großen Ankers vertrat das überkommene Prinzip der vollendeten Abschließung, des Fernhaltens Fremder von dem Gewerbe. Sie wollte an dem Althergebrachten nicht gerüttelt wissen, und namentlich nicht dulden, daß Mitglieder einer verwandten Berufsart auf einem Teil ihres Betriebes als Mitbewerber dem Publikum gegenübertraten. Die Regierung stand auf freiheitlicherem Boden. Sie sah, daß unter dem Schutze des geübten Zwangs und der vererbten Monopole eine gewisse Indolenz und Lässigkeit innerhalb der seither allein

<sup>1</sup> Dieselben, im wesentlichen aus Holz bestehend, werden noch heute in Mainz am Fronleichnamfeste öffentlich aufgeschlagen.

privilegierten Schiffergilde Platz gegriffen hatte; daß diese beispielsweise sich lieber der bequemereren Thal- als Bergfahrt widmete und vornehmlich auf der Straßburger Strecke „durch ihre langweilige unersättliche Einlad- und Verzögerung“<sup>1</sup> Anlaß zu vielen Klagen der Kaufmannschaft gab. Sie maß den Fährleuten die Schuld bei, daß Güter zur Beschwerung des Handels und zum Nachteil des Ärars vom Rhein weg auf die Mosel oder die Landstraßen abgetrieben wurden. Auch glaubte sie, daß den fremden Schiffern mehr Anteil an der Wasser- verfrachtung zugewiesen sei, als ihnen vertragsmäßig gestattet worden. An Stelle der Ausländer mußten nach Meinung der kurfürstlichen Verwaltung die eigenen Unterthanen geschoben werden. Sie hoffte, es erreichen zu können, daß aus der Folge kleinlicher Reibereien und Schädigungen zweier Personen- gruppen eine gesunde, gedeihliche Konkurrenz im Rahmen eines größeren Verbandes erwachse.

### § 13.

Das Wollen der Regierung war demnach von volkswirt- schaftlichem Standpunkte durchaus nicht unberechtigt. Es fragt sich nur, ob ihm auch ein entsprechendes Können gegenüberstand. Haben die von der staatlichen Verwaltung beliebten Maßregeln annähernd das Richtige getroffen? Wie gestaltet sich die Neuordnung der Handwerkervereinigung und inwieweit ist darin ein Fortschritt im Vergleich mit der seit- herigen Behandlung der Verhältnisse zu erblicken?

Die kurfürstliche Verordnung von 1755 für die Angehörigen des großen und leichten Ankers hat 20 Artikel, teils politisch- rechtlichen, teils wirtschaftlichen Inhalts.

Beide schiffbare Zünfte sollen von nun an eine unab- gesonderte einzige Schifferzunft zum großen und leichten Anker bilden. Auf einer gemeinsamen Zunftstube soll sie tagen<sup>2</sup>, in allen Vorfällen, Ansagen, Geboten ohne Ausnahme verbrüdet sein. Sobald einer der zwei derzeitigen Ratsfreunde stirbt oder zu einer anderen Vereinigung versetzt wird, soll der Verbleibende allein der neugebildeten Zunft vorstehen und dabei soll es auch in Zukunft sein Bewenden haben.

Es sind künftighin nur zwei Brudermeister zu bestellen<sup>3</sup>, deren einer aus der Mitte des großen Ankers, der andere von den Genossen des leichten Ankers gewählt wird. Desgleichen wird es mit den Zwölfem vom grünen Tisch gehalten<sup>4</sup>, welche je zur Hälfte aus den beiden alten Genossenschaften genommen

<sup>1</sup> Aus dem Dekret vom 10. April 1755. M.A. (Fischerzunftakten).

<sup>2</sup> Zunftordnung v. J. 1755 Art. 1. Vgl. Beilagen Nr. 8.

<sup>3</sup> Art. 2.

<sup>4</sup> Art. 3.

werden. Die dermalige Überzahl wird auf den Aussterbeetat gesetzt.

Die beiden Anker haben innerhalb der neuen Organisation, namentlich bei Abstimmungen, vollkommen gleiche Rechte<sup>1</sup>. Die einzelnen Mitglieder rangieren untereinander in Sitz und Vortritt nach Alter und Zeit der Aufnahme. Um aller Mißdeutung vorzubeugen, soll der Name Fischer- und Steuerzunft überhaupt nicht mehr gebraucht<sup>2</sup>, vielmehr die Gesamtvereinigung lediglich unter dem Titel des großen und leichten Ankers geführt werden. Die Mitgliederzahl der Fahrtgenossenschaft soll auf 50 Mann beschränkt werden<sup>3</sup>, von denen je 25 den engeren Gruppen des großen und des leichten Ankers zugehören. Ehe sich der derzeitige Bestand nicht auf diese Nummer herabgemindert hat, dürfen neue Aufnahmen nicht mehr vorkommen. Wird die vorgesehene Zahl dann noch weiterhin durch Todesfall oder Übernahme eines Beamtenpostens, womit Verlust der Zunftangehörigkeit verknüpft ist<sup>4</sup>, geringer, dann ist innerhalb der beiden Anker, welchen jeweils der Ausgeschiedene zugehörte, Ersatz zu schaffen<sup>5</sup>. In erster Linie sind dabei die Kinder der Genossen zu berücksichtigen; der Bescheid der Regierung ist zur Bestimmung der Tauglichkeit für die eine oder andere Gruppe einzuholen.

Der Gewerbebetrieb wird in folgender Weise geteilt<sup>6</sup>. Der leichte Anker darf jegliches Kaufmannsgut bis zu 400, höchstens 450 Centner verfrachten; der große Anker alles, was darüber geht; jedoch soll die einzelne Ladung nicht mehr wie 1800 bis 2000 Centner betragen<sup>7</sup>. Ihm bleibt allein das Steuern von Flossen vorbehalten, wovon er auch die Kosten zu tragen hat. Weiterhin darf ihm betreffs der Straßburger Rangfahrt<sup>8</sup> durch die neuen Kollegen keine Konkurrenz gemacht werden.

Eine besondere Verpflichtung der Angehörigen des leichten Ankers besteht darin<sup>9</sup>, daß sie eilige, namentlich leichtem Verderb ausgesetzte Waren in kleinen Nachen befördern müssen, selbst wenn die ihnen angebotene Quantität nur geringfügig ist. Im übrigen können sie mit Ausnahme der bereits gedachten Einschränkungen<sup>10</sup> die Schifffahrt auf dem Rhein und Main ohne irgend welche Behinderung treiben.

Für den großen Anker bestehen überhaupt keine Be-

<sup>1</sup> Art. 4.

<sup>2</sup> Art. 14.

<sup>3</sup> Art. 11.

<sup>4</sup> Art. 5.

<sup>5</sup> Art. 13.

<sup>6</sup> Art. 6.

<sup>7</sup> Art. 16.

<sup>8</sup> Art. 17.

<sup>9</sup> Art. 9.

<sup>10</sup> Art. 18.

grenzungen, insbesondere ist bestimmt<sup>1</sup>, daß seine Mitglieder sich an der Eilverfrachtung in kleinem Gefährt beteiligen können. Auch dürfen dieselben, falls sie sich zur Schifffahrt nicht eignen, nach Genehmigung der kurfürstlichen Kommerzienkommission jederzeit in den leichten Anker überschrieben werden.

Der Fischerei wird in der Ordnung nur ganz nebenbei gedacht. Die Aufdingung von Jungen, Erteilung von Lehrbriefen u. s. w. soll für diesen Berufszweig völlig aufhören, jedoch gleichwohl den früheren Fischern und solchen, welche künftighin in die Genossenschaft des leichten Ankers eingereiht werden<sup>2</sup>, „die Treibung der Fischerey und Fischhandels, als ein vorhin ehrbare, dem gemeinen Wesen und hiesiger Stadt Nothdurft zuträgliche freye Nahrungs-Übung hindurch nicht benommen noch verboten seyn“. Vermehrt sind in der neuen Ordnung die Bestimmungen, welche Garantie für die gute Beschaffenheit des zum Transporte benutzten Materials bieten sollen. Es wird verfügt, daß die Mitglieder des leichten Ankers nur „Nachen und Jagden sich anschaffen dürfen<sup>3</sup>, welche in ihren Größenverhältnissen kleineren Frachtladungen entsprechen“. Auch die andere Fahrtgenossenschaft soll mit Ausnahme der für die Strafsburger Strecke benutzten Schiffe<sup>4</sup>, sich nur Lastkähne mittlerer Dimensionen halten. Um die Kontrolle über gehörige Beachtung dieser Vorschrift zu haben, müssen die Schiffer auch fernerhin, wie dies bereits durch die Verordnung von 1747 eingeführt war, bei Einstellung eines noch nicht gebrauchten Fahrzeuges ein Schauamtsattest beibringen<sup>5</sup>. Auch sollen vierteljährlich der Ratsfreund, der Beseher, Nachgänger und Überschläger, die beiden Brudermeister sowie einige Zunftälteste sämtliche Schiffe, Jachten samt deren Geschirr, Seile und übrige Ausrüstung genau untersuchen und über ihren Befund einen Bericht der kurfürstlichen Kommerzienkommission einreichen<sup>6</sup>.

Wie aus dem Gesagten hervorgeht, war die Verschmelzung der beiden Genossenschaften am Äußerlichen haften geblieben. Man hatte Namen, Zunftstube und allgemeine Verwaltung geändert, nach der politisch-rechtlichen Seite hin eine gewisse Einheit geschaffen. Aber wirtschaftlich standen sich nach wie vor zwei feindliche Parteien gegenüber, von denen keine der anderen ihren Erwerb gönnte. Daß man die Gesamtzahl auf 50 herabdrücken wollte, brachte keine Besserung der Ver-

<sup>1</sup> Art. 10.

<sup>2</sup> Art. 15.

<sup>3</sup> Art. 6.

<sup>4</sup> Art. 7.

<sup>5</sup> Art. 8.

<sup>6</sup> Art. 20.

hältnisse<sup>1</sup>. Der alten Schiffervereinigung hatten im 18. Jahrhundert ungefähr 50 Meister angehört. Was nutzte es, wenn man von diesen die Hälfte wegsterben liefs und statt ihrer 25 Männer zufügte, welche seither in verwandtem Berufe thätig waren? Eine gesunde Konkurrenz war damit nicht geschaffen, und der Wechsel der Personen ohne Änderung des wirtschaftlichen Betriebes war gewifslich belanglos.

Die Unvollkommenheit der Reformation ward in den leitenden Kreisen wohl selbst gefühlt, denn schon das folgende Jahr brachte wenigstens eine Zusatzbestimmung<sup>2</sup>. Nach ihr mußte künftighin jeder Neueintretende zunächst dem kleinen Anker angehören, ehe er daran denken konnte, sich später in den großen überschreiben zu lassen.

Umfangreichere Beifügungen brachte ein kurfürstlicher Erlafs vom 15. Juli 1765<sup>3</sup>. Aufser einigen persönlichen Bekanntmachungen, in welchen die Aufnahme oder Überschreibung einzelner Mitglieder bestätigt wurde, normierte er auf Grund gemachter Erfahrungen folgendes: Es soll bei der vereinigten Ankerzunft fortan jährlich nur ein Bruderknecht und zwar wechselweise aus einer der beiden Gruppen bestellt werden<sup>4</sup>; desgleichen soll durch das Vicedomamt ein „Münzendiener“ ernannt werden<sup>5</sup>, der gemäfs seiner Instruktion besonders zu beobachten hat, „ob bey denen öffentlich Procefsionen, Begräbnissen deren Zunft-Brüderer, oder in der Kirch mit denen Kertzen vor ihren Zunft-Heiligen, Musikalischen Ambt, Jahr-Tag und sonst öffentlich Zusammenkünften der geeinigten Ankerszunft“ nicht Verordnungswidriges vorgehe. Jeden Fehl hat er dem Stadtratsverwandten zu weiterer Veranlassung zu melden. Für seine Bemühungen ist ihm jährlich durch das Vicedomamt aus den eingegangenen Strafgeldern eine Summe auszuwerfen. Das Schauamt wird nochmals zur sofortigen Untersuchung und Begutachtung alles vorhandenen Materials verpflichtet<sup>6</sup>. Auch soll dasselbe unter Zuziehung unparteiischer Schiffbauer genau die Mafsverhältnisse der verschiedenen Jachten und Nachen feststellen, welche dann bei Herstellung neuer Fahrzeuge zu beachten sind.

Allen Schiffern wird wiederholt eingeschärft<sup>7</sup>, es solle keiner

<sup>1</sup> Bei einer Feststellung 1780 gab es 64 Mitglieder der Schifferzunft zum großen und leichten Anker; von diesen widmete sich fast niemand dem Fischfang. M.A. (Fischer- und allem. Zunftakten).

<sup>2</sup> Vgl. Beilagen Nr. 8.

<sup>3</sup> Vgl. eod. loc.

<sup>4</sup> Zunftordnung v. J. 1765 Art. 1. Der Bruderknecht wird sonst in den Akten wenig erwähnt. Er scheint eine Art Zunftstubenverwalter (Hauspedell) und Laufbursche gewesen zu sein. Dieselbe Stellung hat er auch bei anderen Zünften. Vgl. M.A. (Allgemeine Zunftakten).

<sup>5</sup> Wird ebenfalls in den Akten wenig genannt. Er war eine Art Polizeidiener und Ordner.

<sup>6</sup> A. a. O. Art. 2, 3.

<sup>7</sup> A. a. O. Art. 6.

versuchen, die festbestimmte Centnerzahl der einzelnen Ladungen zu überschreiten, wenn er nicht empfindlicher Strafe gewärtig sein wolle.

Schließlich sollen künftighin alle Zunftglieder, welche aus dem kleinen in den großen Anker einrücken, eine noch näher festzustellende Summe zahlen<sup>1</sup>, welche als Beitrag zu den Kosten der Flossgeschirre fließt. Das Steuern der Flosse war, wie oben erwähnt, dem großen Anker vorbehalten geblieben, und hatte er daher auch allein die teureren Gerätschaften, wie sie zu diesem Betriebe nötig waren, aus seinen Mitteln angeschafft. Es erschien billig, daß solche, welche an dem dadurch ermöglichten Gewinn Anteil hatten, auch an den entstandenen Auslagen partizipierten. Die Bilanz dieser Separatkasse, welche in den letzten 10 Jahren nur denjenigen Ältesten vom grünen Tisch vorgelegt ward, die den großen Anker vertraten, sollte in Zukunft von allen Zwölfem nachgeprüft werden.

Auch mit dieser Nachbesserung war, wie sich bald zeigen sollte, das Wesen der Sache noch nicht getroffen.

Gleichzeitig mit den geschilderten Reformbewegungen, welche die allgemeine Zunftorganisation betrafen, laufen Bestrebungen, welche auf Umgestaltung des Lehrlings- und Gesellenwesens hinzielen<sup>2</sup>. Am 28. Februar 1760 wurde eine Ordnung für die Knechte und Lehrjungen der geeinigten großen und leichten Ankerzunft publiziert, welche als Erweiterung der Verordnung vom 10. April 1755 gedacht war. Inhaltlich lehnt sie sich in vielen Punkten an die bereits durch Kurfürst Anselm Franz 1685 getroffenen Verfügungen an. Die Bestimmungen über ehrbares Benehmen, Verbot des Fluchens und der Ungebühr gegen Passagiere, die Vorschriften über Dauer der Lehrzeit und die wesentlichen Verpflichtungen von Herr und Knecht stimmen in der Hauptsache hier wie dort<sup>3</sup>. Doch bringt der neue Erlass auch wichtige Ergänzungen, welche nicht unerwähnt bleiben dürfen.

Zunächst suchte man, rein äußerlich eine bessere Ordnung herzustellen. Alle Knechte und Jungen sollten zur Publikation der Erlasse sich einfinden und ausnahmslos in ein eigens zu haltendes Buch aufnotiert werden<sup>4</sup>. Wer den vorgeschriebenen Eintrag versäumte, durfte künftighin nicht mehr als zünftiger

<sup>1</sup> Art. 7.

<sup>2</sup> Die kurfürstliche Regierung hat sich in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts auch bei anderen Zünften vielfach um Verbesserung des Lehrlings- und Gesellenwesens bemüht. Vgl. M.A. (Allgemeine Zunftakten).

<sup>3</sup> Es sind dies Art. 15—20 der N.Z.O. und Art. 4, 5, 10—13, 16—19, 21 der Kn.O. von 1760. Art. 20 der letztgenannten Ordnung bestimmt, daß einem Lehrling, der sich gut führt, das letzte halbe Jahr seiner Lehrzeit durch die Zunft nachgelassen werden kann.

<sup>4</sup> Kn.O. v. J. 1760 Art. 1.



Schiffsknecht gelten. Die gleiche Versammlungspflicht<sup>1</sup> war für den sog. „Jahrestag“ der Genossenschaft und die jährlich vorzunehmende Verlesung der Ordnungen vorgesehen. Auch sollten die Knechte der feierlichen Andacht zu Ehren des Zunftpatrones geziemend beiwohnen.

Das Aufsichtsrecht des Herrn über seine Angestellten ward schärfer ausgebildet<sup>2</sup>. Kein Knecht darf ohne Erlaubnis seines Schiffers über Nacht dessen Haus oder Fahrzeug verlassen, wenn er nicht einen Reichsthaler Strafe zahlen will. Auch muß ein jeder abends sich wieder zu rechter Zeit an Ort und Stelle einfinden und darf nicht länger fernbleiben, als ihm gestattet wird<sup>3</sup>.

Streng verboten ist es den Jungen, das andere Gesinde des Schiffmannes aufzuhetzen oder ihm abspenstig zu machen. Ebenso wenig dürfen sie sich unterstehen, kurz vor oder während einer Reise ihren Herrn zu verlassen. Wer sich von ihnen gegen seinen Herrn auflehnt oder Pflichtversäumnisse zu schulden kommen läßt, wird vor den Ratsfreund und Zwölfertisch geladen<sup>4</sup>, welche ihm nach Befund der Umstände entweder eine Geldstrafe auferlegen oder ihm für die Zeit von einem viertel bis einem halben Jahr verbieten, weitere Dienste zu nehmen. Wenn ein derart Verurteilter, um der zugesprochenen Strafe zu entgehen<sup>5</sup>, in der nächsten Zeit sich bei einem fremden Schiffmann verdingen sollte, dann muß die Zunft darauf achten, daß er nach seiner Rückkehr für die vorgesehene Zeitspanne keine Stellung findet.

Am Tage nach dem jährlichen Zunftgebot wird über die eingegangenen Gelder vor dem Zwölfertisch Rechnung gelegt; zugleich werden die eingeschlichenen Mängel beraten und abzustellen gesucht<sup>6</sup>. In zweifelhaften Fällen ist, soweit die Ordnung selbst keinen Anhalt bietet, der Entscheid des Vice-domantes anzurufen.

Wenn wir den Gesamtinhalt des Erlasses von 1760 überschauen, können wir ihm unsern Beifall nicht versagen. Die bewährten, nicht allzu ängstlichen Bestimmungen von 1685 sind sämtlich beibehalten. Neu hinzugekommen ist im wesentlichen nur das Bestreben, die Disciplinargewalt des Arbeitgebers zu stärken. Namentlich bei den damaligen patriarchalischen Dienstverhältnissen war dies keineswegs vom Übel<sup>7</sup>. Die Auf-

<sup>1</sup> Kn.O. v. J. 1760 Art. 2, 3.

<sup>2</sup> Kn.O. Art. 6, 7.

<sup>3</sup> Kn.O. Art. 8, 9; vgl. auch A.Z.O. Art. 15.

<sup>4</sup> Kn.O. Art. 14.

<sup>5</sup> Kn.O. Art. 15.

<sup>6</sup> Kn.O. Art. 22, 23.

<sup>7</sup> Mit Recht wurden ganz ähnliche Bestimmungen auch in den Gesindeordnungen unseres Jahrhunderts festgehalten. Vgl. z. B. Gesindeordnung für sämtliche Provinzen der preufs. Monarchie vom 8. Nov. 1810, bes. §§ 56 bis 81.

stellung einer gewissen Hausordnung, das Verbot der Urlaubsüberschreitung ist um so mehr zu billigen, als die Lehrbuben und Knechte meist junge Leute waren, welche sich die Beaufsichtigung durch die älteren erfahrenen Schiffherren ganz wohl konnten gefallen lassen. Auch wurde durch die straffere Disciplin mancher Fahrlässigkeit der Angestellten vorgebeugt, welche bei dem nicht ungefährlichen Wasserbetriebe leicht schlimme Folgen für Schiff und Ladung haben konnte.

Leider scheint die Ordnung von 1760 in der Hauptsache auf dem Papier geblieben zu sein. Ihre praktische Durchführung wurde ersichtlich zunächst nicht mit der erforderlichen Energie angestrebt. Begreiflich wird diese Erscheinung, wenn wir bedenken, daß in den sechziger bis siebziger Jahren des Jahrhunderts dank der wenig glücklichen Vereinigung beider Anker die Meister über die eigenen Rechte und Pflichten vielfach im unklaren waren und sich daher wenig um eine einheitliche Regelung des Lehrlings- und Gesellenwesens kümmerten.

Deswegen sah sich die Regierung im Mai 1789 zu einer Umfrage<sup>1</sup> bei Schiffern und Knechten veranlaßt, um festzustellen, ob die gegebenen Artikel beobachtet und welche Beschwerden dagegen geltend gemacht würden. Zugleich sollte nachgeforscht werden, ob die noch nach 1760 zugefügten Bestimmungen sich praktisch bewährt hätten<sup>2</sup>. Letztere regelten das Verhältnis der Schiffer und ihrer Angestellten zur auswärtigen Konkurrenz. Nach ihnen durfte kein Mainzer Schiffmann einen fremden Knecht dinge, so lange am Platze welche zu haben waren. Andererseits mußten sämtliche Jungen auf Ansprache eines Meisters bereit sein, eine Reise anzutreten, sofern sie nicht erhebliche Gründe für eine Ablehnung beibringen konnten. Schliesslich war mit Berufung auf Köln und andere auswärtige Zünfte verordnet, daß jeder Knecht, welcher bei einem Fremden Stellung gefunden hatte, auf Wunsch eines Mainzer Schiffmanns diesen Dienst verlassen und bei dem Einheimischen dafür eintreten solle.

Die Umfrage zeigte, daß in vielen Stücken von den Arbeitgebern wie -nehmern ganz nach Belieben gewirtschaftet wurde. Die Schiffer behaupten, beinahe sämtliche Artikel würden von den Knechten ungebührlicherweise nicht beachtet. Nur für deren Ausbleiben bei den angesagten Versammlungen haben sie eine Entschuldigung und fordern, man solle die-

<sup>1</sup> Die Resultate dieser Umfrage sind zusammengestellt und artikelweise aufgeführt in einem Bericht des Polizeikommissars Klingensbiel vom 7. und 13. Mai 1789. M.A. (Schifferzunftakten).

