Die Bonner Schiffahrt im 18. Jahrhundert.

Von

Dr. Bruno Kuske, Cöln.

Die wirtschaftliche Basis der Bonner Schiffahrt des 18. Jahrhunderts wurde dadurch bedingt, dass Bonn die Residenzstadt der Kölner Erzbischöfe war. Der grosse kurfürstliche Hof, der Beamtenstab der Regierung und die Garnison hatten einen bedeutenden Bedarf an Gütern. Die Stadt brauchte grosse Mengen von Getreide und Vieh aus ihrer Umgebung und von ferneren Gegenden am Ober- und Niederrhein her. Sie brauchte Kohlen aus dem Ruhrgebiet, Kolonialwaren, Salz und Fische aus Holland, gewerbliche Produkte aus dem bergischen Lande und Wein vom Mittel- und Oberrhein.

Bonn wurde aber auch wie alle Residenzstädte das Zentrum eines bedeutenden Personenverkehrs. Fürstliche Gäste, auswärtige Gesandtschaften, einheimische Verwaltungsbeamte, Militär, heimischer Adel, rechtsuchende Untertanen mussten zahlreich auf die Stadt zu und von ihr weg streben. Erhöht wurde dieser Verkehr noch durch den geistlichen Charakter der Regierung. Er zog viele Kleriker an, die am Sitze des Erzbischofes ihre besonderen Geschäfte zu besorgen hatten. Als Industrie- und Handelsstadt kam Bonn weniger in betracht. Es exportierte allenfalls die landwirtschaftlichen Produkte seines Hinterlandes und Produkte der Ton- und Steinindustrie; denn seine Umgebung war reich an Lagern von Ton- und Pfeifenerde und an nutzbarem Gestein[1]). Zu grösseren und moderneren industriellen Gründungen kam es in der Hauptsache erst in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts.

1) s. den Gütertarif in Teil 2, S. 20 ff.

Sie waren ebenfalls zum grössten Teile für die Residenzstadt mit ihrem Luxusbedarf typisch. Um 1770 bestand in Bonn die Tapetenfabrik des Ferdinand Glos, die namentlich vom Hofe bedeutende Aufträge erhielt[1]), ebenso eine Fayencefabrik im benachbarten Poppelsdorf[2]). Im Jahre 1770 stattete Erzbischof Max Friedrich die Fabrikanten Friedrich Müller und Biesten mit einem Privileg zur Herstellung von Seife für das Oberstift aus. Zwei Jahre später durfte aber auch ein gewisser Schmitz eine Seifenfabrik errichten.

Im Jahre 1779 planten Erzbischof und Domkapitel die Errichtung einer Tuchfabrik durch Alexis Hermann in dem leerstehenden, grossen Schloss Herzogenfreud bei Bonn. 1780 richtete Johann Michael Meures aus Düsseldorf in der Bonner Probstei eine Flanellfabrik ein. Johann Dubois aus Orleans verlegte im Jahre 1782 seine Fabrik seidener Gaze von Lüttich nach Bonn, um sie jedoch schon im folgenden Jahre an eine Frau Masié zu verkaufen. 1783 gründeten Dillenberger und Hammels aus Düsseldorf eine „Essigbrauerei", 1788 Schön und Schulten, sowie der Oberstwachtmeister Defournay eine „Hasenhaarfabrik". Letzterer beschäftigte 30—40 Leute. Er kaufte in der Umgegend Hasenfelle auf, schor sie und exportierte die präparierten Haare für Hutfabriken nach Holland, Brabant, Lüttich und Frankreich. Im Jahre 1790 erhielt Carl Franz Caron aus Rouen die Konzession zu einer Fabrik von baumwollenen Schleiern und Tüchern, und um dieselbe Zeit entwickelten sich in der Stadt auch Leinen- und Wollspinnereien. 1790 errichtete Nicolaus Peters eine Stärke- und Puderfabrik[3]).

Als eigentliche Handelsvermittlerin vermochte Bonn wegen der Nähe des übermächtigen Köln in grösserem Stile nicht aufzutreten. Wohl gab es eine Reihe von Handelsfirmen, aber diese vertrieben nur Güter, die aus zweiter oder dritter und meist kölnischer Hand stammten, in die Nachbarschaft. Der Bonner Personenverkehr auf dem Rheine talwärts gravitierte überhaupt

---

1) Staatsarchiv Düsseldorf, Kurköln, Stadt Bonn 8. Die ferner zitierten Akten liegen, wenn nichts anderes vermerkt ist, alle im Düsseldorfer St.-A.

2) Tille, Das Bonner Gewerbe im 18. Jahrhundert. Westd. Ztschr. Jhrg. XX 1901 S. 91.

3) Über alles vgl. Kurköln, Stadt Bonn 8.

nach Köln. Vermöge seines Stapels verhinderte dieses ja die unmittelbare Verbindung Bonns mit dem Niederrhein und mit Holland. In Köln mussten die Bonner Güter auf niederrheinische Schiffe umgeladen werden, und dort erst durften die Bonner Schiffer die für ihre Stadt bestimmten Waren in Empfang nehmen. In Köln mussten die Personen auf andere Post- oder Schifflinien umsteigen, wenn sie stromabwärts reisten oder nach Bonn aufwärts.

---

1. Verfassung und Rechtsverhältnisse der Bonner Schiffahrt.

Die Verfassung der Schiffahrt beruhte im 18. Jahrhundert in den meisten rheinischen Städten auf der lokalen Zunft. Diese umfasste alle berufsmässigen Schiffer, d. h. solche, die für Kaufleute und Spediteure Güter in Fracht nahmen. (Dabei war es aber nicht ausgeschlossen, dass die Schiffer selbst auch Eigengüter fuhren.) Sie hatte sich in neuerer Zeit entwickelt zu dem Zwecke, die Gewerbefreiheit, die während des ganzen Mittelalters besonders in der mittel- und niederrheinischen Schiffahrt bestand, zu beseitigen und den Kreis der Schiffer auf eine kleine Zahl zu beschränken, auf solche, die gemäss den Bestimmungen der rheinischen Kurfürsten vom Jahre 1603 vorschriftsmässig gelernt hatten. Alle anderen schloss die Zunft an ihrem Orte aus. Sie beabsichtigte dazu aber auch, ihren Mitgliedern dort ein Monopol gegenüber auswärtigen „qualifizierten“ Schiffern zu sichern. Dieses war vor allem ein Lademonopol: keinem Nichtgenossen, gleichviel ob Mitbürger oder ausheimischem gelernten Schiffer, war es erlaubt, berufsmässig am Heimatsorte der Zunft zu laden. Ausnahmen waren nur selten und auf Grund ausdrücklicher, gegenseitiger Verständigung zugelassen. Die Löschung der Güter war dagegen im grossen und ganzen frei. Fremde Schiffer durften Güter und Personen beliebig landen. Sie kamen ja häufig von Orten her, bis zu denen sich die heimische Schiffahrt nicht erstreckte. Ausserdem waren deren Vertreter an fremden Orten im Laderecht natürlich genau so beschränkt wie die Fremden bei ihnen, so dass sie eigentlich wenig imstande waren, ihrem Wohnorte Güter oder Personen zuzuführen.

Eine Durchbrechung dieser Prinzipien fand nur in Köln statt und in den Fällen, wo der Verkehr zwischen zwei Rheinorten

auf Grund von Verträgen an die Schiffer beider verteilt war. Köln suchte seine Aufgabe besonders in der Bewältigung der grossen direkten Fahrten: Köln-Holland und Köln-Mainz (Frankfurt). Auf diesen Strecken war der Güterumschlag sehr bedeutend, und es wäre den Kölner Schiffern schwerlich gelungen, ihn allein zu besorgen. Dazu kam, dass sie selbst den grössten Teil der Schiffahrt auf der niederrheinischen Strecke einbüssten, und dass es auf der mittelrheinischen den Mainzer Schiffern mit Hilfe ihrer Regierung gelang, sich in der Fahrt neben ihnen zu halten[1]). So war nun wohl das Laderecht für Mainz in Köln beschränkt auf die Mitglieder der Kölner oberrheinischen Schifferzunft, aber neben diesen durften auch die der Mainzer Zunft laden. Für die Beteiligung an der berufsmässigen niederrheinischen Frachtschifffahrt war wohl die Zugehörigkeit zur Kölner niederrheinischen Schiffergemeinde erforderlich. Aber hier waren wieder die Mitglieder keine Kölner, sondern zum grössten Teile auswärtige Schiffer, die Bürgerrecht in den verschiedensten niederrheinischen Städten und namentlich in Holland besassen. Dass ihre Organisation in Köln ihren Schwerpunkt hatte, lag daran, dass der Kölner Erzbischof sein Stromregal noch sehr wirksam handhabte, auf die Rheinschiffahrt von Mainz an abwärts den grössten politischen Einfluss ausübte und die Schiffer öffentlichrechtlich nach Köln zwang[2]).