<sup>2</sup> Dieselben sind den späteren Abschriften der Knechtsordnung von 1760 als Artikel 24, 26, 27 angefügt. Unter Art. 25 findet sich bei diesen die Vorschrift, daß jeder Knecht, welcher von seinem Arbeitgeber mißhandelt wird, bei dem Ratsverwandten und Vorsteher der Schifferzunft Klage führen darf.

selben künftig zur Winterszeit, wo die Schifffahrt ruhe, ansagen. Am bittersten beschwerten sie sich darüber, daß die Jungen während der dreijährigen Lehre von einem Schiffer zum andern liefen, statt, wie vorgeschrieben, bei einem Meister auszuhalten, auch andere nicht erlaubte Arbeiten verrichteten und demnach bei der Entlassung ihre Aufführung wie auch Geschicklichkeit viel zu wünschen übrig liefse<sup>1</sup>.

Mit den neuen Bestimmungen sind sie sehr zufrieden, wünschen sogar, die Strafen der dienstweigernden Knechte möchten noch erhöht werden, da es beispielsweise vielfach vorkomme, daß ein Junge mit zu Thal fahre und dort sich wider Willen seines Herrn anderweit verdinge, um die unangenehme Bergtour zu vermeiden.

Die drei Tage später zusammenberufenen Knechte und Jungen sind mit der Ordnung der Dinge im allgemeinen zufrieden und versprechen auf Bekanntgabe der von den Schiffern gemachten Beschwerden in den meisten Stücken Besserung. Freilich haben auch sie einige Anstände. Zu Artikel 13<sup>2</sup> meinen sie, wenn das Saufen bei einem Schiffsknecht zur Gewohnheit werde, so hätten sie nichts dabei zu erinnern, daß ein solcher gehörig bestraft würde. Für den Fall aber, daß einer zufälligerweise bei heißen Sommertagen und schwerer Arbeit ein wenig betrunken sei, glauben sie, solle man nicht gleich mit Strafen eingreifen. Am meisten wehren sie sich gegen die Bestimmung, daß sie auf Anrufen einheimischer Schiffer fremden Dienst verlassen müßten<sup>3</sup>. Solches könnten sie nicht beobachten, wenn sie nicht oft stellenlos werden wollten. Die Mainzer Schifflleute seien nicht in der Lage, stets sämtliche Knechte in Arbeit zu nehmen und die Fremden würden keinen mehr dingen, wenn sie nicht versichert wären, ihn auch behalten zu dürfen.

Weiter erklärten sie, nach getroffener Vereinbarung würden von jedem von ihnen vierteljährlich 24 Kreuzer in die gemeinsame Kasse entrichtet, doch scheine ihnen eine Beisteuer von 12 Kreuzer in jedem Quartal für die Zukunft ausreichend. Von seither eingegangenen Beträgen hätten nur die Kranken eine Unterstützung erhalten.

Auf Grund der gemachten Erfahrungen ward dann nochmals im Jahre 1789 zur Neuredaktion der Knechtsordnung geschritten<sup>4</sup>.

Abgesehen von Umstellungen in dem Wortgefüge und der Reihenfolge der Artikel wie sonstigen kleinen Abänderungen

<sup>1</sup> Bericht vom Mai 1789 a. a. O. S. 4.

<sup>2</sup> A. a. O. S. 7.

<sup>3</sup> A. a. O. S. 8, 9.

<sup>4</sup> Verordnung für die Schiffsknechte und Lehrjungen bei der Schifferzunft des geeinigten großen und kleinen Ankers in Mainz. (Undatiert, aber, wie aus begleitenden Blättern hervorgeht, jedenfalls im September 1789 publiziert. Im M.A. Schifferzunftakten.)

wurde besonders die Versammlungspflicht der Jungen bei den vierteljährlichen Tagungen hervorgehoben. Bei diesen sollen auch Klagen der Arbeitgeber gegen Arbeitnehmer und solche der letzteren untereinander vorgebracht werden. In leichteren Fällen entscheiden dann Zunftvorstand und die zeitigen Brudermeister nach Inhalt der Ordnungen; bei schwierigeren Sachen soll an die vorgesetzte Behörde berichtet und deren Entscheid abgewartet werden.

Die Zahlung von 24 Kreuzern zur „gemeinen Büchse“ ist beibehalten, nur wird deren Stundung unter Umständen gestattet. Neu sind die Verfügungen über Verwendung der eingegangenen Gelder zum Besten der Knechte<sup>1</sup>.

Jedem von ihnen, der durch Krankheit, „Leibesverbrechen“ oder Unglücksfälle außer stand gesetzt wird, zu arbeiten und sich genügend zu verdienen, wird nach Zeugnis des Arztes und Besichtigung der häuslichen Verhältnisse auf Anweisung des Zunftvorstandes wöchentlich die Summe von 1 fl. bis 2 fl. 30 kr. zugebilligt. Bei äußerster Dürftigkeit darf er, soweit der Kassenbestand es gestattet, auch noch reichlicher unterstützt werden. Die aus der Gesellschaft versterbenden Knechte werden auf gemeinsame Kosten beerdigt. Am Tage nach dem Begräbnis werden drei heil. Messen für ihr Seelenheil gelesen, denen alle Überlebenden, soweit nicht dringende Verhinderung sie abhält, beizuwohnen haben. Es soll durch gute Verwaltung der Kasse dahin gewirkt werden, daß ihr Bestand künftighin auch die Unterstützung der Witwen, namentlich soweit sie bedürftig sind, gestattet.

Hiermit wurde den erwerbsunfähigen Gesellen eine Förderung zu teil, wie sie nur durch eine korporative Genossenschaft unter staatlichem Schutze möglich ist. Kranken- und Unfallversicherung, Alters- und Invalidenversorgung, selbst die heute noch vergeblich erstrebte Unterstützung bedürftiger Hinterbliebenen sind bei den genannten Wohlfahrtseinrichtungen in ihren Anfängen vorhanden. Ein Arbeiterschutz ist gegeben, der, wenn er auch etwas einseitig erscheint, dennoch unsere ungeteilte Bewunderung fordert. Wie weit die aufgestellten Normen praktisch verwirklicht wurden, läßt sich schwer feststellen. Bald wurden die Stürme der Revolution aus Frankreich an den Rhein getrieben, welche das Territorium des deutschen Fürstprimas samt seinen Einrichtungen wegfehen sollten. Immerhin ist es ein versöhnender Gedanke, daß die zahlreichen Reformbestrebungen der letzten Erzbischöfe auf dem Mainzer Stuhle, welche bei viel gutem Willen nicht überall das Glückliche trafen, wenigstens auf dem Gebiete der Socialreform einen so ausgezeichneten Abschluss fanden.

<sup>1</sup> Neuredaktion der Kn.O. von 1789 Art. 5—7.

# Die Schifferzunft beim Ausgang der kurfürstlichen Herrschaft.

## § 14.

Die kurfürstlichen Dekrete, welche die Vereinigung der beiden „schiffbaren Zünfte“ erstrebten, hatten in vielen Punkten nicht das Richtige getroffen. Es traten bald Mißstände zu Tage, vor denen man in leitenden Kreisen nicht die Augen verschließen konnte. So sind uns denn namentlich aus dem letzten Jahrzehnt der Mainzer Fürstenherrschaft verschiedene Berichte und Gutachten erhalten<sup>1</sup>, in denen neben kritischen Auslassungen auch gesunde Reformprojekte sich vorfinden<sup>2</sup>.

Der Hauptfehler, welcher bei Zusammenfassung der alten Fischer- und Schifferzunft begangen worden war, lag in der Inkonsequenz ihrer Durchführung. Man hatte innerhalb einer Innung zwei wirtschaftlich getrennte Personengruppen geschaffen, die sich vor- wie nachher unfreundlich gegenüberstanden. Den fortwährenden Reibereien konnte aber nur dann ein Ende gemacht werden, wenn sämtliche Glieder der Verbindung möglichst zu gleichen Rechten und Vorzügen zugelassen waren. Zu dem Zwecke war es notwendig, alle diejenigen, welche von dem Schifferhandwerk wenig oder nichts verstanden, auch Fahrzeuge nicht zu Eigen besaßen, von der Zunft auszuschließen. Zugleich forderte die Sorge für die Hebung des Fischfangs, daß man die Leute, welche diesem Gewerbe nachgingen, in eigener Innung zusammenführte<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> Wertvoll sind namentlich: Polizeikommissarischer Bericht zu dem Untersuchungsprotokoll der Schifferzunft über die Verfassung und Mißbräuche der Zunft (Juli 1784). Protokoll über die Vernehmung von 62 Schiffleuten (6. Februar bis 6. Juni 1783). Mainzer Vicedomamtsbericht, die damalige Verfassung und bessere Einrichtung der Schifferzunft für die Zukunft betreffend (undatiert, derselben Zeit angehörig, ausgefertigt am 17. November 1784). Sämtlich im M.A. (Schifferzunftakten).

<sup>2</sup> Auch fehlt es nicht an Versuchen, die allgemeine Organisation sämtlicher Zünfte zu reformieren. Vgl. *Extractus Protocolli Kurf. Mainz. Vicedomamts vom 6. Mai 1778 und desgl. vom 20. Juni 1778* (Separatdrucke, M.A. Allgem. Zunftakten).

<sup>3</sup> Der Fischfang ging seit ca. 1760 ständig zurück. Vgl. M.A. (Fischerzunftakten).

Derartige Gedanken wurden in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts des öfteren laut. Man verlangte, die Benennung zum großen und leichten Anker solle in Wegfall kommen, man wolle schon äußerlich einfach als „Schifferzunft“ ohne zweideutigen Beinamen sich kundgeben. Alle Genossen müßten mit dem erforderlichen Geschirr versehen sein, sollten aber dafür auch von keiner Art des Betriebes irgendwie ausgeschlossen werden. Nur bei der Straßburger Rangfahrt wollte man den Vorbehalt nicht preisgeben.

Zwecks praktischer Durchführung dieser Pläne wurde der Vorschlag gemacht, beim Wegfallen der Schranken innerhalb der Zunft sollten diejenigen, welche derzeit dem großen Anker noch nicht zugehörten, gleich den früher Aufgenommenen 25 Reichsthaler zahlen. Dadurch werde ein Fond zusammengebracht, welcher es ermöglichte, die wiederzugründende Fischerzunft mit den nötigen Mitteln auszustatten.

Bei dieser Gestaltung der Verhältnisse hätten sich dann die Beschwerden, welche sich durch die Zusammensetzung des „grünen Tisches“ aus Erwählten beider Anker ergaben, von selbst behoben. Dieser Ältestenrat hat seit 1755 nur Unwillen und Unzufriedenheit erregt. Namentlich klagte man darüber, daß seine Mitglieder lebenslänglich ihre Stellung innehielten. Dies sei um so folgenschwerer, als durch das Parteienspiel oft untüchtige und unbeliebte Männer zu dem Amte berufen würden. Betreffs der Brudermeister wünschte man, daß nicht beide in gleicher Weise nebeneinander fungieren möchten, sondern, daß bei jährlichem Wechsel immer der Älteste die Rechnung führen, der Jüngere an seiner Seite den Gang der Geschäfte lernen und dadurch befähigt werden solle, nach dessen Abgang seinen Platz auszufüllen. Weiter hoffte man, daß nach Beseitigung des Zwiespaltes zwischen leichtem und großem Anker die Unterbeamten eine Verminderung erfahren und dadurch manch unnötige Ausgabe gespart werden könne. So habe beispielsweise der große Anker seither neben dem gemeinsamen Zunftknecht noch einen besonderen Seilverwalter bezahlt, die Funktionen beider könne ganz wohl ein Angestellter verrichten. Überflüssig werde fernerhin die gesonderte Rechnungsführung der zwei Gruppen, welche ebenfalls manche Kosten verursachte.

Als weiteren Mißstand empfand man, wie aus gleichzeitigen Berichten hervorleuchtet, die Unordnung bei den Zunftgeboten. Man war ungehalten darüber, daß bei jeder Kleinigkeit die sämtlichen Genossen zusammenberufen wurden und bei der Versammlung selbst weder das gehörige Stillschweigen noch Ruhe im Vortrage beobachtet wurde. Die Pflicht, bei jeder Gelegenheit auf der Zunftstube zu erscheinen, rufe die Leute von der Arbeit weg und verleite sie zur Liederlichkeit, da sie nach Schluß der Sitzung sich „in kleinere Rotten abteilten

und entweder spaziergingen oder auf Kosten ihrer Familie im Wirthshause sitzen blieben.“

Mit den genannten sind nicht alle in damaliger Zeit vorgebrachten Anstände und Beschwerden erschöpft. Aber die anderen haben nicht so sehr die Mängel der allgemeinen Zunftorganisation als die leidige, einander unterbietende Konkurrenz im Auge. Bald klagte man über die Knechte, welche einen eigenen Nachen hielten, bald wieder über die Kollegen, welche das Steuern fremder Schiffe zu billig übernahmen. Eingehendere Erwähnung verdient nur noch ein Vorschlag, den Polizeikommissar und Zunftvorsteher Klingenberg 1784 in einem Bericht an das Vicedomamt betreffs der Strafsburger Rangfahrt machte.

Wir haben bereits oben angeführt, daß die Rangfahrt, wie sie sich auf der Strafsburger Strecke ausgebildet hatte, unsern Beifall nicht finden kann, da sie nur wenigen bevorzugten Mitgliedern der Genossenschaft Vorteil bot und doch nicht vermochte, wenigstens diesen ein besonders auskömmliches Dasein zu bieten. Klingenberg knüpft daran, daß nach seitheriger Ordnung 12 große Schiffe, von denen jedes 2—3000 Gulden zu bauen koste, bereit gehalten würden, von welchen jährlich zwei bis drei zur Benutzung kämen, während die übrigen der Reihe nach 3 auch 4 Jahre ungebraucht der verderbenden Hitze und dem stürmenden Wetter ausgesetzt seien und das Kapital davon für den Eigentümer tot und zinslos bleibe. Oft gehe eines dieser kostspieligen Rangschiffe eher zu Grunde, als noch die Hälfte der Baukosten damit erübrigt worden sei. Auf anderen Strecken, etwa zu Thalfahrten nach Köln, könne man dieselben nicht einstellen, da auf diesen geringere Ladungen üblich seien und demgemäß Größe des Schiffes und eingenommene Fracht außer Verhältnis ständen.

Um derartigen Übelständen abzuhelfen, hält der Berichterstatter es für besser, wenn nach dem Beispiele Strafsburgs für sämtliche Rangfahrer drei Schiffe „en Compagnie“ gehalten würden. Dann könne derjenige, welcher jeweils an der Reihe sei, eines derselben benutzen und müsse dafür 80 bis 100 Gulden zur Bezahlung des Kapitals und der ständigen Reparaturkosten in eine gemeinsame Kasse zahlen. Diese Einrichtung werde ganz besonders denen zu Gute kommen, welche, der Vorschrift zuwider, kein gutes, wassertüchtiges Fahrzeug besäßen und die, falls der Rang sie treffe, daher von einem Privaten ein Schiff leihen oder ein solches mit schweren Unkosten bauen müßten.

Anstände hat es demnach, wie gezeigt, im 18. Jahrhundert in großer Anzahl gegeben. Reformen schienen in vielen Punkten angebracht und waren vielfach auch vorgesehen. Zur Ausführung ist keine derselben mehr gekommen. Am 22. Oktober 1792 rückten die republikanischen Truppen zum ersten-

mal in Mainz ein<sup>1</sup>, welches nach kurzer Rückeroberung durch die Verbündeten infolge der Machenschaften des Rastatter Kongresses<sup>2</sup> für beinahe 16 Jahre an Frankreich fiel<sup>3</sup>. Gleich bei der ersten Invasion hat die Todesstunde für die alt gewordene Zunftverfassung geschlagen. Eine der frühesten Mafsregeln der neuen Regierung war die Aufhebung der bestehenden Handwerkerinnungen<sup>4</sup>. Trotzdem blieben gerade die Schiffergilde und die Karcherzünfte ruhig bestehen. Als dann im Floréal XI der Mainzer Präfekt auf den Gedanken kam, der Fortbestand der Gesellschaft vom „grofsen Anker“ sei mit dem jüngst erlassenen Gesetze nicht zu vereinbaren, bedeutete ihm die Mainzer Mairie, die Genossenschaft setze sich aus erfahrenen Schifflenten zusammen, die über grofse Kabelseile, über Tauwerk und Anker verfügten, welche notwendig seien, um gröfsere Schiffe ohne Gefahr am Rheinufer anlanden zu lassen. Daraufhin liefs man sie auch weiterhin unbehelligt<sup>5</sup>. Wir dürfen daraus entnehmen, dafs noch in damaliger Zeit der Schifffahrtsbetrieb mehr wie jedes andere Gewerbe zu korporativer Vereinigung geeignet schien.

Die folgenden Jahre brachten dem rheinischen Verkehrswesen nicht die ersehnte Befreiung. Es blieb der Gesetzgebung der späteren Zeit vorbehalten, gründlich Wandel zu schaffen. Die Rheinschifffahrtsordnung von 1831 hat dann alle dem Wasserverkehr dienenden Genossenschaften endgültig beseitigt<sup>6</sup>. Artikel 44 bestimmte: „Alle bis jetzt noch bestehenden Schiffergilden und Zünfte sind aufgelöst.“

Es wäre müfsig, zuletzt die Frage aufzuwerfen, wie es wohl mit dem Mainzer Schiffergewerbe im 16.—18. Jahrhundert bestellt gewesen wäre, wenn es nicht unter Innungszwang gestanden hätte? Uns will es scheinen, als ob gerade die Zunftorganisation der Schifflente bei mancherlei Schwächen und Auswüchsen nicht an innerer Bedeutungslosigkeit in dieser Zeit gelitten hätte. Wenn auch die Elite des Standes ohne den äufseren Halt ausgekommen wäre, es vielleicht sogar in einzelnen

<sup>1</sup> Klein, Geschichte von Mainz S. 1—131.

<sup>2</sup> Bockenheimer, Wie Mainz zum zweitenmal an Frankreich kam. Mainz 1898.

<sup>3</sup> Bockenheimer, Geschichte der Stadt Mainz (1798—1814).

<sup>4</sup> Klein a. a. O. S. 429 ff. In der Zeit vom 25. Februar 1793 bis 5. August 1798, zwischen der ersten und zweiten französischen Okkupation, lebten die Zünfte nochmals auf, um während der letzten Jahre des ausgehenden Jahrhunderts dann dauernd der Gewerbefreiheit in den meisten Erwerbszweigen Platz zu machen.

<sup>5</sup> Bockenheimer, Handel und Gewerbe S. 339, 340. Ja, es wurden neue Organisationsversuche gemacht. Vgl. Règlements relatifs à l'organisation des associations des bateliers dans les ports de station de Mayence et de Cologne. Cologne, de l'Imprimerie de l'Octroi de Navigation du Rhin 1808.

<sup>6</sup> Vgl. Schirges, Der Rheinstrom S. 176 u. 277.



Punkten weiter gebracht hätte, so bedurfte doch der ganze Mittelschlag der ihm gewordenen Leitung. In allen erhaltenen Verhandlungen sind es stets die Handwerker, welche den engherzigen, cliquenhaften Standpunkt verfechten, die kurfürstliche Regierung tritt meist für gröfsere Beweglichkeit ein und ist geneigt, innerhalb gewisser Grenzen den gewerblichen Wettstreit zuzulassen. Dafs sie den gewaltigen Sprung von wirtschaftlicher Gebundenheit zur schrankenlosen Freiheit nicht auf einmal that, sondern schrittweise vorging, ist ihr keineswegs zum Vorwurf zu rechnen. Das vom Staate stetig reformierte, unter seiner Leitung stehende und den Verhältnissen angepaßte Zunftwesen war bis in unser Jahrhundert gerade für den Rheinschiffahrtsbetrieb die einzig praktische Lösung. Wenn wir das Facit ziehen aus allen Vorzügen und Nachteilen, die bei seiner Betrachtung für uns erkennbar wurden, können wir getrost behaupten, die Summe der günstigen Folgen bleibe überwiegend. Dabei beharren wir, selbst wenn für die heutige Zeit die Rückkehr zu den Zwangsvereinigungen nicht mehr wünschenswert erscheint. Die Technik des Wasserverkehrs, welche die Jahrhunderte hindurch keine wesentlichen Änderungen erlitten hatte, ist nunmehr eine von Grund aus andere geworden. Die Energie des Dampfes hat die übrigen Motoren siegreich verdrängt und eine totale Umwälzung der Schifffahrt herbeigeführt. Statt kleiner Nachen und Jachten durchschneiden majestätische Salondampfer die Fluten des Rheins; an Stelle einzelner Lastkähne, die mühselig am Ufer entlang gezogen wurden, fahren gewaltige Schleppzüge zu Berg und Thal. Die Nachkommen der alten Schiffer und Steuerleute haben in dem neuen Betriebe unselbständige, aber recht einträgliche Stellungen gefunden. Das Kleingewerbe auf dem Rheine ist der Grofsunternehmung gewichen, deren mächtig aufstrebende, industrielle und kommerzielle Kräfte sich nicht in irgend welche Fesseln schlagen lassen. „Der Gesamtfortschritt beruht eben auf dem im Laufe der Jahrhunderte erfolgenden Durchgehen der Generationen desselben Volkes durch verschiedene Formen und Institutionen<sup>1</sup>.“

Wir schliefsen mit Goethes Worten, welche Herkner seiner „Arbeiterfrage“ voranstellte:

„Um umzuschaffen das Geschaffne,  
Damit sich's nicht zum Starren waffe,  
Wirkt ewiges, lebendiges Thun.“

<sup>1</sup> Schmoller, Tucherbuch S. 178.

# Quellen zur Geschichte des Mainzer Schiffergewerbes.

Von ungedruckten Materialien wurden für die Arbeit benutzt:

I. Zunfft Buch der löblichen Steuer- und Schiffzunfft in Maintz, begonnen 1488, renovirt durch den hierzu verordneten Rathsfreund und Rathschreiber J. P. Helle im Januario 1677.

(Großfolioband in Saffianleder gebunden mit Messingbeschlägen. 181 Bl. Büttenpapier. — Besitzer: Landgerichtsdirektor Dr. Bockenheimer, Mainz.)

Inhalt: Ordnung von 1476, Vergleich von 1499, sowie chronikalische Eintragungen und Niederschriften der Zunfterlasse von 1488 bis 1754.

II. Unbezeichnetes Buch.

(Großfolioband in geprefstes Leder gebunden mit Messingbeschlägen. Auf dem Vorderdeckel Messingschild mit eingraviertem Wappen des großen Ankers. — Über 200 zum großen Teil unbeschriebene Bl. Bütten- und Pergamentpapier. — Besitzer: Mainzer Stadtbibliothek.)

Inhalt: Abschriften der Ordnungen von 1476, 1685, 1716, wenige chronikal. Aufzeichnungen.

III. Unbezeichnetes Buch.

(Pappband des 18. Jahrhunderts. Großfolio. — Besitzer: Landgerichtsdirektor Dr. Bockenheimer, Mainz.)

Inhalt: „Privat-Protokoll“ und „Register“ über die Vorgänge von 1755, 1756. Abschriften von Zunfterlassen.

IV. Fergenbuch.

(Pergamentband in Großoktav, mit 2 Schlössern versehen, in geprefstes Leder gebunden; 32 Pergamentblätter. — Besitzer: Mainzer Stadtbibliothek.)

Inhalt: Ordnung für die Kasteler Fergen von 1417; Verzeichnis von erteilten Strafen; vereinzelt Aufzeichnungen vom 15. bis zum 17. Jahrhundert.