Ferner liess Köln bis ins 17. Jahrhundert zu, dass fremde Schiffer dort allein das Laderecht für ihren Ort besassen, und dass seine eigenen Bürger nicht nach Orten wie Mülheim am Rhein, Hitdorf oder Neuss laden durften. Erst später gelang es ihnen, daran teilzunehmen. Und so kam es dann zu jenen Gegenseitigkeitsverträgen, in denen die Fahrten zwischen Köln und

---

1) Über beides vgl. Kuske, Die Rheinschiffahrt zwischen Köln und Düsseldorf vom 17.—19. Jahrh. Beiträge z. Gesch. d. Niederrheins. Bd. XX. 1906. S. 322.

2) 1687 bestimmt Erzb. Max Heinrich, dass die niederrheinische Schiffergemeinde zu Köln allein das Recht hat, Schiffer für die grosse Fahrt auf dem Niederrhein zu qualifizieren. Wiederholt von Klemens August 1731 u. 39, von Max Franz 1744 und Max Friedrich 1777 u. 1787. 1715 verfügt Joseph Klemens dasselbe für die grosse mittelrheinische Fahrt zugunsten der Kölner oberrhein. Schifferzunft. Erst auf Protest von Kurmainz lässt er auch die Qualifikation durch die Mainzer Zunft zu. S. Kuske a. a. O. S. 326.

Düsseldorf, Neuss, Mülheim und anderen Orten den Schiffern beider Parteien mit mehr oder weniger freiem Laderecht zugestanden wurde. Für Duisburg hat Averdunk gleiche Verhältnisse nachgewiesen [1]). Massgebend für den Erwerb der Berechtigung zu diesen Fahrten war hier nicht mehr allein die Zugehörigkeit zu einer bestimmten lokalen Schifferzunft, sondern die Konzessionierung durch die öffentliche Gewalt, welcher der Schiffer unterstand. Diese wählte aus dem Kreise der Zunftmitglieder eine bestimmte Anzahl aus und begabte sie mit dem ausschliesslichen Recht zu der in Frage kommenden Fahrt. Während also die grosse Fahrt dem Zunftsystem allein unterworfen war, baute sich die Verfassung der kleinen Fahrt zwischen benachbarten Orten meist auf diesem, verbunden mit dem Konzessionssystem auf.

Das Monopol der Bonner Zunft wurde dadurch noch vervollkommnet, dass sie wenigstens im 18. Jahrhundert geschlossen und die Zahl der sog. „Schiffsmeister" auf zwölf beschränkt war, eine Erscheinung, die ja in der Zeit der Verknöcherung der Gewerbeverfassung seit dem 16. Jahrhundert sehr häufig gewesen ist. Es drückte sich hierin vor allem eine gewisse Stagnation der deutschen Wirtschaftsentwicklung überhaupt aus. Meist waren die Schiffer der kleinen Orte verhältnismässig arme Handwerker, die sich allerdings nur halten konnten, wenn der Andrang zu ihrem Berufe künstlich zurückgedrückt wurde. Dieser Andrang war stark. Die wirtschaftliche Gesamtlage, die sich in den Verkehrsverhältnissen immer besonders rasch und deutlich wiederspielt, liess aber damals im deutschen Rheingebiete nicht zu, dass alle durch die Schiffahrt ernährt werden konnten, die sich ihr zuwenden wollten.

Das Monopol der 12 war nur in gewissen Fällen gemildert, gemäss den einschränkenden Bestimmungen, die Erzbischof Max Friedrich im Jahre 1771 in dieser Richtung getroffen hatte (s. Beil. III §§ 3 u. 4). Wenn nämlich den Bonner Schiffern an andern erzstiftischen Orten ein Laderecht für zwei Tage nach der Löschung zustand, so durften die dortigen Schiffer ebenfalls in Bonn frei laden, doch ohne dass sie besondere Mühe aufwandten, Fracht zu bekommen. Der Bonner Kaufmann musste sie ihnen freiwillig anbieten. Ferner konnte jeder Nichtzünftler sich selbst und sein Gut in seiner Jacht fahren lassen, ebenso wie Fremde

1) Averdunk, Die Duisburger Börtschiffahrt. Duisburg 1905.

einzelne Personen mit ihrem Gepäck in Nachen jederzeit in Bonn abholen durften. Es geschah dies mit Rücksicht auf die Schiffer der benachbarten kleinen Orte, die nach dem eingeholten Gutachten des Bonner Zollamtes sonst verarmen mussten[1]). Der Erzbischof ging nicht auf die Forderung der Zunft nach einem Beschlagnahmerecht gegen Fremde ein, falls sie in ihr Monopol eingriffen[2]). Er gestand ihr dieses im ganzen auch nur so lange zu, als ihre Mitglieder zu keinem höheren Preis und in gleichguten Schiffen fuhren, wie die Auswärtigen[3]).

Der Lehrling liess sich bei der Zunft einschreiben. Er zahlte dabei 2 Goldgulden, 2 Pfund Wachs für den religiösen Bedarf der Zunft, ein Viertel Wein und acht albus für Weissbrot und zwei zinnerne Teller für die Zunftstube. Er musste dazu katholisch und von ehelicher Geburt und ehrlichem Namen sein, d. h. nicht der Sohn eines Verbrechers, eines Henkers oder Schinders oder eines anderen „unehrlichen" Handwerkers.

Die Lehrzeit betrug vier Jahre. Sie konnte je zur Hälfte bei zwei verschiedenen Meistern abgeleistet werden. Die Überschreibung musste jedoch von seiten des Meisters, wie des Lehrlings genügend motiviert werden. Für Schiffersöhne war die zweijährige Lehrzeit bei einem zweiten Meister Zwang.

Nach der Lehrzeit liess sich der junge Schiffer als Knecht einschreiben und musste dafür wieder einen Goldgulden, ein Viertel Wein und für 8 albus Weissbrot an die Zunft zahlen. Ausserdem hatte er die Pflicht, noch weitere 2 Jahre lang einem Meister als Knecht zu dienen, ehe er selbst Meister werden konnte. Diese 6jährige Lehr- und Dienstzeit entsprach ganz den Forderungen, welche die rheinischen Kurfürsten in ihrer Rheinschiffahrtsordnung von 1603 in dieser Richtung aufgestellt hatten[4]).

Der Umstand, dass die Zahl der Meister geschlossen war, musste naturgemäss ungünstig auf die Lage der Knechte einwirken, und so kam es, dass diese an ihrem Teile wieder darauf bedacht waren, ihren Beruf zu monopolisieren und namentlich alle Schritte der Meister zu bekämpfen, die eine Über- oder Umgehung der

---

1) Kurköln, Rheinschiffahrt 11. 1770 Juni 18.
2) Ebd.
3) Beil. III, 1.
4) Köln, Stadtarchiv: Oberrhein. Schiffahrt.

Knechte bei der Beschäftigung von Hilfskräften bedeuteten. Die beiden wichtigsten Ursachen zur Entstehung von Streitigkeiten bildeten die Verwendung der Lehrlinge und die zeitweilige Bevorzugung fremder Knechte durch die Meister.