V. Fergenbuch.

(Stark lädiertes Band in zerbrochener Holzdecke; Büttenpapier; 200 meist unbeschriebene Blätter. — Besitzer: Mainzer Stadtbibliothek.)

Inhalt: Erlasse und Bestimmungen für die Kasteler Fergen, namentlich betreffs des Kostheimer Fahrs.

VI. Allgemeines Zunftbuch.

(Großfolioband in Leder gebunden; 200 Bl. Büttenpapier. — Besitzer: Mainzer Stadtbibliothek.)

Inhalt: Privilegien der Erzbischöfe von Berthold bis Albrecht; Erlasse für die einzelnen Zünfte und Gewerbe der Stadt aus der zweiten Hälfte des fünfzehnten Jahrhunderts.

VII. Aktenbestände des Mainzer Stadtarchivs.

- 1) Schifferzunftakten.  
2 Konvolute zu je circa 1000 Bogen.
- 2) Fischer- und Seilerzunftakten.  
5 Konvolute zu je circa 500—900 Bogen.
- 3) Allgemeine Zunftakten.  
2 Konvolute zu je circa 600 Bogen.
- 4) Akten über Handel und Verkehrswesen.  
11 Konvolute zu je circa 1000—1100 Bogen.

VIII. Rechnungsbücher der Stadt Mainz vom 16. bis 18. Jahrhundert (Steuerveranschlagungen u. dergl.), circa 60 Bände.

IX. Vicedomamts- und Stadtratsprotokolle, beginnend 1510, mit mannigfachen Lücken erhalten bis ins 18. Jahrhundert, circa 50 Bände.

X. Außerdem wurden durchgesehen und teilweise benutzt die Sammelbände der einzelnen gedruckten kurfürstlichen Erlasse des 17. und 18. Jahrhunderts, aufgestellt in der Mainzer Stadtbibliothek, sowie die losen Blätter gleichen Inhalts im Mainzer Archiv. Ebenso wurden durchgesehen die Urkundenverzeichnisse, die handschriftlich erhaltenen Kaufhaus- und Rentenordnungen etc. im Mainzer Archiv.

Betreffs der gedruckten Quellen vgl. Verzeichnis der Abkürzungen.

## Verzeichnis der Abkürzungen in den Citaten der ungedruckten Quellen.

---

Allgem. Zunftbuch . . . . .	siehe Quellen Nr. VI.	
Akten über Handel und Verkehrs-		
wesen . . . . .	" "	VII 4.
A.Z.O. (Alte Zunftordnung) . . . . .	Beilagen "	3.
A. Fergenbuch . . . . .	Quellen "	IV u. Beilagen Nr. 1.
Fischerzunftakten . . . . .	" "	VII 2.
N. Fergenbuch . . . . .	" "	V.
N.Z.O. (Neue Zunftordnung) . . . . .	Beilagen "	5.
Schifferzunftakten . . . . .	Quellen "	VII 1.
S.Z.B. (Schifferzunftbuch) . . . . .	" "	I.
S.Z.B. " (Stadt-Bibliothek) . . . . .	" "	II.
Zunfterlafs v. J. 1716 . . . . .	Beilagen "	7.
Zunftordnung v. J. 1755, 1756, 1765 . . . . .	" "	8.
Kn.O. (Knechts-Ordnung) . . . . .	" "	9.

M.A. (Mainzer Archiv) und M.St.B. (Mainzer Stadtbibliothek) ist allen Citaten aus den Beständen des Mainzer Stadtarchivs und der Mainzer Stadtbibliothek als Fundort beigelegt.

---

## Verzeichnis der Abkürzungen in den Citaten der Litteratur und gedruckten Quellen.

---

- Bettgenhaeuser, Marktschiffahrt = Bettgenhaeuser, Richard, Die Mainz-Frankfurter Marktschiffahrt im Mittelalter; in Leipziger Studien aus dem Gebiet der Geschichte, herausgegeben von Buchholz, Lamprecht u. a. Bd. II Heft I. Leipzig (Duncker und Humblot) 1896.
- Biedermann, Deutschland im 18. Jahrhundert = Biedermann, Karl, Deutschland im achtzehnten Jahrhundert. Erster Band. Politische, materielle und sociale Zustände. 2. Aufl. Leipzig (J. J. Weber) 1880.
- Bockenheimer, Gewerbe in Mainz = Bockenheimer, K. G., Über die Geschichte der Gewerbe in der Stadt Mainz. Mainz 1869.
- Bockenheimer, Handel und Gewerbe = Bockenheimer, K. G., Geschichte der Stadt Mainz während der zweiten französischen

- Herrschaft (1798—1814). Neuntes Buch: Handel und Gewerbe. Mainz (Fl. Kupferberg) 1890. Vgl. auch den damit im wesentlichen übereinstimmenden Aufsatz desselben Verfassers: Mainzer Handel und Schifffahrt in der Zeit von 1648—1831; in Festschrift zur Erinnerung an die Eröffnung des neuen Zoll- und Binnenhafens in Mainz am 5/6. Juni 1887. Mainz (Kommission bei J. Diemer).
- Bockenheimer, Verfassungsgeschichte = Bockenheimer, K. G., Beiträge zur Geschichte der Stadt Mainz; I Abriss der Verfassungsgeschichte. Mainz (J. Diemer) 1874.
- Bockenheimer, Zünfte = Bockenheimer, K. G., Beiträge zur Geschichte der Stadt Mainz; V 2 Die Mainzer Zünfte in der ersten Hälfte des XVII. Jahrhunderts. Mainz (J. Diemer) 1882.
- Boos, Städtekultur = Boos, Heinrich, Geschichte der rheinischen Städtekultur von den Anfängen bis zur Gegenwart mit besonderer Berücksichtigung von Worms; herausgegeben im Auftrag von Cornelius W. Freiherrn Heyl zu Herrnsheim; mit Zeichnungen von Joseph Sattler. Bd. I und II. Berlin (J. A. Stargardt) 1897.
- Bücher, Bevölkerung Frankfurts = Bücher, Karl, Die Bevölkerung von Frankfurt am Main im XIV. und XV. Jahrhundert. Socialstatistische Studien. Tübingen 1886.
- Chronik I, ... II = Hegel, Carl, Die Chroniken der mittelrheinischen Städte. Mainz. XVII. Bd. Leipzig (Hirzel) 1881; XVIII. Bd. 1882.
- Daniels, Stapelrecht zu Köln und Mainz = Daniels, H., Über das Stapelrecht zu Köln und Mainz. Köln (Oedenkoven und Thiriart) 1804.
- Eichhoff, Darstellung des Rheins = Eichhoff, J. J., Topographisch-statistische Darstellung des Rheines mit vorzüglicher Rücksicht auf dessen Schifffahrt und Handlung.... Köln (Dumont-Schauberg) 1814.
- Ennen, Geschichte der Stadt Köln = Ennen, Leonhard, Geschichte der Stadt Köln, meist aus den Quellen des Kölner Stadtarchivs. 5 Bde. Köln und Neufs (Schwann) 1868 ff.
- Frohnhäuser, Schweden in Mainz = Frohnhäuser, Ludwig, Gustav Adolf und die Schweden in Mainz und am Rhein; im Archiv für hessische Geschichte und Altertumskunde. N. F. Bd. II 1. Heft. Darmstadt (Wittich) 1895.
- Gothein, Zollkongresse und Handelsprojekte = Gothein, Eberhard, Rheinische Zollkongresse und Handelsprojekte am Ende des 17. Jahrhunderts; in Beiträge zur Geschichte vornehmlich Kölns und der Rheinlande. Köln (Dumont-Schauberg) 1895.
- Gudenus, Cod. dipl. = Gudenus, Codex diplomaticus anecdotorum res Moguntinas illustrantium. Francofurti et Lipsiae 1760 ff.
- Handelskammer in Mainz = Die Handelskammer zu Mainz 1798 bis 1898; ein geschichtlicher Überblick zur Erinnerung an ihr hundertjähriges Bestehen verfaßt von Meesmann-Velke. Mainz 1898.
- Hallein, Civilrecht = Hallein, Leopold, Mainzer Civilrecht im XIV. und XV. Jahrhundert und Mainzer Gerichtsformeln aus dem XV. Jahrhundert. Würzburg (Gnad) 1891.
- Handwörterbuch der Staatswissenschaften = Handwörterbuch der Staatswissenschaften, herausgegeben von Conrad u. a., besonders Bd. 4 u. 5. 1892/1893.
- Hartleben, Jurisdictio Moguntina = Hartleben, F. J., Jurisdictio Moguntina civilis ordinaria synoptice delineata. Moguntiae (Hosp. a. S. Rochum) 1784.
- Hegel, Verfassungsgeschichte = Hegel, Verfassungsgeschichte von Mainz im Mittelalter; aus Städtechroniken. Bd. XVIII. 2. Abteilung. Leipzig (Hirzel) 1882.
- Hennes, Erzbischöfe = Hennes, J. H., Die Erzbischöfe von Mainz nebst der politischen und militärischen Geschichte der Stadt. 3. Aufl. Mainz (J. Diemer) 1879.

- Hermann, Topographie des Rheins = Hermann, H., Topographie des Rheins von seinen Quellen auf dem St. Gotthards-Berg bis zu seinen Mündungen in die Nordsee . . . Mainz (Sim. Müller) 1825.
- Hüpeden, Rheinhandel = Hüpeden, C. C. E., Vom Rheinhandel; in A. L. Schölzers Stats-Anzeigen. Bd. I. Heft 1—4. 1782. Göttingen (Vandenhoek) 1782.
- Johann Schweickarts Taxordnung = Defs hochwürdigsten Fürsten und Herrn Johann Schweickarts, defs H. Stuls zu Meyntz Ertzbischoffen . . . Taxordnung publicirt und aufgangen im Jahr 1623. Meyntz (Anthon Strohecker).
- Klebe, Reise auf dem Rhein = Klebe, Reise auf dem Rhein durch die deutschen Rheinländer und die französischen Departements des Donnersberges . . . vom Juli bis Dezember 1800. Bd. I. Frankfurt a. M. (Efslinger) 1801.
- Klein, Geschichte von Mainz = Klein, Karl, Geschichte von Mainz während der ersten französischen Okkupation 1792—1793. 2. Ausg. Mainz (V. v. Zabern) 1892.
- Kohl, Der Rhein = Kohl, V. G., Der Rhein. Bd. 2. Leipzig (Brockhaus) 1851.
- Löper, Rheinschiffahrt Strafsburgs = Löper, Carl, Die Rheinschiffahrt Strafsburgs in früherer Zeit und die Strafsburger Schiffleut-Zunft. Strafsburg (Trübner) 1877.
- Maurer, Städteverfassung — Maurer, Gg. L. von, Geschichte der Städteverfassung in Deutschland. 4 Bde. Erlangen (F. Enke) 1869—1871.
- Meidinger, Die deutschen Ströme = Meidinger, Heinrich, Die deutschen Ströme in ihren Verkehrs- und Handelsverhältnissen mit statistischer Übersicht. II. Abt. Der Rhein. Frankfurt a. M. (Hermann) 1861.
- Mone, Rheinschiffahrt = Mone, Die Rheinschiffahrt vom 13. bis 15. Jahrhundert; in Zeitschrift für die Geschichte des Oberrheins, herausgegeben von F. J. Mone. Bd. IX Heft 1 S. 1 und die Rheinschiffahrt vom 13.—16. Jahrhundert ebenda Heft 4 S. 385. Karlsruhe (Braun) 1858.
- Mone, Zunftorganisation = Mone, J., Zunftorganisation vom 13. bis 16. Jahrhundert in der Schweiz, Baden, Elsass, Bayern und Hessen; in Zeitschrift für Geschichte des Oberrheins herausgegeben von F. J. Mone. Bd. XV—XVIII. Karlsruhe (Braun) 1863—1865.
- Ockhart, Gesetzgebung = Ockhart, J. F., Geschichtliche Darstellung der früheren und späteren Gesetzgebung über Zölle und Handelschiffahrt des Rheins . . . Mainz (Fl. Kupferberg) 1818.
- Ockhart, Der Rhein = Ockhart, J. F., Der Rhein nach der Länge seines Laufs und der Beschaffenheit seines Strombettes mit Beziehung auf dessen Schiffahrtsverhältnisse betrachtet . . . Mainz (Fl. Kupferberg) 1816.
- Quetsch, Verkehrswesen = Quetsch, Franz H., Geschichte des Verkehrswesens am Mittelrhein von den ältesten Zeiten bis zum Ausgang des 18. Jahrhunderts. Freiburg i. Br. (Herder) 1891.
- Roth, Kulturbilder = Roth, F. W., Kulturbilder aus der Geschichte des Rheingaaes. Rüdeshcim a. Rh. (Fischer & Metz) 1895
- Sammlung M. Verordnungen = Erste Sammlung deren in Policey- und Commerciensachen erlassenen Churfürstl. Mayntzischen Verordnungen nebst denen von Obrigkeit wegen regulirten Gebühren und Taxen. Mayntz (S. Rochus Hospital) 1752.
- Schaab, Geschichte von Mainz = Schaab, K. A., Geschichte der Stadt Mainz. 4 Bde. Mainz 1847 ff.
- Schirges, Der Rheinstrom = Schirges, Gg., Der Rheinstrom, ein Beitrag zur Kenntniss der Geschichte, Handelsstatistik und Gesetzgebung des Rheins . . . Mainz (V. v. Zabern) 1857.
- Schmoller, Tucherbuch = Schmoller, Gustav, Die Strafsburger Tucher- und Weberzunft und das deutsche Zunftwesen vom XIII. bis XVII. Jahrhundert. Strafsburg (Trübner) 1881.

- Schmoller, Wirtschaftliche Politik Friedrichs des Großen = Schmoller, Gustav, Studien über die wirtschaftliche Politik Friedrichs des Großen und Preussens überhaupt von 1680—1786; in seinem Jahrbuch für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirtschaft im deutschen Reich. 8—11. Jahrgang. Leipzig (Duncker & Humblot) 1884—1887.
- Schmoller, Zunftkämpfe = Schmoller, Gustav, Strafsburg zur Zeit der Zunftkämpfe und die Reform seiner Verfassung und Verwaltung im 15. Jahrhundert; in Quellen und Forschungen zur Sprach- und Kulturgeschichte der germanischen Völker. Herausgegeben von Bernh. Ten-Brink und Wilh. Scherer. XI. Heft 1875.
- Schunk, Beiträge = Schunk, Ph. Peter, Beiträge zur Mainzer Geschichte mit Urkunden. 4 Bde. Mainz und Frankfurt 1789 ff.
- Schunk, Gewerbe in Mainz = Schunk, Ph. Peter, Einige Nachrichten über die vormaligen Gewerbe in Mainz; im Rheinischen Archiv für Geschichte und Litteratur, herausgegeben von N. Vogt und S. Weitzel. III. Bd. 9.—12. Heft. Mainz (Kupferberg) 1810.
- Staffelrecht der Stadt Mainz = Das Staffelrecht oder die Stationsfahrt auf dem Rheine, insbesondere die Staffel-Gerechtsame der Stadt Mainz . . . 1814.
- Stieda, Schiffergesellschaft in Rostock = Stieda, Wilhelm, Die Schiffergesellschaft in Rostock; in Jahrbücher und Jahresberichte des Vereins für mecklenburgische Geschichte und Altertumskunde. 59. Jahrgang. Schwerin 1894.
- Velke, Zur Geschichte von Mainz = Velke, W., Zur Geschichte von Mainz mit besonderer Rücksicht auf Handel und Verkehr im Altertum und Mittelalter; in Festschrift zur Erinnerung an die Eröffnung des neuen Zoll- und Binnenhafens in Mainz am 5./6. Juni 1887. Mainz (J. Diemer).
- Verordnung über die Postschiffe = Verordnung über die Polizei der Postschiffe zwischen Mainz und Köln. Mainz (J. Wirth).
- Vetter, Schifffahrt und Flötzererei auf dem Oberrhein = Vetter, J., Die Schifffahrt, Flötzererei und Fischerei auf dem Oberrhein, sowie Geschichte der alten Schiffergesellschaften . . . Karlsruhe (Braun) 1864.
- Zöpfl, Fränkische Handelspolitik = Zöpfl, Fränkische Handelspolitik im Zeitalter der Aufklärung. Erlangen und Leipzig (Deichert) 1894.

# Beilagen.

---



## Ordnung für die Kasteler Fergen 1417.

Aus Fergenbuch (vgl. Quellen Nr. 4) Bl. 4—12. M.A.

Iſs iſt zu wiſſen, das in den jarn unſers hern 1417 die zehen diſs beſorget und gemacht han mit rade eines amptmans in der fern gemeinlich junk und alt nocz und nottorft als hernach geſchrieben ſteet.

1<sup>1</sup>. Zu dem erſten iſt zu wiſſen, das die zehen aber komen ſint nach alter gewonheit, das ein iglicher ferge ſal ſin eigen ſchiffunge han und keiner den andern abekeufen ader dingen mit wenig ader vil angeverde und wer daz also oberfure, des man geware worde, der wer den fern ſchuldig zu buſs all acht wochen ein phunt heller und auch ſal nimant den andern ſin geſelſchaft abekeufen, dar durch er gehindert mocht werden.

2. Auch helt der fern altherkomen, wan ein fere were der zuſchiken gewonn fars nothalber, iſs were was daz were, ſulde er mit keinem rechten anders ſachen dan vor den fern und zehen, als ein altherkomen iſt, daz ſal ein iglicher thun bi eide und gelobde, die er dem fare gethan hat. Auch iſt der fern ordnung daſs kein fere farn ſall, er habe dann ein geſellen<sup>2</sup>.

3. Auch wan iſs komet daz einer ein fare fordert, das im angeſtorben iſt, und an dem ſchultheiſſen und an den fern fordert, ſo ſal in der ſchultheiſs ader ein meister fragen, ab er halden woll ordnung und altherkomen, die der fern buch uſwweiſent, iſt er der gehorsam und gelobet daz zuhalden, es ſal im der ſchultheiſs ader ein meister mit rade der fern daz fare lihen von wegen mins gnedigen hern von Mencze nach

<sup>1</sup> Die vor den einzelnen Abſätzen ſtehenden Ziffern finden ſich nicht in der Vorlage, ſondern wurden von mir des leichteren Citierens halber geſetzt.

<sup>2</sup> Der letzte Satz iſt etwas jüngerem Datums.

alder gewonheit; wer efs aber sache das er also junk were, so sulden die burgen, die er schuldig were zu seczen, gut dar vor sin.

4. Auch sint die zehen oberkomen wo ein ferge ist, der da farn wil, der sal zu Castel wonen.

5. Item soln die zehen eins in jare bi einander sin von fars not wegen, des mag der schultheifs ader die meister im gebieten von der fergen wegen, und wer der zehen bedarf, der sal in 10 schilling heller geben also dick er in dut gebieten nemlich vierzehen dage vor winachten ader wilch zit, das sie bedacht, das dem fare not were.

6. Auch sint die zehen oberkomen, wan ein fere daz fare von mins gnedigen hern wegen besazt und von dodes wegen abgeet, so soln ifs die fern dem nehesten erben, den sie wilsent, von mins gnedigen hern wegen lihen und were imant, der sich naher erbschaft vermefs, der sulde ifs zubringen mit guder kontschafft, so sulde er dan mit recht darzu gehen. Und were ifs sache daz ein fremder, der nit inheimsche enwere, der sulde soliche kontschafft brengen als obgeschriben steet und sulde auch brengen, daz er from und bidderbe were und von rechtem elichen stam. Und were ifs sache, daz einer daz fare fordert und zu junk were zu sim eide, daz er sin recht nit getragen mocht, so sulde er siner freunde zween ader dri zu burgen seczen sim rechten gehorsam zu sin, wan er zu sinen jaren quem.

7. Auch ist die alde gewonheit, wer soliche lehen besetzen sal, der sal ifs lassen fallen uf sin rechten erben bi dem eide, der er dan zu den helgen gesworn hat. Und were ifs sache, daz ein fere were, der sich mins hern fare nit gebrochen konde, gebe der daz sim nehesten erben an golt und an silber, defs hett er macht.

8. Auch sint die zehen mit orteil oberkomen, da einer under den fern zu untreuwen worde und daz ire abeteuge mit frevel und also forqueme, daz er darumb geortelt und gebust worde, der en sal keinen andern fern besagen und sal auch bi keine kore gehen ader auch bi keine orteil ifs si grofs ader kleine. Und ab sie des nit achten wolten, wer die weren, die mochten die fern buessen und daz sollent die meister versorgen bi einer bufs 6 sh. heller zu allen geziden so ferr als sie afs wissent.

9. Vortme solicher der also verwist wort, der sal zu Kostheym vor nimant farn dan vor sich selber und wem verboden ist, bi orteil ader bi kore zugehen, der sal auch uf kein but gen.

10. Auch sint die zehen oberkomen nach alder gewonheit, wo zwen fern uneins werden umb schiffunge ader last, was daz were, daz sie zu unendelichen worten quemen mit logestraffunge ader anders, die verloren an dissem lande 4 tornes, daz sollent die werter versorgen wo bi sie sint und in wifsliche ist und sollent daz sunderlichen vorbringen zu den acht wochen und des nit swigen umb lieb ader umb leit ader umb keinerlei, das menschen herz erdenken mocht, bi den eiden, die sie dem fare zu den helgen gesworn hant, uf daz dem fare kein hindernische geschee und ein iglich fere der dabi ist.

11. Und were ifs sache, daz zwen fern uneins worden am Mentzerlande, die hant verloren 8 tornes, daz sollen vorbringen die selben fern, die da bi sint, bi iren eiden in mafen vorgeschrieben steet.

12. Auch ist des fars herlichkeit und altherkomen, daz ein man ist und ein fare hat und ginge der von dodes wegen abe, so sal man daz fare geben dem eldesten son an widderredde der andern also ferr das er geschickt darzu ist, und quem ifs also das zwei geswister weren und eins ein man were und daz ander ein frauwe und beidesampt son hetten und en ein fare an fiele, so sulde das fare werden und fallen des bruder son, wie wol er der jungste were, wer ifs aber sach das ein bruder keinen son hett, so sulde ifs werden dem nehesten erben, ifs si von frauwen ader von man, mans person.

13. Item wan ein fere gelt verdint, daz im die fern schuldig bliben, wan des die werter begern, so sal er in nennen, wer daz verdint habe und wo von. Und wer ifs sache, daz ein fere gelt hische, das im vor worden were und wan er daz dede vergefs halber, wisten die werter dan anders, so sulden sie in gutlichen underwisen, wulde er sich dan nit lassen wisen, so sulden die werter daz vorbringen zu den acht wochen und wan dan daz also berüget worde, so sulde er gelden 3 tornes und sal 8 tage von dem fare gehen; und bricht er zu dem andern male daz mit urteil erkant wort als durch die zehen, so sulde er gelden 6 tornes und sal 14 tage von dem fare gehen; brech er zu dem dritten male, so sal er gelden 9 tornes als ferr die zehen erkenten und sal kein fere me sin und wer soliche bruch dede den ersten den andern ader den dritten, den mocht mins hern genade straffen.