So entstand in den Jahren 1788—90 ein grösserer Konflikt zwischen beiden Parteien, nachdem sich die Knechte bereits im Jahre 1770 darüber beschwert hatten, dass die Meister einander mit den Lehrjungen aushalfen, so dass die Knechte überflüssig wurden, und dass sie fremde Knechte und ungelernte Tagelöhner beschäftigten[1]). Jetzt beklagten sie sich wieder beim kurfürstlichen Hofrat darüber. Sie wollten besonders nicht mehr dulden, dass die Meister, die kein Schiff hatten, Jungen annahmen und sie dann den anderen zur Verfügung stellten, so dass diese 2—3 hatten. Kein Meister sollte mehr als einen haben. Sie wiesen darauf hin, dass manche Jungen überhaupt nicht bei der Zunft eingetragen waren. Schliesslich forderten sie für sich das Recht, auf eigene Rechnung Personen in Nachen befördern zu dürfen. Sie hatten hier das Beispiel der Knechte der Kölner niederrheinischen Schiffergemeinde im Auge, die bereits seit der Mitte des 17. Jahrhunderts eine Personenbörtfahrt zwischen Köln und Wesel, Emmerich, Arnheim und Nimwegen besassen[2]).

Der Hofrat übertrug die Untersuchung der strittigen Punkte dem Bonner Stadtrat, der sich von den Meistern eine Äusserung dazu einreichen liess. Die Meister behaupteten nicht ganz widerspruchslos Folgendes:

Die Zunft halte augenblicklich nur 6 Jungen, also bei weitem weniger, als ihr im ganzen erlaubt sei. Dabei aber seien sie jetzt genötigt, mehr Jungen als früher einzustellen, weil die Knechte sich weigerten, Jungenarbeit zu leisten, nämlich das Schiff zu reinigen und das Pferdegeschirr anzufertigen. Sie gaben also damit zugleich zu, dass sie tatsächlich nebenher Jungen hatten, die nicht eingeschrieben waren. Ferner wiesen sie darauf hin, dass ein Mangel an Knechten bestünde. Er sei entstanden, seitdem sie die Fahrten auch bis Wesel und Frankfurt ausdehnten. Dadurch sähen sie sich gezwungen, auch Leute in Beuel, Oberkassel und Königswinter anzuwerben. Die Kölner Fahrt werde

1) Kurköln, Rheinschiffahrt 11.
2) Beitr. z. Gesch. d. Niederrh. XX.

von den Knechten verachtet, so dass sie Bauern dazu benutzen müssten. Und dieser Mangel an Knechten sei schädlicher als ein Überfluss, weil die überschüssigen immer an anderen Orten Arbeit finden könnten. Daher sei eine Schliessung der Lehrlings- und Knechtezahl auch nicht zu empfehlen, wie sie von den Knechten verlangt werde. Auch beschwerten sie sich über das frühe Heiraten derselben, wodurch sie versäumten, nach der Lehrzeit noch die vorgeschriebenen zwei Knechtsjahre abzudienen [1]). Sie forderten schliesslich eine feste Lohntaxe, nach der sich die Knechte richten sollten, und unter der sie sich allen Arbeiten auf dem Schiffe unterziehen mussten. Sie schlugen als Lohn für die Kölner Fahrt täglich dreizehn Stüber [2]) vor, für die Fahrt nach Mainz 1 Reichstaler 40 Stüber pro Woche. Damit gestanden sie eine Lohnerhöhung zu; denn die Knechte erhielten bisher für die Kölner Fahrt 10 Stüber täglich. Daneben bekamen sie immer auch freie Kost und Wohnung.

Der Stadtrat schloss sich den Wünschen der Meister weder an, noch liess er sich von der Richtigkeit ihrer Einwände in allen Stücken überzeugen. Er konstatierte in seinem Bericht an den Hofrat, dass die Meister tatsächlich unzünftige Knechte beschäftigten. Er schlug einen Lohn von $1^1/_3$ Talern (6 Kopfstücken) für die ganze Fahrt nach Köln vor, für die halbe, die $3^1/_2$ Tage dauerte, $^8/_9$ Tler.; für die Fahrt nach Mainz wöchentlich 2 Taler. Es solle weiter kein Meister Lehrjungen einstellen, der nicht ein eigenes Schiff besitze. Ferner sei es den Knechten nach den Zunftartikeln nicht verboten, eine selbständige Nachenfahrt zu betreiben. Auf diese letzten beiden Gegenstände hatten sich die Meister in ihrer Antwort überhaupt nicht eingelassen.

Als die Verhandlungen fortgesetzt wurden, gaben die Meister in der Lohnfrage nach. Auf der anderen Seite änderte der Rat seine Ansicht über das Recht des Lehrlingehaltens. Er riet, es den Meistern, die kein Schiff besassen, doch zuzugestehen, da diese mit den besitzenden in Kompagnie fuhren. Aber es sollte ihnen das Verleihen der Jungen an dritte verboten werden. Die Schliessung der Zunft in bezug auf Jungen und Knechte sei zu verwerfen. Ein übermässiges Anwachsen der Zahl der letzteren

1) Kurköln, Rheinschiffahrt 11.
2) 1 Reichstaler = 60 Stüber.

könne dadurch verhindert werden, dass sie nach der Lehrzeit für einige Jahre zum Wandern gezwungen würden.

Die Knechte verhielten sich gegenüber der Nachgiebigkeit der Meister misstrauisch. Sie hielten die Lohnerhöhung für nutzlos, da sie nach ihrer Meinung auch fernerhin von den Meistern bei der Anstellung zurückgesetzt werden würden. Mit den Jungen bleibe es doch beim alten. Sie blieben entgegen dem Rat bei ihrer Forderung des Lehrlingsverbotes für besitzlose Meister und beharrten bei dem Recht auf freie Nachenfahrt. Das Wandern verwarfen sie, weil die betreffenden Knechte an anderen Orten nicht beschäftigt würden und das besonders deshalb, weil die verschiedenen Zünfte untereinander nicht verbunden seien.

Der Streit zog sich noch zwei Jahre lang hin. Der Hofrat übergab die Sache der Hofkammer, und schliesslich wurde von dieser ein Gutachten des Rates Hörster angenommen, das am 3. August 1790 auch die Billigung des Erzbischofs fand[1]).

Der Lohn der Knechte wurde nach den Vorschlägen des Stadtrates festgesetzt. Dafür mussten sie aber unweigerlich bei jeder Aufforderung der Meister fahren. Widerstand wurde beim ersten Male mit einem Goldgulden, beim zweiten mit 5 und beim dritten mit Verlust des Zunftrechtes bestraft. Den besitzlosen Meistern blieb das Recht auf Lehrlinge erhalten. Das Verleihen derselben war aber nur erlaubt, wenn höchsten zwei in Kompagnie fuhren, von denen dann jeder seinen Jungen auf ihrem gemeinsamen Schiffe beschäftigte. Kein Meister durfte überdies mehr als einen Jungen halten. Dafür wurde von einer Schliessung der Zunft in dem von den Knechten gewünschten Sinne abgesehen. Den Meistern wurde bei Strafe untersagt, ausser im höchsten Notfalle fremde Knechte zu nehmen. Die Wanderzeit wurde nicht eingeführt. Den Knechten wurde aber auch nicht die freie Nachenfahrt zugestanden. Sie hatten darin also weniger Rechte als fremde Schiffer. Sie sollten eben nicht die „Meister im Kleinen“ spielen und, wie sich das Gutachten noch ausdrückte, für die Schiffer unbrauchbar werden oder Gelegenheit zu Unterschleifen geben.

Den Bonner Knechten, deren Zahl im Jahre 1788 18 betrug, gelang es nicht, wie z. B. den Kölnern, zu einer festeren Organisation innerhalb der Zunft zu kommen, zu einer Bruderschaft, die

1) Kurköln, Rheinschiffahrt 11.

ihnen den Meistern gegenüber einen festeren Halt verlieh oder in der sie gesellige oder wohltätige Zwecke verfolgen konnten.

Bei der Geschlossenheit der Zunft waren die Gesellen, ehe sie selbst Meister werden konnten, meist von dem Tode eines Meisters abhängig, und so mussten sie oft lange Jahre warten. Jacob Weingarts wurde im Jahre 1749 ausgeschrieben und war im Jahre 1767 immer noch Knecht. Manchmal kauften sich die Knechte bereits Schiffe und meldeten sich bei eintretender Vakanz zur Aufnahme. Wenn ihnen dann ein anderer vorgezogen wurde, so verfaulte das Schiff und der Inhaber verarmte[1]). Weingarts schlug daher dem Erzbischof mit Erfolg vor, es solle ihm erlaubt sein, bei der Anmeldung kein Schiff besitzen zu müssen, sondern dessen Wert bei der Zunft zu deponieren.