14. Item ist zu wissen, wan die fern ingebode sint und gebode hant und was sie dan zu schicken hant, ifs si von herren noden ader von fars node nicht ufgenommen, das sal verliben under den fern und sal daz eincher nit ufsbringen, ifs si dan daz die fern das gemeinlich ufsgeben, und were der

fere were, der daz ufsbrecht oberlank ader oberkorz, das man des geware worde, der hat verlorn 3 tornes und sal kein kore mer han.

15. Item da werter sint und last bi en oberget, ifs si weitwagen ader ander wagen karn ader reisgen nust ufs-genomen, daz gelt geben sal, daz sie nit hie bezalen können und wollent zu Mencz bezalen, wer dan daz gelt holt ader nimpt von der fern wegen, der sal daz gelt den wertern uf-rechen wo von in daz worden si, so sullent im die werter sinen lon davon geben. Und wer des nit enthede und daz gelt nit antwert den wertern, so sullen die werter im daz gelt dri werbe heischen, wer ifs sach daz er daz nit enthede in den acht wochen, so sullen die werter daz vor die feren brengen, so hort ifs dan von den fern vor die zehen; wan ifs vor die zehen kompt, welcher daz were, der hat 3 tornes verlorn und sal acht tage daz fare rümen, were ifs sach daz ifs quem ober lange ader korz daz im daz andert werbe geschee ader dede, so hat er verlorn 6 tornes und sal 14 tage daz fare rümen, wer ifs sach daz er ifs zum dritten male dede, der hat verlorn 6 tornes und sal kein fere me sin.

16. Auch sint die zehen oberkomen, wan werter gekorn werden und des geldes warten soln, quem dan last win geschirr ader anders und er sinen gesellen nit bi im enhette, so sulde er außen dem nehesten fern ader zwein ader als vil er gehaben magk, dede er des nit, so sulde er verlorn han 3 tornes, als dick er daz dede, und von in gedaget worde.

17. Item da werter sint, die deil konnent geben und gelt hant, die sollent daz gelt kiesen und sollent daz gude gelt deilen eim fern als dem andern und hant sie bose gelt, daz sollen sie verkeufen, kont sie aber daz nit verkeufen, so sullent die werter daz bose gelt deilen eim fern als dem andern, wan die werter die deile ufsgeben ader ufsgegeben hant ader zelent, so sullent sie freden han, daz sie daz gelt recht zelen, und wer sie nit in freden lest und komet die klage von im der hat verlorn ein kannen wins, als dick er daz dede.

18. Item da werter deile ufsgeben sollent, die sollen bi ein ander sin und sal einer dem andern helfen das den fern recht geschee und sal einer die bussen han, so sal der ander die slossel han und wan ein werter gen Mencz fert ader anders ware, so sal er sin bussen bi im han und sal die nit sim gesellen geben.

19. Item man sal nimant hinderziehen an siner meisterschaft ader an werter ampt, die zehen haben dan daruber gewist, wan ifs auch me gescheen ist, daz einer ein meister waz und werter waren und hinden nach keiner me enwart sines bruchs halber.

20. Item wan ein gemein farn in geselschaft und last heldet am Menczerlande ader an dissem lande und so sal man latsen die forder fern die forder last schiffen und sollent die andern fern die forder last schiffen helfen die da sint und wilcher daz nit enthede, als vil ir dan were, der verlore iglicher 3 tornes den fern.

21. Item wan ein meister ader ein ander fere fert ader get von fars wegen, so sal man im einen dag geben ein gefert widder und fore und zerunge.

22. Item die fern sint gemeinlich oberkomen als durch die zehen, wan ifs sich mecht das unser fergen einer ader mee krank worde und daz sie beracht worden dem ader den so sie wege ader stege nit gewandern konden ader mochten von krankheit wegen wie lange daz dan weren worde, so sulde man dem ader den allen dag geben einen schilling heller.

23. Auch ist ifs gesazt allen den, die in Castel sint wonhaftig, mins hern genaden sin dinst zu thun und des fars not helfen versorgen, were ifs aber sache das ein jungen ein fare an stürbe, der salde solichs nit gebruchen, nut so lange daz er sin schiff obergefurte als von alder herkomen ist, wan er daz obergefurt, so sulde man im thun deshalben als em andern.

24. Auch sint die zehen oberkomen, wan ein fere bruchtig worde und darumb sin bufs gegulden hett, daz sulde im keine ferge vorsagen, wilcher daz dede mit frevel, der sulde verlorn han den fern 3 tornes und gein iglichen fern ein kann wins; wer ifs aber sach, daz der gebust den hadder anhave des man en erwisen kunde, so sulde er des entgelden und sal darzu 3 tornes gelden und der ander der bufs loifs sin.

25. Auch ist durch die zehen erkant, wer sich vor einen andern verspracht vierzehen dage zu Costheym zu farn, der sal die vierzehen dage da bliben, er enhett dan an gericht zu schicken ader daz ifs im beneme hern nott, so mocht er einen frommen fern dar gewinnen.

26. Is ist zu wissen, daz die zehen sint oberkomen, wan ein ufslendger, wer dem ein fare an stürbe, der sulde kontschaft brengen von schultheifs und von scheffen, daz er from bidderbe und unbeliumet were und ein recht ee kint were von vatter und von muter.

27. Item sind die zehen oberkomen, da zwen fern wern und einer dem andern an sin ere riddet, daz sulde er mit im ufstragen also balde als er zu dem rechten komen mocht, dede er des nit so sulde er kein kore me han und auch bi kein orteil gehen, er hett sich des dan in dem rechten verantwort vor den fern und nergent me.

28. Item sint die zehen oberkomen, da ein junger an das fare were komen, dem sal man daz werterampt nit bevelen, er hab dan einen elichen staden ader hett sich verandert zu eim elichen staden.

29. Auch sint die fern gemeinlich oberkomen, da kinde ader knaben soliche lehen anstorbe, die so junk weren, daz sie ir schiff nit obergefart hetten ader auch ir recht nit getragen ader gethun mochten, die sulden bi kein orteil gehen und auch zugeboden sunder suczen, wo sie die meister hin bescheiden da en sal den meistern nimant intragen bi einer bufs 6 sh., als dick des not geschee, uf daz ab einche heimlichkeit geret worde, des sie nit wise wern zu swigen daz sie unverdacht damit bleben.

30. Were ifs auch sach das einer under den fern bruchtig wer hantdait halber, der salde sich zu dem essen seczen nach geborlichkeit also daz in der meister nit dorft heissen ufsteen.

31. Auch ist der fern alt herkomen, wo ein junger fere ist, der zu sinen dagen komet daz er sin recht gethan hat, der sal zugeboden den meistern gehorsam sin, win und brot zudragen aber wefs en die meister bescheident, daz zu der zerunge gehoret bi einer bufs 3 tornes als ferr er da ist, wer er aber nit da, so sulde ifs der ander jungste thun, der dan da were bi der erstgenannten bufs.

32. Auch sint die zehen oberkomen mit orteil, wer al soliche lehen besaczen sal von mins gnedigen hern wegen von Mencz, der sal from und bidderbe sin und unverliumet und ein recht ee kint und sal auch nit beladen sin mit der krankheit, die man nennet die fallende sucht ader auch nit mit der krankheit, die man nennet die ufssaczigkeit, er sal auch nit blint sin.

33. Auch ist durch die zehen erkant, wan man meister ader werter küset, so plegen sich die fern zu deilen in zween haufen, kore zu thun, so sal keiner under den fern melden in den andern haufen, wer en hinder zu siner kore bi dem eide, den er dem fare gethan hait.

34. Item difs sint die zehen oberkomen und sprechen das mit recht, wo zwen fern ein gespenn miteinander hant und stellen daz an die fern zu frontschaft und werdent die fern daz ufssprechen, so ist der fern keiner an siner eren verkorzet.

35. Auch sint die zehen oberkomen, wan last ober Ryn geet win geschir ader ander lest, dasta oberlast heist, da gipt man eim iglichen fern von anderhalbem fuder wins swere 18 heller, von zwein stucken 4 engells, hett die last me ader miner daz sollent die werter scheczen und achten und eim iglichen fern recht thun nach iren besten sinnen und danken,

da en sal en kein fere in dragen. Auch sal kein fere kein farman uf sinen wagen stigen und im sin last scheczen bi einer bufs 6 sh. heller.

36. Allermenlich sal wifsen, daz die fern oberkomen sint zu einer zit mit dem schultheifsen von gebrechen des fars elf zugeben, funf ufs den zehen und sefs ufs den gemeinen fern; die elf sollent macht han, urteil zusprechen ober einunge der schiffunge ruder und hech und was zu der schiffunge gehort nicht ufgenommen. Und were ifs sach, daz ein virge genade begert umb einunge ader anders, was daz were, mochten die 11 darzu genade thun und ab sie daz theden, sulden sie ganz macht han an die fern gemeinlich, nemen aber die 11 die fern gemeinlich zurade und deden da genade, des hetten sie auch macht mit rade eins amptmans. Ifs ist auch beritt, ging einer von den elf abe von dodes wegen und wer er ufs den funfen, so sulden die andern die bi dem leben wern einen ufs den zehen kiesen, ging aber einer under den sefsen abe, so sulden die andern ufs den gemeinen fern einen andern kiesen.

37. Auch ist beritt, alle acht wochen sal man den elfen elf schillinge geben und daz sollen dun die werter, die dan die acht wochen gestanden han bi der bufs 6 sh. heller, worden aber die fern verhanft, daz man der elfer dorft, so sal man in elf schilling heller geben.

38. Auch ist berit durch die fern gemeinlich, waz vor die zehen gehort ader ir buch inheldet, daz sollen sich die elf nit krodden nach alder gewonheit waz ere und gelimpf antreffen ist, ifs were dan, daz ifs mit einer sune begriffen worde.

39. Auch ist beritt, daz die fern gemeinliche kein macht sollen han, urtel zu sprechen, ifs were dan sach wan ein lehen viel, daz sulden die fern gemeinlich thun und werter kiesen.

40. Ifs ist auch beritt nach alder gewonheit, daz ufs iglichem schiff zu dem minsten ein ferge bi den geboden sin sal zu den acht wochen<sup>1</sup>.

41. Auch ist forter me beritt, wan die fern ingeboden bi einander sint und quem dan last kolewagen ader anders, so mocht sich der elfer einer schiffunge annemen, so sulde ein fere im getrungen sin wan dri vor im weren und der sal sinen lon nemen nach gewonheit des fars; wer ifs aber sach daz er infs allein nit gethun kunde vor ungewidder ader nit helf hett an algeverde, so mocht er einen knecht gewinnen.

42. Auch sint die zehen oberkomen, wo zwen fern sint und ein schiff hant und daz acht wochen lissen sten und nit

<sup>1</sup> Späterer Eintrag: bei straff III tornes.

enferdigetten, den sal man kein deile geben, wer aber einer ein werter in demselben schiff, dem sulde man sin deile geben.

43. Auch sint die zehen oberkomen, welich zit ader wanne ein person so bald ein ferge wert so ist er schuldig ein halben gulden, heifst zuhusch gelt<sup>1</sup>.



Katharina von Worms, die Äbtissin, und der Konvent des Klosters Altmünster übertragen den Fergen zu Kastel ihre Fahrgerechtigkeit zu Kostheim unter angegebenen Bedingungen. 1432, Mai 22.

Aus M.A. IV 451; Urschrift auf Pergament. Das ursprünglich vorhandene Hänge-Siegel ist verloren gegangen.

Wir Katherina von Wormfse eptissen und wir der convent gemeinliche des closters zu Aldemonster in Mentze gelegen, bekennen und tun kunt allermentliche mit diessem briefe vor uns und alle unse nachkommen das wir recht und redeliche zu einer ewickeit verliihen han, und verliihen unnerwidder-ruffeliche in craft diels briefs den erbern luden den fergen zu Castel, iren erben und allen iren nachkommen unse fare zu Kostheim mit allem sime rechten und zugehorunge, als wir das von unfs obgenanten closters wegen zu thunde gehabt han, in aller der maifsen, als hernach geschriben stet. Zum ersten ist beredt, das die obgenanten fergen ire erben und alle ire nachkommen das fare zu Kostheim ufriechtlichen mit allem sime rechte und wesen halten sollen in aller der maifsen als das mit her gehalten, und uf sie kommen ist und der gemeinde daselbest und darzu allermentliche gewisliche zu warten und uber zu faren, und auch daran nimands hoher oder ferrer zu dringen, dan den gewonlichen rechten lone davon zu nemen, es enwere dan in dem winter und das der Meyne mit ise ginge, so mogent sie sich dan die zit mit dem lone halten nach dem ire arbeit grosse ist und im suwer wirt angeverde. Auch sollent die obgenanten fergen uns und unfsme closter unser fehe uber Ryne furen mitnamen an des Aptsgasse obendig Mentze, wann oder zu welicher zit einche fintschafft uf erstinde, dar durch wir in sorgen mochten sin, das uns oder unfsme fehe einche schade oder verlost enstene mochte und noit werde. Auch hant die obgenanten fergen vor sich ire erben und alle ire nachkommenden uns eptissen und convent

<sup>1</sup> Späterer Eintrag.

obgenante versprochen und darzu geredt und gelobit, soliche mark geldes als unt her alle jare unt uf diesse zit geben ist, das sie dieselbe mark geldes im furter auch alle jare jerliche und ewelicke eins igliche jars geben und reichen sollen an die ende, als bissher bescheen ist, ane allen unse unse convents und closters und alle unse nachkommenden schaden und soliche zwei malder korns, als wir obgenante eptissen unse closter und convent vorhien etliche zit plagen zu geben von unse hoffen und gesinde zu Castel und Costheym der en sollen wir obgenante eptissen und convent und unse closter noch alle unse nachkommen im nach zu ewigen tagen den obgenanten fergen iren erben und nachkommen nummerme pliechtig oder schuldig sin zu geben; und darzu so sollent die obgenanten fergen und ire nachkommen uns und unsmee closter und convent vorgeante eins iglichen jars funfzig wagen ferte uber Ryne furen widder und fur ane alle gelt oder lipnisse, es si mit wine korne oder anderst, was wagen ferte das were, auch ist beredt, was gefertes wir obgenante eptissen und convent und unse nachkommen han oder gewinnen mochten, das unsmee closter und convent zugehoret, es si mit fehe wagen oder pherden, das sollent sie uns auch zu Kostheim uber Meyne widder und vor furen, so dicke das noit beschiet, ane allen intrag und geverde und was uns dar uber gefurt worde, darvon sollen wir ien lonen, als bissher bescheen und von alder herkommen ist. Me ist geredt, sie sollen uns auch unse gebrote gesinde es sin ridende oder gende uber Ryne furen, wo wir die han zu Mentze zu Kostheim wan und wie dicke die unse des bedorfen und begernde, die in unsmee dinste und geschefte sint. Und ist auch geredt, zu welicher zit die unser also in maissen, wie vorgeschrieben stet, zu ien kommen und begerent ubir zu faren, hetten sie dan nit me dan den halben lone geschiffet, so sollen sie doch enweg faren und unse gesinde nit lenger ufhalten noch sumenisse dun, es were dan mit ire eins guter wille und verhenknisse an welichen obgeschriebenen enden sich das dan geburt ufgescheiden alle argeliste und geverde. Auch hant die obgenanten fergen vor sich ire erben und nachkommen uns obgenant eptissen und convent des vorgeanten closters vor uns und unse nachkommen in guten truwen geredt gelobit und versprochen, soliche unse fare zu Kostheim bi allen sinen rechten und guten gewonheiten hanthaben und halden als das von alter herkommen ist, wie sie uns das dan verschrieben und versiegelt hant ane alle irrunge intrag und allen unser und unse nachkommen schaden, ufgescheiden alle argeliste und geverde, und sint bi diesser bereddunge gewest unse guten frunde mit namen Wernher Hud von Sonnenberg und Peter Rebstock von Mentze, die diefs von beiden teilen hant helfen beredden und betedingen, wie vorgeschrieben stet, und

aller diesser vorgeschrieben des closters zu Aldemonster vorgeant unfs convents gemeine ingesiegel vor uns und alle unse nachkommen mit rechter wilsen an diessen brief gehalten uns und alle unse nachkommen aller vorgeschrieben stücke puncte und artikele zubesagende, das die genzliche stede und veste von uns gehalten werden. Datum feria quinta proxima post dominicam cantate anno domini millesimo quadringentesimo tricesimo secundo.

## 3.

### Zunftordnung für die Holzherrn, Steuerleute, Schiffzimmerleute und Holzknechte. 1476, Mai 10.

Aus Steuerleutezunftbuch (S.Z.B. vgl. Quellen Nr. I) Bl. 38—45, Privatbesitz. Verglichen mit 2 Abschriften des 17. Jahrhunderts (vgl. Quellen Nr. II) M.A.

Wir Bertoldt von gottes gnaden, grave und herre zu Henenbergk, dechant und capitel des dhumstifts zu Menntze bekennen und thun kunt öffentlichen für uns und unser nachkomende, das wir von besonderlichem willen und gunst darzu geneigt sein, das unser burger und hindersafszen zu Mentze die izunt seint und hernachmals komen werdent in gutem frieden einigkeit gemach und ordenung gestalt und zu rechtem wesen daselbst sitzen und sich desto besser bi einander generen und gebessern, dardurch ir wolofaren und ufkomen desta höher erwachsen moge, darumb von besonder gnaden neigung und guten willen haben wir den erbarn geselleschaften gemeinlichen der holzhern stuerleude schiffzimmerleude und holzknecht hantierunge unsern burgern und hindersafszen ein bruderschaft ordenung und geselleschaft irer hantierunge und hantwerken berurende, got bevor abe zu lobe uns und unsern nachkomenden zu eren und denselben burgern und gesellen zu nocz nun und hienfür zu ewigen tagen gegonnet erlaubet und verwilliget zu halten, inmassen hernach geschrieben folget:

#### 1. Ir lichnam helfen zu der erden bestatten.

Zum ersten sollen und mogent sie ir lichnam zu der erden helfen bestatten, fronfasten, begenknufse mit selemessen, kerzen, belken<sup>1</sup> und ander zugehorde thun, als von alters und man auch in diessen hernach folgenden artikeln beschrieben findet.

<sup>1</sup> Spätere Abschriften haben „spriegelen, spriegeln“.

## 2. Fronfasten gelt.

Es sollent auch alle und iklicher besonder difser bruderschaft zu den vier fronfasten im jare, zu ieder fronfasten den brudermeistern, die ie zu zeiten seint vier pfennige geben zu iren kerzen belken und ander notdurftigkeit, die sie auch zu ieder zeit von einem iklichen unverzogelichen infordern und ufheben sollent.

## 3. Ingesessen burger sein und die bruderschaft kaufen.

Auch sall nimants difse bruderschaft han, noch einche vorgemelt hantierung uben, driben, noch sich in keinen wegk nit gebrauchen, es ensi dann das er ein ingesessen burger si, und uns und unsern nachkomende mit wachen, reisen als ander burgere und hindersassen dinstparlichen hie zu Mentze wonhaftig stetz und auch die ee und zuvor gekauft und der bruderschaft vereiniget.

## 4. Kaufgelt.

Auch sall ein iklicher der bufsen frembde here gein Mentz kompt und soliche bruderschaft haben und der gesellen difser bruderschaft hantierunge eins uben und driben will, darfur geben vier phunt heller, zwei phunt wachs zu iren kerzen und funf schilling heller den gesellen gemeinlichen zu verdrinken, und sall ein ieder, der also darin kompt, der vorgemelten vier phunt heller zwei phunt angeben und darafter alle fronfasten nehst nacheinander folgende zu iklicher zehen schillinge bifs die somme ganz bezahlt wirdt.

## 5. Sône und dôchtere.

Weres aber sach, das eins gesellen difser bruderschaft soen oder dôchtere, sich zu der heiligen ee verandern und difse bruderschaft haben und derselben hantierung und hantwerken eins uben und driben wulden, der oder die solten iklichs der bruderschaft zwei phunt wachs zu iren kerzen geben und zwei firtel weins, den gesellen gemeinlichen zu verdrinken.

## 6. Witwen.

Auch ob ein witwe difser bruderschaft sich zu der heiligen ee verandern wurde und einche hantierung dieser bruderschaft, uben und driben wulte, solt sie halp haben, und umb das ander halp teil der bruderschaft thun, so wie der genant nehst artikel inheldet.

## 7. Wer jar und tag ufser der bruderschaft were.

Auch welcher der vorgenanten geselleschaft jare und tag oder lenger ufser der bruderschaft oder der stat Mentze were,

oder aber die mit sinem fronfasten gelde nit enthielt noch halten wulden, ongeverlichen quemen der oder die uber korz oder lank und begerten dieselde bruderschaft widder zu haben, oder aber nu oder hernach so gedurstig were, und die gesellen der bruderschaft mit worten oder mit werken frevelichen widderruffe oder widderredte, und ine die bruderschaft ufgeben und sie furbaser versthurte oder verachter zu halten, der oder die, wer die weren, solten dieselde bruderschaft und alles das recht und gelt sie darin geben hetten ganz und zumal verlorn han und numermehe darin komen, es bestehe dann mit willen und verhenknufs unser oder unsers amptmans und der gesellen gemeinlichen dieser bruderschaft, die ie zu ziten seint, und sollent diese bruderschaft von nuwens widder keufen zu mafsen des dritten obgemelten artikels.

### 8. Keinen nachfolgenden hern oder krieg haben.

Es sall auch nimants der in dieser bruderschaft sein noch der obgemelten hantierung und hantwerken eins uben und driben will keinen andern nachfolgenden herren haben dann uns dechant und capitel obgenant unser nachkomen und stift noch kein nachfolgenden krieg haben, desshalber uns unsern nachkomende obgenant dem stift und den unsern schade komen und entstene mocht, es were dan mit willen und verhenknufs unser nachkomende, oder eins amptmans der zu ziden were.

### 9. Soll keiner den andern usserhalb der statt furnemen.

Ob auch einicher were der gespenne oder zweitracht mit sinen gesellen diser bruderschaft burgere oder bisafse zuthun hette, oder divile er in der bruderschaft und der stat were noch in kunftigen ziden gewinnen mochten und darnach usser der statt ziegen wurden, der oder die solten ine und das sein, nit uswendig der stat kemern oder helgen noch schaffen gethan werde in dheine wise, sonder hie zu Mentze, mit geistlichem oder werntlichem rechten darumb ersuchen und furnemen, nachdem ein iklich sach ein gestalt hett und hien gehörte, es were dann sache, das dem clegere binnen der stat rechts geweigert verschlagen und nit geholfen wurde, bi verliesung einer penen zehen gulden und soviel und dicke des noit geschee, und sall doch von stunt abgestalt, und wie izunt gemelt furters gehalten werden.

### 10. Keiner soll uneechlich sein, in eebroch sitzen noch sunst missetat uf ime haben.

Auch ensal niemants disse bruderschaft han, noch der obgenanten hantierung und hantwerken eins uben noch driben,

der uneelich si, oder offenberlichen in eebroch selse, oder sust mit ander missetadt oder laster merklich beffleket were ongeverlich, es were dann sach, das einer oder meher, die unehlich geborn werent oder sich sunst mit gebrechlichen personen bewibert hetten und nach heroberunge der statt Mentze hie gesatz, und solche hantierung und hantwerken, wie obsteet, zugebrauchen underwonden hetten, als dann alle hantierung und hantwerken zu den ziten in unordnunge gestanden, der oder die sollent darbi bliben doch also das sie der bruderschaft darumb thun, wie obgeschriben steet, und sall furters damit gehalten werden, nach inhalt desselben obgerurten dritten artikels.

## II. Dri brudermeister zu kiesen.

Es sollent auch von uns oder aber von unserm amptman der ie zu ziden were, alle jare ufser der bruderschaft dri brudermeister gekorn werden, die dann flissige hude und ufsehens thun und haben sollent, uf alles das, das dieser bruderschaft und hantierung zu schaden und zu letzigung dieser ordenung enstene mochte, und sollent auch dieselben brudermeistere mit willen und biwesen unser, oder aber unsers amptmans rait und andern den es zu ziden von unsernt wegen empfolen wurde zu den vier fronfasten im jare der geselschaft gemeinlichen gebode machen und halten, und sollent alsdann rugen, richten, straffen, buessen und furnemen alles das, das widder sie und diese ordenunge furgenomen entstanden were und entsteen wurde.

### 12. Kein heimliche sammerung oder verbuntnufs haben.

Auch entsollent die dri brudermeistere noch niemants anders diefser bruderschaft keine sammerunge oder heimlich verbuntnufs nit han noch machen, sonder laube und mit willen unser oder aber unsers amptmans, der zu ziden were, auch kein gebott oder gespreche, ufswendig dieser ordenung von ine nit gehalten werden, sonder biwesen der ihenen, die von unsernt wegen darbi zukomen bescheiden werdent.

### 13. Zu fronfasten oder andern gepotten nit ufsbliben.

Wanne man auch ein fronfasten oder sust ein schlecht gebott halten will, sall ein iklicher, so ime darzu in komen verkundiget wirdt, keiner sonder eehaftiger not, und des fronfasten gebots one laube eins amptmans, und eines schlechten gebots halber one urlaub der brudermeister, die zu ziden sint, nit ufsbliben, bi verliesunge einer penen des fronfasten gebots ein ort eins gulden und eines schlechten gebots halber einen schilling heller, one alle gnade.

#### 14. Soll keiner dem andern in sin rede fallen.

Und wann man in einem sitzende gepott umbfraget sal ein iklicher, so der ander redt, schwigen und keiner dem andern mit worten in sein rede nit fallen, noch keiner des andern ob einer nach sinem besten verstentnisse ein meinunge sagte, nit hoenen oder spotten, bi verliesung einer penen so dicke dri heller.

#### 15. Ob irrthum under ine entstunde.

Weres aber sach, das eincher handel oder irrthum under ine entsteen wurde, es were verhaltunge liddelons, unbillicher abspannunge der kondon oder dinstpotten, oder aber ob einer dem andern sin hufs oder erbe mit ersteigung des zinses oder anders geverlichen abespante, es were dann durch einen ofrichtlichen kauf, wes sich des oder defsgleichen begeben wurde, das des fronfasten gebots nit bequemlichen erbiiten mochte, so solten sich die brudermeistere bi einen amptman fugen, radt und sprach zu ieder zeit, so es noit sein wurde mit ime haben, uf das soliche sachen nach notturft gericht und ufgeracht werdent.

#### 16. Glubde der knechte.

Sie ensollent auch keinen knecht uber vierzehen tage enthalten, er hab dann uns oder aber unserm amptman, der ie zu ziten were glubde gethan nach alter gewonheit.

#### 17. Alte und junge lithen.

Es sall auch mit alten und jungen lithen also gehalten werden, als von alters, und ob einer oder mehe merklichs geschicks halber darzu nit komen mochte, begerten sie dann von den brudermeistern eins urlaups, soll keinem geweigert, sonder gegunnet werden, also bescheidelichen das niemants zu schenken zugone bezwungen sein sall, sonder defshalber sich freuntlichen untereinander halten.

#### 18. Nimant soll holz oder bort verkaufen, er habe dan diese bruderschaft gekauft.

Item es sall nimants, er si frembde oder heimsch, holz, borte oder anders an dem holzmargt zu Mentze verkeufen noch feile haben, es si dann das der oder dieselbigen ingesessen burger seint und diese bruderschaft haben und der bruderschaft darumb thun und gethan haben nach inhalt des obgemelten dritten artikels.

### 19. Kein holzherr soll den frembden feil haben.

Es sall auch kein holzherr keinem frembden, holzs bort oder anders hie zu Mentze, umb lone nit verkeufen noch feile haben.

### 20. Die Spyrer sollen vor der statt nit feile haben.

Auch sollent die Spyrer kein borte nirgents vor der statt nit feile haben, sonder sie sollent sie furen an den Breydenborne als von alters, es were dann, das die hulzherren eime soliche borte abkeuften. Aber brechte einer under knobelauch ein halp hundert borte here vor die statt, mocht ein iklicher verkeufen ungeverlich.

### 21. Der holzmargt sall sein zwuschen dem „Nuwen thorn“ und dem „Stierplane“.

Es ensall auch kein holzherr dheinen andern holzmargt ufrichten noch machen, holzs, bort oder anders darauf zu verkeufen nit feile haben, sunder zwuschen dem Nuwen Thorne und dem Stierplane, uf das uns, unsern nachkomen von den flecken da zwuschen gelegen ire zinse und auch defshalber ire ungelt und renten nit geschmelert und entpfrumt werden mochte.

### 22. Keiner soll uf des andern flecken oder zinsf verkeufe noch feil haben.

Auch sall kein holzherr holzborte oder anders ime zu-  
steende, ob er uf eines andern flecken sefs, zuverkeufen nit feile haben, sonder ein iklicher sall und magk soliche uf sinem flecken und zinsf, der ime verluwen were und noch inhette verdriben nach notdorft.

### 23. Es soll keiner dem andern sein kaufleute abeziegen.

Und auch keinen kaufman der in kaufswise bi andern seiner gesellen eime stunde zu teidingen, iem den nit entziehen noch schaffen gethan werde, in keine wise; aber wann der kaufman von eime scheidet, alfsdann magk ein ander mit ime reden, wes iem not ist.

### 24. Ein stierman zu Mentze nemen.

Auch sal kein frembder stierman, der mit kaufmanschaft, lesten oder sust bilgerin zu wafser furte und here gein Mentze queme, den Ryne aben furfaren, es ensi dann das sie einen stierman, dem der Rynstrame kundig si, in dieser bruderschaft under ien nemen, uf das ein iklicher kaufman mit seiner kaufmanschaft lesten und bilgerin durch solichen stierman destabafser versorgt sein mochten.



### 25. Das die schiff nit uberladen sien.

Auch sollent alle die ihenen dieser bruderschaft der stierleude, den von wegen unser oder aber unsers amptmans, der zu ziden were, befolen wurde, ein fleissige hude und ufsehens haben, das ein iklicher, der also ufser in den Rine aben farent, sein schiefunge nit uberladen si.

### 26. Wann ein stierman einen zu furen gedingt hart.

Es sall auch ein iklicher stierman der einen an ein statt zu furen dinget, wär das ist, und darauf einen gotspennig entpfenget, keinen andern zu der stunt mehe dingen, er hab dann dem ersten seinen willen gethan, nachdem er ime globt und geredt hait, bi verliesunge einer pene ein phunt heller, so dick und viel des noit geschee.

### 27. Es sall keiner einen frembden verschiefen, so die stierleute heime seint.

Auch sall keiner under ine keinen frembden gesellen verschiefen, wann die brudere der stierleute heime seint und faren willent, sofern einer auch gut darzu ist und thun will als ein ander, bi verliesung einer pene, ein phunt heller.

### 28. Die schiffzimmerleude sollen bi keinem frembden arbeiten.

Item es sall keiner der schiffzimmerleude der difse bruderschaft hait, bi keinem arbeiten, es si dann das er difse bruderschaft auch habe, ufgescheiden den, des das schiff were, mochte den meistern helfen und mit hantreichung thun, weren aber zwene gemeiner eins schiefs, solt doch nit mehe dann einer denselben meistern zu arbeiden behulflich sein, bi verliesung einer pene einen halben gulden.

### 29. Ein iklicher sal sein gedingt werk ufsmachen, ee er ein anders anhebt.

Auch sal keiner dhein werk zu machen nit dingen, er wölle es dann furderlichen, ee und zuvor er ein ander werk anhebe, ufsmachen, welcher das breche und nit enthielte, der verlore zu einer pene funf schilling heller, sovil und dick warhaftige klage furbracht wurde.

### 30. Es soll nimant holz oder borte arbeiten, dan allein die holzknechte dieser bruderschaft.

Es ensal auch niemants binnen Mentzer burkbann kein holz oder borte, in oder ufser dem wasser arbeiten noch himsch machen, es were dann eins eigen und unverkaufft,

want alleine die holzknecht in diser bruderschaft, sie gonten und erlaubten es dan eime andern. Auch sollent die frembden flößsere kein gut es sien himsch oder floißs, das sie verkauft haben, in das wasser machen, sonder sie sollent es die holzknecht dieser bruderschaft lassen thun und einem ieden biederben man kaufmans gut geben und lieberrn, uf das beide underkeufe kennten und pontzolle, uns und unsern nachkomen nit gesmelt noch entpfrombt werde.

### 31. Man sal holz und bort nimants anderm zu arbeiten verdingen, dann allein den holzknechte.

Es sal auch kein holzherr noch frembde schifhern kein holz oder borte binnen dem burkbann zu Mentze verdiengen, noch imant zu arbeiten dingen, dan allein den holzknechten dieser bruderschaft, es were dann das derselben gesellen keiner vor der hant were, so mochten alfsdann die holzhern oder schifhern ire gut mit tagelonern arbeiten lasen, als von alters, one alle geverde.

### 32. Die holzknechte sollen nimant ufs seiner arbeit geen.

Wann auch die holzknechte diser bruderschaft eime bidderman, er si holzherr, schiefher, frembde oder inheimsch anheben zu arbeiten, so sollent sie darauß nit geen, sonder dem ihenen in des arbeit sie seint, ensi dann furderlich ufs-gearbeit, oder aber beschee mit siner willen, bi verliesung einer pene funf schilling heller, und solt darzu seines verdienten theils ganz beraubt sein, es enwere dann, das ime das eine reddeliche eehaftige libes not benomen, oder ime sein gesellen gegunet und erlaubt hetten.

### 33. Der holzknechte lon.

Sie ensollent auch niemants, dem sie holz oder bort von Weissenauwe her fur die statt Mentze furent des lones halber uberschetzen, sonder iren alten rechten gewonlichen lone von geistlichen und werntlichen nemen. Mit namen von eime hundert holz eilf tornes und von eim hundert borte funf schilling und dri heller und von eime holzhern von eime hundert holz acht tornes und von zweihundert borten sieben schilling und dri heller nach alter gewonheit, es enwere dann das soliche lone vor heroberunge der stede Mentze ire eins teils abgestalt und gemindert were worden.

### 34. Die holzknechte sollen in der arbeit züchtig und friedlich sein.

Auch sollent dieselben holzknecht, welche zit und wann sie bieinander arbeiten mit sinne leben und keiner dem

andern kein verkorn uppig böse wort nit thun desshalber ein zweihunge hadder unwillen oder zorne entstene mochte, bi verliesung einer penen, einen schilling heller so dick und viel des not geschee.

### 35. Keiner sal den andern lügen straffen.

Es sall auch nimants den andern, es sien mann oder frauwen, so sie in der arbeit oder sust bieinander seint, frevelichen lügenstraffen bi verliesung einer penen so dicke einen schilling heller.

### 36. Ein iklicher magk sein gekauft holz durch sein gebrote gesinde arbeiten lasen.

Auch magk ein iklicher, es sien kaufleude, schiehern Nidderlendere<sup>1</sup>, frembde oder inheimsch, geistlichen oder werntlichen, die holzborte oder anders binnen der statt und burkbann zu Mentze keufent, ein iklicher mit sinen gebrote gesinnen und jareknechten in schiefen und uf geschirren tragen laden und arbeiten lasen.

### 37. Welcher verdacht were, der soll sich mit sinem eide reinigen.

Ob es auch sach were, das eincher der vorgemelten gesellschaft widder difse obgemelt artikel einen oder mehe thete, ubere, nit enhielt, noch halten wolten, des man einen mit warer kuntschaft nit bezeugen mochte, der oder die solten sich solichs, so mans ine scholt gebe, mit iren eiden entschuldigen, oder aber die pene eines iklichen artikels in dem oder den einer bruchig und bußwirdig funden wurde, soliche pene und buße, von stunt, one lengern verzogk ufsrichten.

### 38. Alle gefelle und bußen sollen der bruderschaft allein bliben.

Auch sall man wisen, das der gesellschaft gemeinlichen die izunt in dieser bruderschaft seint, und allen iren nachkomenden, alles das gelt, wachs und wingelt von frembden ufgnommen gesellen, witwen, soenen und döchtern, die sich noch in kunftigen ziten in diese bruderschaft verandern, auch uben und driben wullent mit der missehandelunge, wes sich von bruchen bußen und penen gefallen nun und hienfur zu ewigen ziten der bruderschaft allein sein und bliben sal; niemants anders, ufgescheiden alle und ikliche frevel sich zu straffen geburent nach laute des friedbuchs, doch also be-

<sup>1</sup> Später Niederländer, Niederlender.

scheidelichen, das die brudermeister die ie zu ziden seint, solich zukunfftig gelt, wie und wann das zu ziden gefellet, von stunt mit flifsiger bewarung in ein gemein beschlofsen buchs werfen, uf das es nit angegriffen verdrunken verzerten noch leichtlichen verquest werde, sonder darin one alle schmelung und abzoge behalten, bifs uf zukunfftiges eehaftige besurnifs und beschwernufs oder ander notdurftigkeit, sich begeben, angreifen mochten, uf das man nit, so es sich also begeben wurde, ein gemeine schatzung uf einen iklichen setzen durfte.

### 39. Jerlich rechnung thun.

Und ein iklicher brudermeister dieser bruderschaft, sollen auch uns oder aber unserm amptman, die ie zu ziden seint, oder weme wir izt guten darbi zukomen bescheiden und entpfelen werdent, alle jare jerlichen von aller innamen und ufsgaben gnungliche rechenunge thun sonder alle geverde.

### 40. Ob irrthumb enstunde, der herin nit begriffen were.

Wer es auch sach, das in kunfftigen ziden etwas streflich irrthumb under ine entsteen wurde, davon der bruderschaft und irer hantierung schade komen mochte, und in diesen vorgeschrieben artikeln dieser ordenunge nit nach notturft erklet noch versorgt werent, die sollent durch uns oder aber unsern amptman der zu ziden were, mit rade der gesellen dieser bruderschaft darin solicher gebrechen were furgenomen gestraft und zum besten geschickt und geordent werden.

### 41. Vorbehalten zu meren mindern.

Auch behalten wir dechant und capitel obgenant uns, unsern nachkomende und stieft, alle und ikliche vorgeschrieben punct und artikele zu mindern und zu meren, abe oder zu zuthun allezeit nach unserm gefallen.

### 42. Die versiegelung.

Zu urkunde, so haben wir dechant und capitel izgenant unsers capitels ingesigel, des wir zu den sachen gebrauchen, an diessen brief thun, henken datum feria sexta proxima post dominicam jubilate anno domini millesimo quadringentesimo septuagesimo sexto.

## 4.

Vergleich der beeder Holtzmärk zu Maintz,  
1499, Juni 4<sup>1</sup>.

Aus Steuerleutezunftbuch (S.Z.B. vgl. Quellen Nr. I) Bl. 14, Privatbesitz, verglichen mit späterer Abschrift im Zunftbuch (vgl. Quellen Nr. II) Bl. 1. M.A.

Als irthum und zweitracht zwuschen den hulzherren der bruderschaft der stierlude an dem obern hulzmarct am Nuwenthorne eins und den hulzmengern und verkaufern an dem Rodenthorne des niedern hulzmargtes andern theils erwachsen gebrechelichkeit halb, der unordenunge alsdann an beiden orten eine zitlang hulz und burt zuverkaufen feile gehabt; soliche gebrechen und unordenunge hart der hochwirdigste hochgeborner furste und herre, her Bertolt, des heiligen stuls erzbischof zu Menntz und churfurste mitsamt siner furstlichen gnaden redte ine biwesen des strengen und ersamen hern Johan von Breytbachs, ritter vizthum, hern Ewald Strusen, rentmeister und der zwulfer des radtsefs zu Mentz angeseszen und ime zitigem rade ermessen fugliche sine, auch einen gemeinen nütz und beider parthien besferünge freden und einigkeit betracht geordent und beslofsen inemalsen hernach folget:

Also das die hulzherren der bruderschaft die stierlude und alle ire nachkomende. wes jen in furters von hulz und burt aller gedings den Ryne heraber gein Menntz bekompt und zugefurt wurde, an dem obern hulzmargt zwuschen dem Nuwenthorne und dem Stierplane und niergant anders zu verkaufen, feile haben sollen und wullent.

Auch sollen und mogant die hulzmenger und vorkauffer und alle ire nachkomende an dem niedern hultzmargt bi dem Rodenthorne in furters keine ander<sup>2</sup> hulz oder burt dan eichen das ien ufser dem Necker her gein Mentz zugefurt wurt an darselben plicht bi dem Rodenthorne und herwerter ine derselben gegen zu verkaufen feile haben ane hindernifs und innetrakg eincher parthien und allermenglichs doch also das unsers gnedigisten herren siner genade renten phuntzolle, fleckengelt und anders et cet. nit gesmelte noch eincher abebroche geschee. Doch siner churfurstlichen gnaden hersinne vorbehalten solichs wie versteet zu andern zu oder abezusetzen nach gelegenheit und siner furstlichen gnaden willen und gefallen. — Geben uf dinstag nehist nach unsers herren lichams tag anno domini millesimo quadringentesimo nonagesimo nono.

<sup>1</sup> Die Überschrift ist jüngeren Datums.

<sup>2</sup> Von hier bis zum Schlufs ist der Erlafs abschriftlich nochmals auf den letzten Blättern des Zunftbuchs (vgl. Quellen Nr. II) erhalten.

## 5.

### Zunftordnung der Schiffer und Steuerleute. 1685, April 9.

Aus Schifferzunftbuch (vgl. Quellen Nr. II) Bl. 2 ff. M.A., verglichen mit 5 späteren Abschriften in den Schifferzunftakten (Quellen Nr. VII 1) des M.A.

Wir Anselm Frantz von gottes gnaden des heiligen stuhls zu Maintz erzbischof, des heiligen römischen reichs durch Germanien erkantler und churfürst bekennen und thun hiemit kunt, als uns unsere bürger und liebe getreue, die sambtliche steuer- und schiffleuth in alhiefiger unserer residenz statt Maintz unterthänigst zu vernehmen gegeben, was gestalten sie zwar vor dem letztern schwedischen kriegswesen mit einer gewissen ordnung seien versehen gewesen, derselben aber nicht allein dardurch wären verlustiget, sondern auch bei denen noch ferners continuirten schweren zeiten in solchen verderbten stant seien gesetzt worden, das in geraumer frist ihre vormahls bei alhiefiger unserer uhralten staffelstatt in stattlichem schwang gegangene schiffarten ehender nicht, als von etlichen jahren hero hetten wieder ufrichten können, mit gehorsambster pitt, weilen sie nunmehr mit solchen schiffen und darzu allerdings nöthigem geschirr dergestalt versehen seien, das zu befürderung deren gemeinnutzigen commercien sie denen kauf- und handelsleuthen der gebühr ahn hant zugehen und die kaufmansgüter zu berg und thal bei zu führen sich getraueten, auch wegen veränderter zeiten ihre vorhin gehabte ordnung in vielen stücken sich geändert habe und damit die schiffart in desto besseres ufnehmen gerathen und darbei erhalten werden möge, wir aufs landesfürstlicher hoher obrigkeit gnädigst geruhen wollten, sie mit einer neuen zunftordnung zu begnadigen, das wir solche ihre unterthänigste pitt in gnaden angesehen und in gnädigster betrachtung wie viel ahn guter ordnung bei den schiffarten gelegen, sowohl dem gemeinen wesen zum besten, als auch gedeilichem ufnehmen der alhiefigen schiffer- und steuerzunft, denselben für sich und ihre nachkommen diese hernach folgende zunftartikul und ordnung gegeben ertheilet und bestätigt haben, geben ertheilen und bestätigen ihnen dieselbe auch hiemit und in craft dieses, also und dergestalt, das sie und alle ihre nachkommen bei denen darin verordneten auch andern willkührlichen straffen denenselben wie auch absonderlich denen beigetzten taxrollen, als lang ein und anderer articul oder posten nicht würdt verändert werden, alles ihres inhalts ufrichtig und treulich leben, darwider nicht thun oder handeln, auch allen fleisses ufsicht tragen sollen, damit von den ihrigen,

sovihl einen ieden betrifft, denen gleichergestalt nachgelebet werde, wobei wir iedoch uns und unsern nachkommen hie- mit ausdrücklich vorbehalten haben wollen, dieselbe ieder zeit befindender nothdurft nach zu ändern, zu mindern zu mehren oder ganz wieder ufzuheben, wie uns und denselben solches eben sein würdt, und sint die articuls puncten wie unterschiedlich hernach folget:

1. Zum ersten soll keiner, er seie in- oder außländischer zu diesser zunft uf- und angenohmen werden, welcher unehrlich geboren und der sowohl seines ehelichen herkommens und wohlverhaltens, als auch, dafs er keiner herrschaft mit leibaigenschaft verwanth, glaubhaften schriftlichen schein nicht hat vorzulegen.

2. Wofern dan zum zweiten ein und ander solche zeügnus würdt aufzulegen haben, solle er doch auch nicht zugelassen werden, er habe dan bei einem und andern diesser ordnung zugethanen zunftmäfsigen schiffman, oder anderst woher am Rhein, da es zünftig ist, seine gewisse lehrzeit und zwar allhier drei ganze jahr aufgestanden, auch solchem nach ferner für einen knecht zwei jahr lang ehrlich und redlich gedienet, derhalben auch der frembde gleichmäfsigen schriftlichen beweiß ufzulegen schuldig sein solle.

3. Wan nun drittens ein solcher zur zunft anzunehmen für tauglich erkennet worden, solle derjenige so frembt ist für sich und seine ehfrau, da dieselbe noch nicht zünftig wer, zwei pfunt wachs zum gottesdienst, sodan zehen gülden in die zunft benebens fünfzehn albus gebott- und zehen albus einschreibgelt erlegen, die zunftgenossene söhne aber, oder welcher eine solche tochter oder wittib heirathen wirdt, halb sovihl bezahlen; andere aber, so zwar hiefsige burgers kinder, aber der steuerzunft nicht zugethan, gleich denen frembden obige völlige gebühr entrichten und ehender nicht eingeschriben werden, welches ein kaufgelt der zehen oder fünf gulden zur erhaltung der zunft mit wifen und willen deren zeitlichen brudermeister, auch deren ältesten zunftgenossenen anzuwenden und jährlichs in beisein ihres zunftherrn verrechnet, mit nichten aber vertrunken oder sonst ohnnützlich verthan werden solle.