Nach der Zunftordnung sollte immer der älteste qualifizierte Knecht in die erledigte Meisterstelle einrücken. Dabei hatten jedoch Meistersöhne vor ihm den Vorzug. Dazu kamen ihm häufig auch erzbischöfliche und städtische Kandidaten zuvor, die der Zunft mehr oder weniger aufgezwungen wurden. Der Erzbischof erteilte den Knechten, die auf seiner Jacht oder auch auf der Landungsbrücke beschäftigt waren, sog. Exspectanzen, in denen er der Zunft befahl, dem Inhaber die nächste freiwerdende Stelle zu verleihen. Der Bonner Rat ernannte unter Umständen mit Umgehung der Zunft einen ihm konvenierenden Meister. Im Jahre 1776 genehmigte er den Verkauf einer Stelle an einen Schiffer, der noch im ersten Lehrjahre stand und nötigte dadurch die Zunft zum Protest beim Erzbischof. Im Jahre 1767 hatte Weingarts, der „Obergesell“ an der Landungsbrücke, mit seiner Exspectanz gegen einen jungen Knecht zu kämpfen, der seine beiden Dienstjahre noch nicht hinter sich hatte. Er war aber von einer Schifferwitwe „etliche Wochen“ nach dem Tode ihres Mannes geheiratet worden und sollte nun dessen Stelle erhalten[2]). Auf der anderen Seite suchte aber auch die Zunft selbst Meistersöhne unter merkwürdigen Gründen fernzuhalten. Im Jahre 1786 wollte die Witwe Knop ihren Sohn an die Stelle seines Vaters bringen. Die Zunft war dagegen, weil der Junge geboren wurde, als sein Vater noch Geselle war. Sie verlangte also echte Meistersöhne!

1) Knop hat 1758 ein Schiff erworben und konkurriert noch im Jahre 1763 mit Weingarts um eine Meisterstelle. Kurköln, Stadt Bonn 3, 7.

2) Kurköln, Stadt Bonn 3, 7.

Wer als Meister aufgenommen werden wollte, musste Bonner Bürger sein. Er meldete sich bei der Zunft an und hatte dabei den Besitz eines rechten „Bonner“ Schiffes mit Geschirr zur Anspannung der Pferde und einen sog. Frühnachen für die Personenfahrt nach Köln nachzuweisen (s. unten). Der jüngste Meister ging dann von einem zum andern („sagte das Gebot an“) und berief die Meister zur Beratung. Der Kandidat hatte dazu ein Viertel Wein und für 8 albus Weissbrot zu geben und dem Einberufer einen Groschen. Seit 1771 musste der Aufnahmebeschluss durch mindestens fünf Anwesende gefasst werden. Der Aufgenommene gab ein Mahl, — spätestens sechs Wochen nach seiner ersten Fahrt, sobald diese nicht durch Hochwasser oder Eisgang behindert wurde, — ferner 6 Goldgulden [1]) zum „Brudertuch“ und 2 ℔ Wachs für die Zunftkerze, die zu allen hohen Festtagen auf dem Leuchter der Zunft in der Remigiuskirche brennen musste [2]). Die Eintrittskosten beliefen sich im ganzen auf etwa 36 $^1/_2$ Reichstaler [3]).

Bei der Ausübung des Berufes hatten sich die Genossen brüderlich zu verhalten. Es war bei zwei Goldgulden Strafe verboten, einem andern ohne sein Wissen die Fracht abzuholen, oder bei vier Goldgulden, ihm die Kunden abspenstig zu machen, das Gesinde bei einem Gulden. Die Ausübung der Fahrt durfte nicht auf gemeinsame Rechnung mit einem Fremden erfolgen. Konnte ein Meister die Fracht nicht bewältigen, so hatte er einen Bruder hinzuzuziehen, — bei Verlust der Fracht und sechs Goldgulden. Diese Strafen wurden im Jahre 1770 von der Hofkammer auf Silbergulden [4]) erniedrigt; die letztgenannte statt der sechs Goldgulden auf „billige Strafe“.