4. Damit dan auch zum vierten sowohl die zunft einen guten bestant und fortgang haben, als auch die zunftgenossen für sich ihre weib und kinder desto bessere nahrung erlangen mögen, sollen dieselbe alle quartal zeiten bei straff zehen albus, die ein jeder, der keine erhebliche entschuldigung einzuwenden hette, verfallen sein solle, einmahl mit vorwifen und genehmhaltung unseres vicedoms oder in dessen abwesenheit des gewaltsbotten in gegenwarth des rathsfreünts zu-

sammen kommen, die mängel so eingeschlichen fritlich und ohne gezänk untersuchen, dieselben zu verbessern sich befeilsen, was straffällig fleissig annotiren und unferm vicedom, oder in dessen abwesenheit, unferm gewaltsbotten, wals etwa von dem rathsfreund nicht entschieden werden kan, treulich anzeigen, auch deren entscheits darüber erwarten und demselben ohnweigerlich geleben. Vor solcher zusammenkunft aber in unserer Sanct Ignaty pfarrkirchen allhier ein ambt der heiligen meß für lebendige und abgestorbene lasen halten, denen dan alle und jede Zunftgenossene bei straff eines halben pfund wachs, welches zu selbigem gottesdienst zu verwenden, in erbarkeit und andächtig beiwohnen; auch da ein oder anderer aufs den zunftgenossenen personen mit todt abgehen würdt, bei dessen begräbnus sich christlich einstellen, diejenige aber so Leibsschwachheit oder sonst anderer erheblichen ursachen halber nicht erscheinen könnten, sich gleichwohlen entschuldigen und jemand aufs ihrem haus darbei erscheinen lasen sollen; da sich aber befinden thete, dafs die entschuldigungen ohnwahrhaft weren, solle ein solcher doppelt gestraft werden.

5. Fünftens sollen sie die schiffleuthe sich sowohl gegen die kaufleuthe und prinzipalen, als ihre factorn alhier, und auferhalb, auch sonst gegen jedermänniglich, es seie hohen oder niedrigen stants, aller bescheidenheit befeilsigen, niemanden mit unnützen oder harten worten und gebärden, wie bißhero vielfeltige clagen einkommen, begegnen, desgleichen auch ihre steuermänner, knechte und jungen dahier mit allem ernst anweisen und halten, da dan zwar so oft ein oder anderer derhalben würdt offenbahr werden, in geringern unnützen worten und gebärden die bestraffung nach ermessung des rathsfreunts und der zeitlichen brudermeister der zunft zu stehen; in anderen groben und ehrverletzlichen worten und werken aber, die erkantnus bei unferm vicedom oder gewaltsbotten bestehen, auch die bestraffung in letztem fall uns allein, bei dem ersten aber uns die eine helfte und die andere helfte der zunft werden sollen.

6. Diweil dan auch nun zum sechsten die hievor zwischen ihnen der hiesigen schiffer- und steuerzunft und denen Straßburger schiffleüthen wegen der bergladungen und bergfahrten obgeschwebte strittigkeiten mittels eines den vier und zwanzigsten mai anno eintaufsent sechshundert ein und achtzig zwischen uns und dem magistrat der statt Straßburg ufgerichteten vergleichs uf gewisse maafs abgethan, mithin ihnen unserer steuerzunft die bergladung und bergfahrt nachen Straßburg us neue bestättiget worden, als haben wir die gnädigste verordnung gethan, thun auch solches hiemit, auf dafs solch Straßburger fahr umb so richtiger versehen, die kaufleuth und



factorn mit ihren gütern nicht gehindert und ufgehalten, sondern zum besten befördert werden mögen, daß hinführo keinem aufs denen zunftgenossen solche bergladungen nachen Strafsburg zugestatten, er seie dan erstlich der schiffarten und sonderlich des Ober-Rheinstrohms wohl erfahren; so dann zweitens mit guter schiffung und geschirr zu genügen; desgleichen zum dritten also mit mitteln wohl versehen, daß, da etwan aufs dessen oder seines gesints verschulden und nachlässigkeit ein unglück vorgehen mögte die kauf- und handelsleuth ahn ihnen sich nothdürftiglich können erholen, und werden sie sich solcher personen zum Strafsburger fahr iederzeit undereinander wissen zu vergleichen, auch solche schiffleuth zu erwählen, die gemeltes Strafsburger fahr ohne mangel können versehen und welcher also darzu von der zunft ahngenommen würdt, derselbe soll in die zunftladen zu erhaltung dieses fahrs zwölf reichsthaler, oder wie sie sich undereinander zum besten vereinigen können, abstatten und bezahlen, diejenige zunftgenossen aber, welche noch zur zeit mit behöriger nothwendigkeit nicht gefast, da sie wollen und tauglich seint, als steuerleuthe oder knechte vor anderen gebraucht werden, dabei jedoch ihnen auch solle erlaubt sein, mit fahren nachen Cöllen oder anderstwohin sowohl mit personen, als gütern, doch außershalb Strafsburg ihre nahrung zu suchen. Dafern auch einer oder ander aufs denen zu dem Strafsburger fahr erkisten schiffleuthen zeitlichen todts verfahren und wittiben nach sich im leben verlasten thäten, welche solch fahr mit bestant zu continuiren, auch die dazu behörige nothwendigkeit zu underhalten sich getraueten, sollen dieselbe, umb sich mit ihren kindern desto besser zu ernehren, gleich anderen zunftgenossen, dabei gelassen, denenselben auf ansuchen von den andern gute rathschläge ertheilet, von der zunft zur abwendung besorgenden schadens mit guten, des fahrs kündigen getreuen knechten iederzeit versehen, und sowohl in wehrendem wittibstant, als auch nachgehents, da sie sich ahn einem der zunft zugethanen und zum Strafsburger fahr tauglich erkanten schiffman verheuraten würden, gehanthabt werden. Über dieses und wann künftighin sich begeben thut, daß einige andere aufs hiesiger zunft sich durch sorgfältigen fleiß und arbeit, oder sonsten dergestalten beworben und sovihl mittel ahn handen gebracht, daß mit dem jenigen, was zum Strafsburger fahr erfordert würdt aufkommen und wirklich darstellen, auch mit bestant underhalten könnten, dieselbe sollen wenigens nicht zue den vorigen auf deren ansuchen, jedoch daß sie durch vorhergegangenes gutheischen und genehmhaltung der zunft zu solchem fahr tauglich und geschickt erkennen worden, darzu ohngeweigert zugelassen auch denenselben mit und benebens denen andern zunftgenossen solches zugebrauchen gestattet werden.

7. Es sollen ferner zum siebenten die zu dem Straßburger fahr gehörige personen, sovil deren jederzeit sein werden, solche ordnung im laden und fahren under sich halten, dafs keiner mehr als ein ganzes oder zwei halblastige schiff uf einmahl allhie zu laden und gehn berg zu führen macht haben solle, auch keiner dem andern, ahn welchem im laden und fahren die ordnung sein würdt, in einigerlei weifs oder weeg vorgreifen, oder die kaufmansgütter ahn sich zu bringen suchen.

8. Welchen nun zum achten die ordnung würdt betroffen haben, derselbe solle ohne einiges anderes absehen oder verzihen derselben abwarten, und inzwischen sich im geringsten nicht unterfangen, einige andere nicht auf Straßsburg gehörige gütter und kaufmannswahren einzuladen, efs wäre dan ihme von denen anderen zum Straßburger fahr bestimbtten zunftgenossen einhellig bewilliget, und dafs sogleich die nachfolgende in der ordnung gefast weren, die vorhandene kaufmannswahren und gütter einzuschiffen und fortzuführen, welchenfalls derjenige welcher also desmahls die ordnung überschritten und andere gütter geladen hatte, also lang still stehen sollte, bis ihn die vorige ordnung wiederumb würdt erreichen.

9. Würde aber zum neüntem einer oder der andere dargegen und ohne verwilligung seiner mitconsorten handeln und dardurch denen kaufleüthen oder ihren factorn einige ver hindernus verursachen, dafs die wahren länger alhie aufgehalten bleiben müssen, derselbe solle, so oft efs geschieht, iedemahls mit einer straff von funfzig gülden (halb in unser churfürstlich zinsamt und halb der zunft zu erlegen) verfallen sein, auch diesselbe auf verspührende weigerung durch wirkliche execution eingebracht werden.

10. Wafs nun zum zehenden einem oder andern ahn kaufmansgütter und wahren von kaufleüthen selbstn oder deren factorn auch sonst andern würdt ahnvertrauet werden, diesselbe solle ein ieder schiffman für und umb die bestimpte zu und alhie beschribene fracht (dabei efs dan bis uf andrer vergleich- und verordnung gelassen, und darwieder niemand übernehmē werden solle) zum fleissigsten und sovil immer möglich, ohne einige verletzung ahn denen crahren und sonst einladen und in ihre schiffungen hinlegen, auch also treulich entweder selbst überbringen, oder durch die seinige ahn gehörigen ort liefern lasen, dafs einiger schaden denen güttern nicht zuwachsen, oder sonst einige befugte clag möge gehört werden.

11. Es soll zum eilften auch ein ieder schiffman, sowohl für sich selber denen güttern und wahren keinen schaden zufügen, als auch fleissige obsicht tragen, oder doch verfügen,

dafs durch defsen gesint als steuerleüth, knechte und jungen dafs geringste nicht veruntreüet oder versehrt werde, worfür dan und allen andern in dem einladen und in den schiffen verübten muthwilligen schaden, der schiffman billig zustehn, auch befundenen dingen nach uns allein zur straff gezogen werden solle.

12. Fürters und zum zwölften soll ein ieder aufs ihnen, welcher dafs Strassburger fahr würdt gebrauchen, umb die zunft bei ehren und nutzen zu erhalten, sich allen betrugs sowohl ahn denen zöllen, als sonsten enthalten, mit der aufstrücklichen verwahrung, welcher darunder würdt straffällig befunden werden, dafs derselbe gleich sobalt befundenen dingen nach sich der zunft verlustig gemacht haben und für ehrlofs gehalten, auch dabenebens mit einer arbitrari straff von uns angesehen werden solle.

13. Dabenebens sollen auch zum dreizehenden die steuerleüth sowohl bei dem abfahren, als auf den raissen zu berg und zu thal sich defs übermefsigen weintrinkens müfsigen, damit dieselbe nüchtern verbleiben und dafs ihnen anvertraute schiff mit denen darin befintlichen kaufmansgütern, wie es ehrlichen ufrichtigen und sorgfältigen steuermännern gezimmet, und sie schuldig seint, ahn bestimpte orth ohne männiglichs schaden liefern können und mögen, welche darwieder hantlen, so oft es geschieht, sollen mit einer arbitrari straff belegt werden.

14. Als dan auch zum vierzehenden die stadt Speyer sich einen auf gewisse wahren restringirten staffel berechtiget haben will, sollen unsere schiffleuthe, welche mit kaufmannsgütern dorthin gelangen, sich daselbst anderst nicht, als wie es bishero von ihnen order anderen gehalten worden, auch verhalten, und keine neuerung einführen lasen.

### Von denen lehrjungen und knechten.

15. Zum fünfzehenden soll kein schiffman aufs dieser zunft einen lehrjungen annehmen, welcher nicht von ehrlichen eltern gebohrn, auch erwachsen und darzu stark genug seie, bei welcher beschaffenheit derselbe alsdan mit vorwissen und in beisein des rathsfreünts uf- und angenohmen, mithin in dafs zunftbuch sowohl seines schiffmans als des jungen nahme, zunahm, auch defsen eltern, vormünder oder beistände, wie auch wer von denen zunftgenossen darbei gewesen, kan eingeschrieben werden, für welche einschreibung der zunft zum besten der schiffman ein gülden und der lehrjung auch ein gülden benebens einem kopfstück einschreibgelt bezahlen sollen.

16. Wan nun zum sechzehenden ein solcher jung dem zunftbuch eingeschrieben ist, soll der schiffman schuldig sein, denselben in ehrlicher und nothwendiger kost, auch im übrigen der zunft gemefs und also zu halten, dafs er keine befugte ursach haben könne von seinem schiffman aufzustehen, wiedrigenfalls, da der schiffman ursach were, derselbe in zweien jahren keinen jungen mehr annehmen solle.

17. Dabingegen soll auch zum siebenzehenden ein solcher jung gehalten sein, drei ganzer jahr bei einem schiffman für einen jungen zu dienen, dabei sich fromb, ehr- und redtlich zu verhalten, seines schiffmans oder in dessen abwesenheit des steüermans befehlen gehorsamblich nachzukommen und sich keineswegs widerspenstig erzeigen, die in denen schiffen befindliche kaufmansgütter treülich helfen verwahren, nicht dafs geringste bei verlust seines ehrlichen nahmens, oder anderer behöriger bestraffung davon entfrembden, auch da er dergleichen von andern, wer die auch weren, sehen oder erfahren würde, solches alsobald seinem schiff- oder steüerman eröffnen und dieselbe ieder zeit für schaden warnen, sich auch sonsten für gottes lästern, fluchen und schweren hüten, niemanden mit trutzigen worten und gebärden anfahren oder beschimpfen und im übrigen, was einen getreuen und ufrichtigen lehrjungen zu thun gebühret, ohnclagbar versehen und beobachten.

18. Wofern aber zum achtzehenden ein lehrjung bei einem hiesigen zunftmeßigen schiffman zwei jahr gestanden, und sich wohl verhalten, jedoch nicht allerdings mit seinem schiffman sich betragen könnte, soll demselben lehrjungen uf erkantnus des verordneten rathsfreunts und der steüerzunft erlaubt sein, das noch ubrige dritte jahr bei einem andern dieser ordnung zugethanen schiffman auszulehnen, nach deren verlauf und solchen aufgestandenen drei jahren, sofern der lehrjung ohne clag ausgedienet hette, mag derselbe von seinem schiffman, wo er zuletzt gedienet, losgesprochen und dem zunftbuch für einen knecht eingeschriben werden, da dan der schiffman allein einen gülden in die zunftbüchs soll erlegen.

19. Nachdem auch zum neünzehenden ein lehrjung seine drei jahr wohl aufgedienet, und dem zunftbuch für einen knecht eingeschriben worden, solle derselbe, wenn er inskünftig in die zunft gedenket ufgenommen zu werden, noch ferner zwei jahr bei einem oder andern aufs denen zunftgenossen für einen knecht zu dienen schuldig sein.

20. Die knechte sollen zum zwanzigsten die kaufmanswahren mit guter vorsichtigkeit einladen, solche getreulich verwahren, liefern helfen, einige untreu oder schaden darahn

bei ebenmefsigen verluft ihres ehrlichen nahmens nicht verüben noch andern gestatten, sondern ihren schiffman allezeit für schaden warnen, bei tag und nacht die lehrjungen anmahnen, das wasser in den schiffen zu visitiren, auch selber fleifsig beobachten, die pompen aber keinem lehrjungen anvertrauen, weniger nicht sollen die knechte allezeit sorgfältig zusehen, dass das schiff aller orthen, wo sie still halten wollen, wohl geankert, und nicht los gemacht seien. Uf denen raissen auch sich dem vollen weintrinken bei ebenmefsiger arbitrari straff nicht ergeben, dergleichen sich aller erbar- und bescheidenheit gegen männiglichen befeissen, fürnemblich auch alles fluchens, schwerens und gotteslästern sich enthalten und in allem also verhalten, das sie künftigh nicht allein zu unsrer burgerschaft alhier, sondern auch in der zunft angenommen werden können.

21. Als auch zum einundzwanzigsten insgemein viele beschwerliche clagen vorkommen, wan jemant alhie in unsrer residenzstatt Maintz oder auch andere frembde raissende personen, hohen und niedren stants, entweder allein oder in gesellschaft ein nachengefährt in das Rheingau oder weither hinab in die thäle nach Coblentz und gar bis nach Cöllen, oder auch gehn berg den Main und Rhein hinauf zu dingen verlangt, das sowohl etliche schiff- und steuerleuthe, als deren gesint und knechte, wie auch die fischer und die sich sonsten des nachenfahrens gebrauchen, dieselbe nicht allein vorsetzlich, auch ieweilen ganz höhnisch ufzuhalten, die nachen zu augenscheinlicher gefahr mit mehrern leuthen und frembden gütern zu überladen, wan und wie sie wollen, ab- oder ahnzufahren, sich nach belieben ahn den zöllen ufzuhalten, sondern auch mit ganz ohnbilligen lohn unt fahrgelt zu beschweren unterstanden; als befehlen wir hiemit gnädigst und ernstlich, das hinführo solch vorsetzlich und höhnisch ufhalten vermitteln, jederman freütlich und mit bescheidenheit nach stantsgebühr begegnet, zwischen denen raissenden und dem schiffman oder knecht zur abfahrt verglichner stunt richtig gehalten, die nachen gegen deren, so sie gedinget, aufstrücklichen willen in einigerlei weifs weiters nicht überladen, noch einiger vorsetzlicher verzug und ufhaltung ahn denen zöllen, oder sonst zu der raissenden beschwernus gebraucht, auch ohne deren begehren oder zulassung nirgents angelandet, fürnemblich aber mit der fracht und fahrgelt niemants wider recht und billigkeit übernohmen und beschweret, sondern derienigen taxordnung, wie hernach folget, bis uf unsere oder unsren nachfahren andere gnedigste verordnung gehorsamblich nachgelebt und solche im geringsten nicht überschritten werden solle, bei vermeidung gewisser arbitrari geltstraff, so nach befindung des excess wirklich exequirt und demjenigen, welcher dergleichen

unserm vicedom, oder in dessen abwesenheit unserm gewaltsbotten alhie (denen uf diese unsere ganze ordnung und observanz ein wachtsames aug zu haben allschon befehl ertheilet ist) anzeigen würdt, davon die helfte gegeben und die andre helfte uns verrechnet, auch damit solches alles umb so gewisser und richtiger hinführo gehalten werde, und sich niemand der ungewisheit entschuldigen könne, diese unsere ordnung bei allen quartal versamblungen öffentlich verlesen und ein jeder, soviel ihn dieselbe betrifft, zu deren vesthaltung ermahnet werden solle, worbei wir noch ferner gnädigst befehlen, da ein oder ander raifsender zu solchem tax sich erbiethig machen, der schiffman oder fischer aber denselben also nich abnehmen und fahren wollte, das alsdan die zunftmeistere schuldig sein sollen, einen solchen entweder darzu mit ernst anzuhalten, oder alsbald einen andern guten schiffman in solchem tax zu bestellen, den widerspenstigen aber mit obbemelter arbitrari straff bei der quartal zusammenkunft ohnnachlässig zu belegen, welche, wie auch alle andere, ohne wals uns in etlichen articuln ganz vorbehalten worden, aufs diesser ordnung herrührige straffen uns jedesmahlen zur helft, und die ander helft der steuerzunft verfallen sein und dasjenige so uns gebühret zu unserer churfürstlichen cammer durch einen zeitlichen zinsmeister geliefert werden solle.

**Folget die taxrolla wie die kaufmansgüter und wahren in der fracht zu bezahlen.**

	Rthr.	Batz.	Kr.
Von 1 centner wolle und rohen häuthen. 27 Batzen	1	4	2
1 centner zucker . . . . .	—	19	2
„ „ pfeffer, ingber und galles . . . . .	—	19	2
„ „ zimmet . . . . .	—	19	2
„ „ stockfisch . . . . .	—	19	2
„ „ schollen . . . . .	—	19	2
„ „ bicking . . . . .	—	19	2
„ „ leim . . . . .	—	19	2
„ „ terpentin . . . . .	—	19	2
„ „ seifenkisten . . . . .	—	19	2
„ „ prafsilienholz . . . . .	—	19	2
„ „ süfsholz . . . . .	—	19	2
„ „ krapp oder farb . . . . .	—	19	2
„ „ klingen . . . . .	—	19	2
„ „ belzballen . . . . .	—	19	2
„ „ buchfafs . . . . .	—	19	2
1 stahlbürde und stahllägel . . . . .	—	19	2
1 halbes senfsenfäfslein . . . . .	—	19	2
1 centner taback . . . . .	—	18	2
„ „ tabackpfeifenkisten . . . . .	—	18	2

	Rthr.	Batz.	Kr.
1 waag eisen . . . . .	—	18	—
„ centner fischbein . . . . .	—	17	2
„ „ nägeltunnen . . . . .	—	17	2
„ „ käfs . . . . .	—	17	2
„ „ alaun und vitriol . . . . .	—	17	—
1 glatt schwebel . . . . .	—	17	—
1 centner blei . . . . .	—	16	2
„ „ erz . . . . .	—	14	2
„ „ eiferne öffen . . . . .	—	14	2
1 ordinari rostfäfslein . . . . .	—	9	3
1 last häring und trahn . . . . .	25	—	—
1 centner kraufsen . . . . .	1	—	—

Ordinari fracht von kaufmanswahren so von Maintz nacher Strafsburg zu berg geführt werden.

	Rthr.	Batz.	Kr.
Von 1 centner wolle und rohen häuthen. 26 Batzen	1	3	2
1 centner zucker . . . . .	—	18	—
„ „ pfeffer, ingber . . . . .	—	18	—
„ „ zimmet . . . . .	—	18	—
„ „ stockfisch . . . . .	—	18	—
„ „ schollen . . . . .	—	18	—
„ „ bicking . . . . .	—	18	—
„ „ leim . . . . .	—	18	—
„ „ terpentin . . . . .	—	18	—
„ „ seifenkisten . . . . .	—	18	—
„ „ praßilienholz . . . . .	—	18	—
„ „ süfsholz . . . . .	—	18	—
„ „ belzballen huthfafs . . . . .	—	18	—
„ „ klingen . . . . .	—	18	—
1 waag eisen . . . . .	—	17	—
1 stahlbürde und stahl lägell . . . . .	—	17	—
1 centner alaun, vitriol, glatt schwebel . . . . .	—	16	2
„ „ käfs . . . . .	—	16	2
„ „ krapp . . . . .	—	16	2
„ „ fischbein . . . . .	—	16	2
„ „ nägeltunnen . . . . .	—	16	2
„ „ blei . . . . .	—	14	2
„ „ erz . . . . .	—	13	2
„ „ eiferne öffen . . . . .	—	13	2
1 last häring . . . . .	25	—	—
1 last trahn . . . . .	25	—	—
1 centner kraufsen . . . . .	—	21	—

Taxrolla deren nachenfahrten um Rhein und Main sowohl zu berg als zu thal.

## 1.

Von Maintz den Rhein hinauf, und wieder zu thal ohne langes ufhalten.

	Güld.	Alb.	ſ
Erstlich nacher Weisfenau in einem zweibortigen nachen von 1, 2 bis 6 personen . . . . .	—	5	—
2 <sup>o</sup> nacher Laubenheim bis ahn den ladgraben mit gleichbortigem nachen und sovihl personen	—	10	—
3 <sup>o</sup> nacher Nackheim mit solchem nachen und sovihl personen . . . . .	—	22	4
4 <sup>o</sup> uf Nierstein mit gleichmefsigem nachen und sovihl personen . . . . .	1	2	—
5 <sup>o</sup> uf Oppenheim in gleichem nachen und sovihl personen . . . . .	1	10	—
6 <sup>o</sup> nacher Gernsheim mit ebenmefsigem nachen und sovil personen . . . . .	3	10	—
7 <sup>o</sup> nacher Wormbs . . . . .	5	—	—
8 <sup>o</sup> nacher Mannheim . . . . .	6	15	—
9 <sup>o</sup> nacher Speyer . . . . .	9	—	—

Wobei zu beobachten, da ahn ein- oder anderm orth der schiffman länger als zwo oder drei stunden zur ruckraifs deren personen warthen müste, das alsdan des warthgelts halben wie auch in herbstzeiten wegen solcher nebenladungen sie sich undereinander des lohns halber dafür billigen dingen nach sollen haben zu vergleichen.

## 1.1.

Von Maintz den Rhein hinab ohne sonderbahres ufhalten wieder zu berg aufs dem Rheingau.

	Güld.	Alb.	ſ
Erstlich nacher Biberich mit einem zweibortigen nachen von 1, 2 bis 6 personen zu fahren	—	5	—
2 <sup>o</sup> nacher Schierstein . . . . .	—	10	—
3 <sup>o</sup> " Walluff . . . . .	—	12	—
4 <sup>o</sup> " Eltvel . . . . .	—	15	—
5 <sup>o</sup> " Erbach . . . . .	—	18	—
6 <sup>o</sup> " Hattenheim . . . . .	—	22	4
7 <sup>o</sup> " Österrich . . . . .	1	—	—
8 <sup>o</sup> " Winckhell . . . . .	1	5	—
9 <sup>o</sup> " Geisfenheim . . . . .	1	10	—
10 <sup>o</sup> " Rüdelsheim . . . . .	1	15	—
11 <sup>o</sup> " Bingen . . . . .	1	15	—



		Güld.	Alb.	ſ.
12 <sup>o</sup>	nacher Afsmanshaufen . . . . .	2	—	—
13 <sup>o</sup>	„ Drechlingshaufen . . . . .	2	10	—
14 <sup>o</sup>	„ Lörch . . . . .	2	15	—
15 <sup>o</sup>	„ Bacharach . . . . .	2	20	—
16 <sup>o</sup>	„ Caub . . . . .	3	—	—
17 <sup>o</sup>	„ Wefsel . . . . .	3	10	—
18 <sup>o</sup>	„ Sanct Goar . . . . .	3	15	—
19 <sup>o</sup>	„ Poppart . . . . .	4	15	—
20 <sup>o</sup>	„ Lohnstein . . . . .	5	—	—
21 <sup>o</sup>	„ Coblentz . . . . .	6	—	—
22 <sup>o</sup>	„ Andernach . . . . .	7	15	—
23 <sup>o</sup>	„ Lintz . . . . .	8	15	—
24 <sup>o</sup>	„ Bonn . . . . .	10	—	—
25 <sup>o</sup>	„ Cöllen . . . . .	12	—	—

Wegen des warthgelts und respective der herbstladungen, soll des gleichergestalt gehalten werden, wie hie oben bei den bergfahrten gemeldet ist.

### 1.1.1.

Von Maintz den Main zu berg und ohne sonderbahres aufwarten wieder zu thal.

		Güld.	Alb.	ſ.
1 <sup>o</sup>	Ein einzele person ahn dafs markschiff bisf gehn Costheimb nach zuführen . . . . .	—	2	—
	von 2, 3 und mehr personen jeder . . . . .	—	1	—
2 <sup>o</sup>	nacher Costheimb mit einem zweibortigen nachen von 1, 2 bisf 6 personen . . . . .	—	6	—
3 <sup>o</sup>	nacher Hochheimb mit solchem nachen und sovihl personen . . . . .	—	10	—
4 <sup>o</sup>	nacher Flerfsheimb . . . . .	—	20	—
5 <sup>o</sup>	„ Ederfsheimb . . . . .	1	—	—
6 <sup>o</sup>	„ Höchst . . . . .	2	—	—
7 <sup>o</sup>	„ Franckfurth . . . . .	3	—	—

Wegen des warthgelts und respective deren herbstladungen soll es abermahlen gehalten werden, wie hieoben wegen des Rheinstrombs gemeldet.

Dessen allen zu wahren urkunt haben wir unser canzlei insigel dieser ortnung wifsentlich anhangen lasen. So geben und geschehen zu St. Martinsburg in unserer statt Maintz den neunten monaths tag aprilis des eintaufent sechs hundert fünf und achtzigsten jahrs.

## 6.

### Namen der Straßburger Rangschiffer 1681—1740.

Aus den Akten über Handel und Verkehrswesen im M.A., Urschrift.

Nahmen deren jenigen Strasburger schiffleuthen, welche das Strasburger fahr laut getroffenen vergleichs in anno 1681 unterm 24ten maji getrieben, erhalten und bis dahin gefahren haben.

1. Clemens von Langen,
2. Hanfs Ulrich Hesler,
3. Jacob Reitzer,
5. Gerhard Saffteberger,
6. Hans Conrad Jöckel,
7. Jörrg Bünn,
8. Hannfs Bernard Jörg.

Diese acht ehrsame schiffleuthe haben das Strasburger fahr mit grosen kösten getrieben und auch gewonnen.

Folgende drei seind durch tödtlichen hintritt obiger nachgehens hinzukommen als:

9. Hannfs Jörg Schaffer,
10. Sebastian Finck,
11. Henrich Altenkürch.

Anno 1698 den 4ten Jenner haben das Strasburger fahr wiederumb angenohmen und fortgetrieben die ehrsame:

1. Sebastian Finck,
2. Henrich Bender,
3. Joannes Schneider,
4. Christian Reitzer,
5. Conrad Brünn,
6. Hannfs Peter Siebeneck,
7. Peter Ruppershoffen,
8. Henrich Huber.

Anno 1714 d. 15ten maji haben das Strasburger fahr wiederumb angetreten und fortgetrieben die ehrsame:

1. Christian Reitzer,
2. Friderich Ernst,
3. Hannfs Velten Schinling,
4. Joannes Reitzer der Jüngere,
5. Christophel Finck,
6. David Klüppell,
7. Michaël Lay,
8. Hannfs Ulrich Hesler,
9. Clemens von Langen,
10. Hannfs Adam Symon.

1715. Nach tödtling hintritt des Christian Reitzers ist anno 1715 in dessen platz getretten Mathes Roether.

1720. Nach abgang Clemens von Langen, welchen ihre churfürstliche gnaden zum brucken-meister verordnet, an dessen platz eingetretten, welcher seinen gebühr zur Strasburger farth alles entrichtet, Jöckel.

1728. Vermög eines herrschaftlichen gnädigen befehl anno 1728 d. 5ten octob. ist schiffer Paulus Schneider, burger und schiffmann, welcher in das ordinari-Strasburger fahr-buch einzuschreiben befohlen worden, in beisein und mit bewilligung deren im Strasburger fahrt sambtlicher schiffleuthen dato ut supra.

Heut dato d. 19. octob. 1728 producirte Jacob Reiter ein gnädigst rescript sub dato d. 15. octob. 1728. Vermög wessen Jacob Reiter an statt des Adam Symons wittib in die zahl der Strasburger schiffleuth auf- und einzuschreiben sein, deme dann zufohl, weilen er Jacob Reiter sich mit obgemelder wittib difsfals und allerdings völlig abgefunden der Jacob Reiter in das ordinari-buch in beisein deren herrn und schiffmännern, so hierzu vonnöthen, als der achte an der zahl eingetragen worden. Ut supra.

In fidem

Johann Nicolaus Heckenberger  
vorgesetzter vom statrath über die schiff-  
und steuerzunft in Mayntz.

Anno 1729 d. 22. Novemb. nach absterben Mathes Roethers wittib ist durch genehmhaltung ihre excellenz herrn vicedomb von Dalberg in die zahl deren Strasburger schiffen eingeschrieben worden Christian Ruprecht.

Johann Adam Schoor rathsverwanter  
Johann Eberhard Hesles beseher  
Friderich Ernst überschläger  
beede schaumeister.

1730 d. 30. janner ist auf befehl ihre hochfreiherrlichen excellenz herrn vicedomb und der hochlöblichen rhent Gerhard Röder in die Strasburger schiffart eingeschrieben worden, und gehet er in der Strasburger schiffarth dem Christian Rupprecht vor, weilen die Layin ehender mit todt abgangen als die Röederin.

Johann Adam Schoor des stadt-raths.

1730 d. 6. maji nachdemahlen Christophel Finck bei tödtlichem hintritt seines vatters des besehers zu Gernsheim dessen besehers - stelle angetretten, mithin dessen beistellung zur

Strasburger farth dardurch entlediget worden, als ist allhiesiger burger und schiffmann Andreas Hefs bei versamleten hiesigen Strafsburger schiffleuth in die Strafsburger farth eingeschrieben worden.

Johann Adam Schoor des stadt raths.

1737 d. 3. julii ist Gottfried Honewald an statt schiffer Hesler als damahligen überschläger in die Strasburger fahrt durch regierungs-befehl als der achte bei versammelten allhiesigen Strasburger schiffleuthen eingeschrieben worden.

Johann Adam Schoor.

1740 d. 19. julii ist durch abtretung hiesigen schiffer Gerhardus Roeder als beseher, nunmehr aber Fridrich Klippel in die Strafsburger fahrt eingetreten, mit gnädiger erlaubnuß einer churfürstlichen regierung ist eingeschrieben bei sambtlichen Strasburger schiffleuthen.

Johann Adam Schoor des raths verwanter.

---

7.

Nachstehende 5 articul seind den 5. octobris 1716 vom churfürstlichen Mayntzischen löblichen stadtrath confirmiret worden.

Aus Steuerleutezunftbuch (vgl. Quellen Nr. II) M.A., Abschrift.

Demnach sich unter denen zunftgenossenen und zunftbrüdern verschiedene unordnungen in dem jahr eraignet, wodurch nicht nur viele klagen entstanden, sondern gar viele aufs selbigen in grofse schaden gesetzt worden, dafs auch dardurch einer dem anderen in seiner nahrung merklich gehemmet und dieselbe gänzlich entzogen, als seind denenselben völligst abzuhelpen, auch allen zuvor gemeldten unordnungen in zeiten vorzubiegen bei ganzer versambleter zunft und mit zuthuung unseres ehrenvesten rathsverwanten herrn Johann Valentin Hiörch um der schiffarth guter aufnahm halber so dann zu eines jeden deren zunftgenossenen beßerer nahrung und fortkommens wegen folgende ordnungen künftig hin zu beobachten aufgerichtet und beschloßen worden und zwar zum

1. ersten, dafs sich keine von unseren zunftgenossenen söhne unterfangen sollen einige reisen zu thuen es seie dann, dafs der vatter mit ihm fahre, falls aber der vatter solchen seinen sohn in seinem nahmen herunter schicken sollte, als-

dann der vatter gehalten sein solle, sich aller reisen dahier und des floofshohlen müßig zu gehen, bis und so lang der sohn mit dem geschirr wieder anhehro kombt, welches im widrigen fall bei verlust der ganzen reifs oder fracht soll vestiglig gehalten werden.

2. Zum zweiten soll kein zunftgenosener seine frau auf Cöllen schicken, es seie dann, dafs derselbe krank oder sonst wichtigen dingen und erheblichen ursachen wegen verhindert wäre, inzwischen aber ein solcher sich so lang von allen reisen schiffahrten floofshohlen enthalten solle, bis sein geschirr dahier wiederum am lant ist.

3. Zum dritten soll sich kein zunftgenosener unterstehen zwei reisen auf einmal zu veraccordiren und anzunehmen, es mag geschehen unter einem vorwant oder praetext, wie es immer wolle, sondern soll zuvorderst die erste reifs verrichten, und wann er wieder anhero kombt die zweite, wo sie noch bei handen ist, angreifen und vornehmen und diesem allem nachzukommen bei verlust der ganzen fracht.

4. Wie nicht minders zum vierten, wann einer auf den zunftgenosenen eine reifs veraccordirt, so soll er dieselbe selbst thun oder verrichten, und niemand aus denenselben soll solchem in die fracht etwan zu derselben schmälern oder vergringerung einigen eingriff thun, und falls sich einer densen unternehmen würde auch die fracht wirklich erhalten hätte, so soll alsdann selbiger die ganze reifs- oder frachtgelter hinterlassen und zur straff geben letzlichen.

5. Und zum fünften, wann einem aus den zunftgenosenen zwei reisen angetragen würden, so er dann ohne dem nicht auf einmahl verrichten kann noch darf, so soll selbiger eine nach seinem gutdünken und befinden annehmen, die andere aber, wann er selbige nicht so lang aufbehalten kann, bis er wieder anhehro kehrt, seinem zunftbruder zukommen lassen und nicht, wie es leider schon mehrmahlen die erfarnus genugsam gegeben, einem andern auswärtigen schiffman verhandeln solle und solches auch bei verlustigung seiner ganzen fracht, mithin also einer dem andern seine nahrung helfen befördern, damit alle zum besten aufkommen gelangen und ihre nahrung alle insgesamt ohne eines ieden besonderen schaden treiben mögen.

So bei ganzer versambleter zunft, in beisein und genehmhaltung unseres vorgesetzten rathsfreunten herrn Johann Valentin Hiörch beschehen und beschloßen worden.

Mayntz den 25<sup>ten</sup> augusti 1716.

Nachdeme hier oben beschriebene fünf articuli in verassembledem stadtrath übergeben und in angehörter verlesung befunden worden, dafs selbige zu gemeiner zunft wohlstand sowohl- als besonders auch zu eines jeden belfern nutzen aufnahm angesehen und gemeinet seien, so seind dieselbige sofort vom vicedomb-ambt und stadtraths wegen (jedoch bis auf anderwärts etwa gnädigst beliebende verordnung J. kfl. Gn.) approbirt und confirmiret worden, allermalsen dann auch alle und jede, so der steuerzunft dahier für jetzt und ins zukünftige incorporiert seind, zu beobacht- und vesthaltung obvermelter fünf articulen, bei vermeidung der darin bemelter straff hiermit alles ernstes angewiesen werden.

Dessen zu urkunt habe ich der vicedomb mein angebohrnes freiadeliches ampts insiegel, dessen die zwölfer des raths der zeith mitgebrauchen, wissentlich hier auftruckten lasen.

So geschehen Mayntz den 5<sup>ten</sup> octobris 1716.

---

8.

**Erneuerte Verordnung, den grosen und leichten Anker betreffend. 1765.**

Urschrift aus den Akten der Fischer- und Seilerzunft im M.A. (vgl. Quellen Nr. VII 2), verglichen mit mehreren Abschriften ebenda und im Schifferzunftbuch (vgl. Quellen Nr. III).

Wir zur churfürstlichen Mayntzischen regierung verordnete: hofraths-praesident, grofshofmeister, vice-grofshofmeister, canzlar, canzlei-director, geheime hof- und regierungs-räthe!

Von weiland seiner jüngst abgelebten kfl. Gn. Joann Fridrich Carl P. M. ist bei vereinigung des grosen und leichten ankers zu steuerung deren bei dem schifferstand der verzögerlichen ladung halber und sonsten sich geäußerten beschwerden allschon unterm 10. april 1755 folgende verordnung publiciret worden:

Solchem nach setzen, ordnen und wollen wir vereinen und vereinen auch beide besagte schiffbare zünften aus landesfürstlicher gewalt, zünften an- und abzusetzen, zu erneuern und zu verbessern, dafs

1. erstens beide von nun an und in zukunft vor eine ohnabgesönderte einzige schifferzunft und corpus zum grosen- und leichten anker, in maafs und ordnung, wie folget, in einer zunftstub, unter vorstehung eines rathsfreunds zusammen

stehen, in allen und jeden vorfallenheiten der zunftsachen, ansagen, gebotten und verboten, ohne mindeste ausnahm, verinnet und verbrüdert sein, des ends, sofern von derselben zweien dermahligen rathsfreunden einer abgienge, oder unmittels auf eine andere zunft übersetzt würde, die vorstehung besagter nun vereinigter zunft nur mit einem rathsfreund bestellet sein und bleiben solle.

2. Es sollen auch zweitens künftighin nur zwei brudermeister sein, deren einer aus dem mittel des grosen ankers von ihnen, und der andere aus dem mittel des leichten ankers von selbigen hierzu erwehlet;

3. Desgleichen drittens eben so mit denen zwölfter des so genannten grünen tisches aus beiden ankeren, eines jeden zur halbscheid mit sechs gehalten werden, die dermahlige überzahl aber bis dahin aussterben und abgehen.

4. Viertens ist zwischen beiden ankeren in fällen von abgebung deren stimmen eine nembliche gleichheit zu beobachten, und soll keiner über den anderen sich eines vorrechts darin anmassen und ermächtigen wollen; zeitliche brudermeister sollen beisammen sitzen, den vorsitz und vorgang vor andere sowohl in privat zunftsachen als öffentlichen erscheinung und vorfällen haben; überhaupt auch in dieser combinirten zunftgenossenschaft von beiden ankeren darin kein unterschied sein, und selbige von dem alter oder zeit, da sie zur aufnahm derselben gelangen, in solche ordnung, sitz und vorgehung auf einander eintreten und folgen.

5. Fünftens sobald jemand aus ihnen zu beseher nachgänger, überschläger- oder sonstige stellen gelangen würde, sollen der oder diejenige also bald der schiffahrd sowohl als zunftsäfsigkeit entlediget, und davon abgethan sein, sofort aller zunftgemeinschaft und sachen müfsig gehen, und des abgehenden platz von dem anker, wohin selbiger vorhero gehört, und sogleich wieder ersetzt werden.

6. So viel sechstens beider ankeren einladung, fahrden und geschirr betrifft, so setzen und ordnen wir, das dem grosen anker jetzt gedachter zunft die einladung deren kaufmannsgüther und waaren nur ad eintausendachthundert oder höchstens auf zweitausend centner, dem leichten anker aber zu so geschwinderer beförderung des commercii mehr nicht als ad vierhundert centner, oder höchstens fünfzig centner darüber, so trucken als nassen güter hiermit gestattet sein solle, mit dem anhang, das jetzt gedachter leichter anker sein dermahliges geschirr, so jagten als nachen, so wenig mithin die gegenwärtige, als wenig auch die in zukunft zu erbauend, oder anzuschaffende bei ohnausbleibiger schwerer straf auf einige weifs vergröfsen, noch erweiteren sollen.

7. Desgleichen soll es siebentens eben so in betreff des grosen ankers unter vorbenannter harter straf beobachtet und gehalten werden, dafs die zur Cöllnischen und Oberländischen, auch Maynfahrd erbauend- oder gebrauchende schiff mehr nicht, als auf obbesagte quantität deren einzuladenden güther proportioniret sein; wegen der Strafsburger fahrd bleibt es vorhin in detsen betreff bei der vorigen verordnung.

8. Gestalten achtens bei jedesmahliger neuer bau- oder einföhrung derselben solches von dahiesigem schauamt besichtiget, darauf genau aufsicht gehalten, und der befund hiervon jeder zeit ahn unsere commercien commissiön stracker dings angezeigt werden solle.

9. So dann neuntens soll gedachter leichter anker ebenfalls schuldig und verbunden sein, dafs dieselbe, ohne abwarth gemelter ihnen zugetheilt- und departirter quantität deren waaren und güther, hierbenebens noch durch kleinere geschirr und nachen, aufser ihre jagden und deren beladung die pefsirende, bevorab dem verderb unterworfene somit eine eilfertigere transportir- und überbringung erforderende güther, es seie gleichwenig detselben, vermittels ohnverzöglich kurz- tägiger einlad- und fortföhrung, so viel es wind und wetter zulafset, liefern und überbringen, und sich bei nahmhafter bestraffung darin nicht säumig finden und betreten lasen, sondern hierzu durchaus schuldig und gehalten sein.

10. Zehentens stehet dem grosen anker ebenfalls frei und ohnbenommen, sich zu transportir- und föhrung der pafsagierer, bagage, waaren und gütheren, jagten und leichteren geschirr zu gebrauchen.

11. Elftens soll diese gesambte fahrdgenofsenschaft fürs künftig nur aus fünfzig detsen gliederen, nemblich 25 zum grosen anker, dann auch 25 zum leichten anker bestehen, und über diese geschlossene zahl keiner so wenig zu diesem oder jenem anker zur zunft und fahrd angenommen, auf diese zahl forthin die gegenwärtige aussterben und darauf ohnabbrüchlich gehalten werden.

12. Zwölfteus bleibt denen aus hiesiger steuerzunft, so zum grosen anker oder schiffahrd sich nicht qualificiret, und dahin anreichend befinden, nach vorgängiger anzeig- und ermefsung unser commercien-commissiön allenfalls ohnbenommen, dafs der oder dieselbe zum leichten anker oder schiffahrd sich begeben, und dahin unter dessen gesetz- und ordnungsförschrift überwiesen werden mögen.

13. Dreizehentens in sofern in zukunft einer aus diesen beiden ankern verstürbe oder sonst abgienge, forthin die determinirte zahl und platz des so einen, als anderen hin-



wieder zu ersetzen wäre, dafs sodann die ersetzung dahien, in welcher fahrdgenossenschaft und anker die stell vaciret lediglich solchen orths, ohne eingriff des anderen, mit einem redlich, ehrbahren und qualificirten subjecto und zwar vorzüglich aus beider anker kinderen und descendenten geschehen solle, mit dem anhang jedoch, dafs sowenig dieser consolidirten zunft, noch auch dem hierzu anzunehmenden freistehe, selbigen nach willkühr diesem oder jenem anker zuschreiben oder begeben zu können, sondern man soll bei dergleichen fürfall jedesmahl unserer commercien-commission die ohnverweilte anzeig thun, und über defsen annahm derselben special einsicht, fort unser gnädigste verordnung hierüber gewärtigen.

14. Vierzehentens der nahmen fischer- sowohl als steuer-zunft soll zu enthebung alles vorwurfs und mißbrauchs nicht mehr gebraucht, und diese combinir- oder eintheilung beider vorhin schiffbaren zünften mit den nahmen und aufschriften des grosen und leichten ankers in zukunft benahmset werden.

15. Dahero soll fünfzehentens die aufdingung deren lehr-jungen und fürderung der knechten, ertheilung der lehrbriefen, abschieden und urkunden wegen der fischerei an seithen des kleinen ankers fahrdgenossenschaft völlig aufhören, jedoch ihnen gleichwohlen, nicht minder auch denen solcher leichten fahrd oder anker einzuverleibenden die treibung der fischerei und fischhandels als ein vorhin ehrbare, dem gemeinen weesen und hiesiger stadt nothdurft zuträgliche freie nahrungsübung hierdurch nicht benommen noch verboten sein.

16. Sechzehentens verbleibet das steuern deren floosen und defselben genußbarkeit dem grosen anker als ein besonderes præcipuum; hiergegen wie derselbe zum voraus hiervon den vortheil und nutzen ziehet, dieser auch die unkösten und erfordernuß hiervon alleinig tragen solle.

17. Gleicher gestalten siebenzehentens verbleibet die Strafs-burger fahrd gedachtem grosen anker alleinig und privative annex.

18. Übrigens dieser selbigem zugelegter præcipuorum, so ist achtzehentens dem leichten anker und defsen fahrtgenossenschaft auf oben determinirte demselben vorgeschriebene maafs ihrer ladung und bräuchenden geschirr zu allen zeiten hiermit gestattet, gleich dem grosen anker, sich der schiffahrd und befrachtung in beschiffung des Mayn- und Rheinstrohms, einnehmung aller dasiger waaren und güther, desgleichen zu Franckfurth sowohl, als auch an hiesigen und unseres churfürstenthums uferen nacher Cölln, zu berg und thal, nicht minder auch deren, welche von solchen orth und allhier zu

berg den Rhein hinauf in die Pfaltz und Ober-Landen (ausschließlich jedoch deren zu hiesiger Strafsburger fahrd gehörigen güther) geführt werden, fort auch von dar in der thalfahrd zurückgehen, durchgehends und ohne einige ausnahm ohngehindert zu gebrauchen, somit zu so geschwinderen gemeinnützliche beförderung des commercii und handelstands dienstbar zu erzeugen.

19. Neunzehentens wiederhohlen wir unsere unterm 22<sup>ten</sup> marti 1747 art. 17 allbereits ergangene verordnung hierdurch gnädigst und ernstgemeissen dahin, dafs nun diese unsere schifferzunft aufweifs und regulirung, wie vorstehet, zu versicherung der kaufmannschaft, gesambten handels und wandels sich nicht nur jedesmahlen mit guter zurüst- und veranstaltung ahn wehrhaften geschirr, seil, steuerleuthen, knechten und aller hierzu erforderlicher bestellung bestmöglich vorsehen, in verwehr und lieferung deren aufhabenden güthern sich sorgfältig und treu erzeugen, hierbei aller zu beklemmung des commercii abzielenden complotten enthalten, sondern benebens die ladung und fahrd jeder zeit auf alle immer thunliche weifs beschleunigen, widrigen falls aber gewärtig sein, dafs der oder diejenige bei solchen sich hierin geäußert- und äußserenden gebrechen von der schiffahrd und zunftgenossenschaft dahier als anderwärts ausgeschloßen, und darinnen nicht mehr gedultet werden sollen.

20. Des ends dann befehlen und gebiethen wir zwanzigstens, dafs in verfolg jetzt berührter unserer verordnung de anno 1747 gedachter rathsfreund unserer zunft nebst hiesigem beseher, nachgänger, überschläger, beiden brudermeisteren des grosen und leichten ankers, fort auch einigen in bewehrtem schiffahrdstand stehenden ältesten der zunft so gleich jetzt auch in zukunft alle vierteljahr sambtliche hiesige zur Cöllnisch-Strafsburg- und sonstiger fahrd ohne ausnahm vorseiende schiff, jagten, geschirr, seil und übrige zugehör, bei schwerer straf visitiren, über deren befund und ausrüstung ahn zahl, gattung auch gröse ihrer ladung eine pflichtmäsig- und verlässige verzeichnuß aufrichten, solche selbst unserer commercien-commission einliefern und sich hieran nicht erinnern lassen sollen.

Diesem zufolge ist in anno 1756 noch besonders verfügt worden, dafs keiner ehender in den grosen anker einzuschreiben, er habe dann zuvor in dem kleinen anker gestanden.

Seiner nun regierenden kfl. Gn. ist sothane vereinigung des grosen- und leichten ankers gar wohl bekannt, haben sich solchem nach über den inhalt deren von denen bürgerlichen schiffleuthen während der dero glorreichst angetretener regierung

nach und nach übergebenen supplican, forthin darüber mit vernehmung ein- so anderen theils abgehaltenen protocoll des mehreren gehorsambst referiren lassen.

Höchst besagte S. kfl. Gn., welche die beförderung deren kaufmannsgütheren auf dem Rheinstrohm zoll capituls schlussmässig mit zu unterstützen gnädigst gemeinet, haben zu steeter erhaltung zunftmäsiger einigung und zu befolgender schuldigkeit obstehende landesherrliche verfügung hiermit zu erneuern und zu bestätigen gnädigst geruhet, lassen anbei zu hinkünftiger steuerung deren unmittelbar dargegen bei denen supplicanthen hin- und wider vorgekommenen beschwerden dero bürgerlichen schifferstand hierauf folgendes zur resolution gnädigst bekannt machen:

1. Erstens solle hinkünftig bei sothaner geeinigten ankerzunft alljährlich nur ein bruderknecht und zwar abwechselungsweise aus dem grosen und leichten anker gewählt und vorgestellt, nicht weniger auch von seithen des churfürstlichen vicedomamts ein münzendiener benennet werden, welcher zuzufolge der ihm zugebenden ordnungsmässigen instruction das nöthige zu besorgen, besonders aber zu beobachten, ob bei denen öffentlichen processionen, begräbnussen deren zunftbrüderen, oder in der kirch mit denen kerzen vor ihren zunftheiligen, musicalischen ambt, jahrtag und sonsten öffentlichen zusammenkünften der geeinigten ankerzunft nichts verordnungswidriges vorgegangen, so als dann der münzendiener dem vorgesetzten rathsverwanten gleich anzuzeigen, damit dieser solchen vorgang bei der nächsten stadtrathssefsion zu gebührender thätigung erinnern möge, und wäre von churfürstlichen vicedomamts wegen dem münzendiener für seine jährliche bemühung von denen abfallenden zunftstrafgeldern etwas überhaupt auszuwerfen.

2. Zweitens solle von dem eigends seiner pflichten zu errinnernden schauamt mit zuziehung ohnparteiischer schiffbäueren sambtliche grose und leichte geschirr beaugenscheiniget, deren befund und gehalt der centner zahl pflichtmässig beschrieben, sofort unterschriebener anhero eingeschicket werden; wobei

3. drittens dieselbe wegen denen künftighin zu erbauenden neuen schiffen und personenjagten zugleich eine sichere maas zu bestimmen, nach welcher ein so anderes zu erbauen, wie dann furohin kein dahiesiger schiffgenossener dergleichen neues geschirr dahier erbauen, oder auch von anderst woher sich kommen lassen solle, er habe dann solches angezeigt, und hierzu mittelst behändigung der eigentlichen maafs die erlaubnuss schriftlich erhalten, und dafs er vor dem wirklichen gebrauch hernächst durch das schauamt besichtiget und tüchtig befunden worden.

4. Viertens werden aus denen an statt deren beiden nach dem jahr 1755 in churfürstliche diensten gekommenen zwei schiffleuthen söhnen des grosen ankers Joseph Ruprecht und Joann Franzmathes, welche mit grossem fahrzeig versehen, hiermit in den grosen anker wirklich auf- und angenommen, nicht weniger auch die plätze deren immittelst verstorbenen in dem grosen anker, somit dardurch abgegangenen grosen geschirr aus denen zunftgliederen des kleinen ankers Mathias Schæfer, Joann Georg Geiberger, Adam Geiberger, Michael Hillebrand, Henrich Schmitt, Adam Schæfer, Michael Geiberger, Conrad und David Hœhnlein in den grosen anker mit der ausdrücklichen bedingnuß angewiesen, dafs sie ihrem ad protocollum commissiõnis gethanen erbiethen gemäfs in der praefigurirten jahrsfrist sich nach der von herrschafts wegen approbirte gröse des erforderlichen geschirr anschaffen oder aber bei dessen unterlassung gewärtigen sollen, dafs nach verfloßener zeit statt ihrer andere mitglieder des leichten ankers eingeschrieben werden.

5. Und gleichwie wir fünftens für diesesmahl die von dem vicedombamt eingeschriebene exspectantisten, welche mit tüchtigen geschirr wirklich versehen, für dieses mahl in den vacirenden platz des leichten ankers aufgenommen haben, also solle inskünftig kein bürger in die geeinigte ankerzunft auf- und angenommen werden, es seie dann in dem kleinen anker wirklich ein platz vacant, und der supplicant habe nebst dem schuldigen inferendo zugleich das erforderliche tüchtige geschirr, mithin über beedes die schriftliche urkund und bescheinigung seinem gesuch beigeleget.

6. Sechstens werden sambtliche mitglieder des grosen und leichten ankers ernstgemessen erinnert über die in der churfürstlichen verordnung vorgeschriebene centnerzahl sich keiner höheren gütherladung anzumafsen, noch mit zwei grosen geschirr zu fahren, oder aber zu gewärtigen, dafs auf die entstehende anzeig des handelsmann und beschehene untersuchung der contravenient empfindlich gestraffet werden solle.

7. Siebentens die aus dem kleinen in den grosen anker der ordnung nach einrückende zunftglieder sollen jedesmahl den von obrigkeits wegen nunmehr zu bestimmenden beiträg wegen dem bereits vorrätigen floofs geschirr bezahlen, und solle daher auch der vorgesezte rathsverwande die an dem grünen tisch sitzende gliedere des leichten ankers zu beiwohnung sothaner floofsrechnung beruffen lasen.

Damit sich nun kein zunft mitglied, welches wegen seiner abwesenheit die gegenwärtige landesherrliche verordnung nicht publiciren hören, demnächst mit der unwisenseit entschuldigen möge, so sollen beide brüdermeistere der geeinigten zunft denen

nach und nach ankommenden gliedern des großen und leichten ankers solche vorlesen, derenselben nahmen aufnotiren, und demnächst die verzeichnuß zu denen rathsactis geben.

In urkund hiebeigedrucktem gewöhnlichen regierungscanzlei-insiegel.

Mayntz, den 15. juli 1765.

---

9.

**Ordnung für die knecht und lehrjungen der geeinigten großen und leichten ankerzunft in Mayntz.  
1760, Februar 28.**

Urschrift aus den Akten der Fischer und Seilerzunft im M.A. (vgl. Quellen Nr. VII 2), verglichen mit mehreren Abschriften und Entwürfen, welche sich ebenda und unter den Schifferzunftakten des M.A. befinden.

Wir zur churfürstlichen Mayntzischen regierung verordnete: praesident, großhofmeister, canzlar, canzleidirector, geheime hof- und regierungsräthe.

Demnach J. kfl. Gn. unser allerseiths gnädigster herr bei denen gehorsambst referirten umständen, die vor einigen jahre wegen der nunmehr geeinigten hiesigen anker zunft erlassene landesherrliche verfügung dahien zu erweiteren gnädigst bewogen worden, daß inskünftig die sambtliche zu sothaner zunft gehörige schiffknecht und jungen durch eine gewisse ordnung in besseren schranken gesetzt, somit der schifferstand aufrecht erhalten und zugleich denen bisherigen klagden eines oder anderen kaufmanns nützlich vorgebogen werden möge. Als seind zu solchem ende die hiernach folgende articul nach fordersambt hierüber genommener einsicht behöriger maffen ausgefertigt, und der geeinigten anker zunft nebst ihren knechten und jungen zur schuldigen nachachtung zugestellet worden, solchemnach sollen:

1. Erstens samtliche dahier befindliche knechte oder jungen, wenn sie auch kinder eines zunftgenossen sein, oder etwadermalen bei keinem schiffmann in diensten stehen, dennoch in beisein des angeordneten vorstehers bei der versamleten zunft zu beschehenden publication gegenwärtiger ordnung beiwohnen, und sich mit vor- oder zunamen als knechte oder jungen in das eigends zu haltende buch behörig einschreiben lassen, welche aber aus erheblichen ursachen der publication nicht beiwohnen können, haben alsdann ihre billige entschuldigung vorzutragen, und hernach sich gleichwohlen bei

der nächsten zunftversammlung wegen ein so anderem gebühren zu fügen; wer solchemnach an jetzo sich nicht gebührend wird einschreiben lassen, derselbe soll inskünftige für keinen zunftmäsigen schiffknecht gehalten werden.

2. Zweitens wann der gewöhnliche jahrtag bei der geeinigten schifferzunft gehalten wird, sollen die knechte und jungen der in der kirchen zu ehren deren zunftpatronen zu haltenden andacht in geziemender ordnung beiwohnen; wer von ihnen ohne erhebliche alsdann anzuzeigende ursach solches unterlafset, soll 30 kr. straf erlegen.

3. Wie dann imgleichen drittens derjenige mit nemlicher straf angesehen werden soll, welcher ohne ursach der alle jahr von zunftwegen vorzunehmenden publication gegenwärtiger ordnung beizuwohnen versäumen wird.

4. Viertens kein knecht soll sich unterstehen einiges fluchen, schwören oder schimpfen zu thun, es geschehe solches in eines schiffmanns haufs, am Rhein oder in sonstiger gesellschaft, so soll er in einen gulden straf verfallen sein.

5. Wie dann soll fünftens ein knecht so unzüchtige worten reden oder werk in seines dienstherrn haufs oder sonstiger zusammenkünften ausüben wird, gleichfalls einen gulden straf erlegen.

6. Es soll auch sechstens ein knecht so ohne erlaubnis über nacht aus seines schiffmanns haufs oder schiff besonders auf reisen bleiben wird, einen reichsthaler straf geben, und wann es mehrmalen geschehen sollte, alsdann diese straf verdoppelt werden soll.

7. Siebentens sollen die knechte sich abends zu rechter zeit in ihres schiffmanns haufs oder auf dem schiff einfinden bei straf eines halben Reichsthalers.

8. Achtens welcher knecht seinem oder einem andern schiffmann das gesind abspannen oder verführen wird, soll einen gulden zur straf geben.

9. Neuntens wann ein schiffknecht sich unterstehen wird, vor oder bei einer habenden reifs seinen schiffmann ohne erhebliche ursachen zu verlaffen, derselbe soll in drei gulden straf verfallen sein.

10. Und zehendens gleichwie samtlichen der geeinigten ankerzunftgenossen allen allerdings obliegt, gegen alle kauf und handelsleute auch pafsagiers und jedermann sich manierlich zu betragen und mit höflichkeit zu begegnen, also sollen imgleichen deren selben schiffknechte und jungen aller bescheidenheit sich befeisen, niemand mit unnützigem, schimpflichen oder harten worten und gebärden antafsten, bei entstehung desfen

alstdann in beisein des vorgesezten rathsverwandten von denen brudermeister und zwölfertisch zu einer gebührenden geldstrafe gezogen werden, falls aber hierbei ehrverletzende worte gefallen, und die that eine grössere straf verdienen sollte, alsdann soll diese der vorgesezten obrigkeit zur untersuchung und bestrafung überlassen werden.

11. Eilftens ein knecht soll sich nicht unterstehen an denen gütern oder waaren einen schaden zuzufügen, am allerwenigsten aber und zwar bei schwerer leibsstrafe und verlust seines ehrlichen namens etwas in denen schiffen oder sonsten, hiervon zu veruntreuen, sondern mit obsicht tragen, das solches nicht von andern geschehe, mithin vielmehr dergleichen alsbalden gebührend anzeigen, wiedann ein jeder knecht ohnehin für den durch seine nachlässigkeit und verschulden in dem ein- und ausladen deren schiffen verübten muthwilligen schaden zu haften, und nach befund deren umständen darneben noch zur straf gezogen werden soll.

12. Zwölftens sollen die knechte ihren dienstherrn und schiffmann für allen schaden warnen, die lehrjungen fleisig anhalten, das sie die schiff wegen des wassers fleisig visitiren, auch ihres orths selbst alles getreulich mit beobachten, die pomben aber keinem lehrjungen anvertrauen, weniger nicht sorgfältig zusehen, das das schiff aller orten, wo sie still halten wollen, wohlgeankert und nicht losgemacht sein, alles bei straf nach ermäßigung der zunft.

13. Dreizehntens wann ein knecht sich auf denen reisen volltrinket, und solches bei der zunft wird angezeigt werden, so soll derselbe einen gulden straf zahlen.

14. Vierzehntens wer sich von denen knechten gegen seinen schiffmann auflehnen, oder gegen ein und das andere so in dem obigen 12. artikul enthalten, vergehen wird, derselbe soll nach vorhero von dem rathsverwandten und dem zwölfertisch genommenen einsicht nach befund deren umständen, entweder mit einer geldstrafe belegt, oder aber ihme verbothen werden, in zeit von einem viertel oder halben jahr bei einem schiffmann zu dienen.

15. Da aber fünfzehntens ein solcher schiffknecht zu entgehung der ihm andiktirten straf sich immittelst bei einem fremden schiffmann in diensten begeben, und nach verfließung des viertel oder halb jahrs wiederum bei einem hiesigen schiffmann diensten nehmen wolte, derselbe solle gleichwoblen zur erfüllung der ahngesezten straf annoch ahngehalten, und von seiner Behörde darauf exequiret werden.

16. Sechzehntens soll bis auf anderweithe verordnung kein jung anderster, als eines der zunft incorporirten schiff-

manns sohn, so stark ist, in die lehr genohmen werde, welches aber vor der zunft zu geschehen, also dafs des schiffmanns nahmen nebst dem jungen in beifsein delsen eltern, vormund- oder beistand, dann deren mit zugegen gewesenen zunftgenossenen, auch wie sie beiderseiths wegen der lehr einig worden, in das zunftbuch eingeschrieben, und hierüber ein extract ausgefertigt werde, für welche einschreibung der schiffmann einen gulden, dann delsen neuer lehrjung gleichfalls 1 fl. in die zunftlade, dann 20 kr. für einschreibgeld zu bezahlen hat.

17. Welchemnach siebenzehentens der schiffmann einen solchen lehrjungen in nothwendiger kost und sonst zunftmäsig zu halten, dafs er keine befugte ursach haben könne, von ihm auszustehen, widrigenfalls einem solchen schiffmann nach beschehener untersuchung in vier jahren zur straf keinen jungen mehr ahnzunehmen erlaubt, und immittelst dem lehrjungen ein anderer schiffmann von der zunft verschaffet werden solle.

18. Achtzehentens ein jeder jung soll drei ganzer jahr in der lehr stehen, und sich fromm, höflich, getreu und ehrlich verhalten, seines schiffmanns oder in dessen abwesenheit des steuermanns befehl gehorsamblich nachkommen, sich keines weegs widerspenstig bezeugen, die in denen schiffen befindliche gütere oder baggage fleisig verwahren helfen, nicht das geringste bei verlust seines ehrlichen nahmens und anderer bestrafung davon etwas entfremden, auch falls er dergleichen von anderen, wer die auch wären, sehen oder erfahren würde, solches alsobalden seinem schiff- oder steuermann eröffnen, solche jederzeit für schaden warnen, sich auch für allem fluchen, schwören, und schimpflichen reden hüten, niemanden mit trutzigen worten oder gebärden ahnfahren oder beschimpfen, und überhaupt alles dasjenige, was einem aufrichtigen lehrjungen zu thun gebühret, getreulich versehen.

19. Neunzehentens falls nun auch ein lehrjung zwei jahr lang bei einem schiffmann in der lehr gestanden, und sich mit selbigem ohne sein verschulden nicht vertragen könnte, soll ihm auf vorherige erkanntnus der zunft das dritte jahr bei einem anderen dieser zunft incorporirten schiffmann auszulernen erlaubt sein, welcher denselben auch zunftmäsig lossprechen und dem zunftprotocoll als einen knecht einschreiben lassen kann, wodann der schiffmann zur zunft einen gulden zu erlegen schuldig.

20. Zwanzigstens wann nun ein jung sich währenden seinen lehrjahren wohl verhalten, und für einen knecht pafsiren kann, so solle der zunft erlaubt sein, nach der diesfalls ein-



gezogenen erkundigung dem jungen ein halbes jahr ahn seiner lehrzeit schänken zu können.

21. Einundzwanzigstens ehe und bevor nun ins künftig einer als schiffmann in die geeinigte ankerzunft ordnungsmäßig aufgenommen zu werden suppliciren wird, soll er nach ausgestandenen lehrjahren bei einem hiesig oder frembden schiffmann zwei jahr als knecht gedienet, und sich diesfalls mit einem beglaubten attestato legitimiret haben.

22. Zweiundzwanzigstens sollen alle jahr sambtliche schiffknecht und lehrjungen bei zwei gulden straf den folgenden tag nach dem jährlichen zunftgebott auf der gewöhnlichen zunftstuben erscheinen, oder ihre hienlängliche entschuldigung ahnzeigen, und wan der zunftgenofsene, so eigents bestellet, dafs er das jahr hindurch die eingegangene strafgeldere einnehme, vor dem zwölfertisch seine rechnung ableget, und allerseiths die gegenwärtige ordnung abgelesen worden, alsdann sollen die eingeschlichene mängel untersucht, und was nach vorschrift gegenwärtiger articulen sträflich, annotiret werden.

23. Dreiundzwanzigstens wann etwa bei denen knechten und jungen ein sonstiger anstand sich ergeben sollte, welcher hierinnen nicht entschieden, hierüber solle bei dem churfürstlichen vicedomamt die alsbaldige ahnzeit geschehen, als welches gestalten umständen nach solchen entscheiden oder an seine behörde hierüber zu berichten wilsen wird.

24. Vierundzwanzigstens was nun von jahr zu jahr an strafgelderen einkommen wird, welche aber anderster nicht, als in geld anzusetzen, davon soll hei ablaag der rechnung eine von dem rathsverwandten und brudermeisteren unterschriebene rechnungsabschriefft ahn das churfürstl. zins amt nebst der helfte sothaner strafgelderen den anderen tag überlieferet, die andere helfte aber der geeinigten ankerzunft mit dem auftrag überlassen werden, dafs dieselbe auch davon denen nothleidenden schiffknechten und lehrjungen anhanden gehen solle, und gleichwie das churfürstl. vicedomamt die anker zunft bei dieser für ihre knechte und jungen erbettene ordnung auf ihr geziemendes anrufen jedesmahlen manuteniren, und gegen die widerspenstige mit der obrigkeitlichen afsistenz zu statten kommen wird, als werden dieselbe allerseiths dahien und zu beobachtung der inhaltlichen gebühr angewiesen.

In urkund delsen ist gegenwärtige ordnung unter hierbei gedrucktem gewöhnlichen churfürstlichen Mayntzischen regierungscanzlei insiegel ausgefertiget, und der supplicirenden grosen und leichten anker zunft zur künftigen bemefung zugestellet worden.

Mayntz, d. 28<sup>ten</sup> februar 1760.

Eine Umredaktion der Ordnung vom 2. Mai 1789 schließt mit folgenden Artikeln:

24. Vierundzwanzigstens dahingegen sollen auch hiesige schiffer verbunden sein keinen auswärtigen knecht oder jungen in arbeit und zur reifs, gleich anderen auswärtigen zünften an- und mitzunehmen, in solang allhiesige zu bekommen seind.

25. Fünfundzwanzigstens sollt nun auch allenfalls ein knecht oder jung von dem schiffmann mißhandelt werden, so soll der knecht oder jung seine klag geziemend bei dem rathsverwandten und vorsteher der schifferzunft vorbringen, wo ihnen nach befund der sachen alsdann soll hilf geleistet werden.

26. Sechsendzwanzigstens wann ein hiesiger schiffmann einen knecht zur reifs anredet, und derselbe noch bei keinem hiesigen schiffmann ist, so soll der knecht verbunden sein, ohne widerrede (es seie dann er habe eine wahre erhebliche ursache) die reifs antretten, bei eines reichsthaler straf.

27. Siebenundzwanzigstens soll nun auch ein knecht bei einem auswärtigen in arbeit stehen, und ein hiesiger schiffmann defsen benötigt, so soll er, gleichwie zu Kölln und andern auswärtigen zünften gebräuchlich, verbunden sein, aus der arbeit oder reifs zu tretten und mit hiesigem schiffmann zu fahren, bei einem reichstaler straf, wann er sich weigern solt, so soll ihm das fahren auf ein viertel auch halb jahr verbothen sein.

---