An der Spitze der Zunft standen zwei Amtsmeister. Sie hatten die Aufgabe, über die Erfüllung der Zunftordnung zu wachen und Strafen zu verhängen. Sie verwalteten die Kasse, zu der jeder von ihnen einen Schlüssel besass. Die Einkünfte entstanden aus Bussen, Eintrittsgeldern und aus regelmässigen Beiträgen. Jeder Schiffer musste nämlich bei der Abfahrt 4 albus einzahlen. Jährlich zu St. Nicolai hatten sie Rechenschaft zu

1) 9 Reichstaler.
2) Kurköln, Generalia, Regierungssachen 134.
3) Ebd. Rheinschiffahrt 11.
4) $^2/_3$ Taler.

leisten. Sie gingen ihrer Kölner Fahrt so lange an die Brüder verlustig, bis diese ein Defizit aus ihrem Anteil herausgewirtschaftet hatten. — Sie waren die Berufer und Leiter der Zunftversammlungen. Zu diesen hatte der jüngste Meister jeden einzelnen einzuladen. Wer sie ohne triftige Gründe versäumte, zahlte $^1/_2$ ℔ Wachs Strafe. Wünschte jemand eine Versammlung um eines Streites willen, den er mit einem Genossen hatte, so hatte er, bevor die Zunftmeister die Erlaubnis gaben, die Kosten zu erlegen: ebenfalls ein Viertel Wein, für 8 albus Weissbrot und einen Groschen an den jüngsten Meister. Er bekam sie von dem, den er verklagte, ersetzt, wenn er ihm gegenüber recht behielt.

Irgendwelche Ausschreitungen in der Versammlung waren mit Strafen bedroht. Auf Schwören und dem Gebrauch „gotteslästerlicher und ärgerlicher Worte" stand 1 ℔ Wachs, für Jungen und Knechte $^1/_2$ ℔. Drohungen kosteten $^1/_2$ Kopfstück, Angriffe mit Messer oder Degen 2 Goldgulden. Zur Verhütung eines Anlasses zum Streit war es bei einem halben Viertel Wein untersagt, einem andern auf der Zunftstube Geld abzuverlangen oder mit ihm abzurechnen. Wer Gerät zerbrach, hatte es bis zum nächsten Tage zu ersetzen, bei Strafe von einer Flasche Wein; geschah es absichtlich, so musste das Stück doppelt wiedergegeben werden (bei einem halben Viertel Wein). Wenn der Ersatz anderer Beschädigungen versäumt wurde, so waren je nach dem Schaden $^1/_2$ oder ein ganzer Goldgulden zu zahlen. Das Ausplaudern von Gesprächen, die auf der Zunftstube gehalten wurden, war bei einem Goldgulden untersagt, ausser wenn sie gegen Gott, die Kirche, den Kurfürsten und die Obrigkeit gerichtet waren.

Die Zunft hatte einen Knecht, der ihre Stube in Ordnung halten und bei Tisch aufwarten musste.

Einen breiten Raum nahmen innerhalb der Aufgaben der Zunft die bruderschaftlich-religiösen ein.

Beim Tode eines Genossen oder eines seiner Familienangehörigen und Bedienten hatte jedes Mitglied mit zum Begräbnis zu gehen und war verpflichtet, die Leiche zu tragen, der Seelenmesse des Verstorbenen beizuwohnen und dabei einen Heller zu opfern — bei 1 ℔ Wachs Strafe.

Die Zunft unterstand dem Schutzpatron der Schiffer, dem hl. Nicolaus. Ihn hatten die Genossen besonders zu verehren und in ihren Nöten anzurufen. An seinem Tage (6. Dezember) begaben

sie sich mit ihren Frauen in feierlichem Zuge vom Hause des Zunftmeisters aus in die Remigiuskirche, um dort die Messe zu hören, für die abgeschiedenen Zunftbrüder und Schwestern zu beten und ein Opfer darzubringen[1]). Nach dem Gottesdienst fand ein gemeinsames Mahl aller im Hause des Zunftmeisters statt. Wer unentschuldigt fehlte, sollte $^1/_2$ Gelag Strafe entrichten. Das Mahl war binnen 14 Tagen bei Strafe von einer Flasche Wein zu bezahlen!

Die Verfolgung der religiösen Zwecke verursachte der Zunft auch den grössten Teil ihrer Ausgaben.

Ein Verzeichnis der jährlichen Ausgaben aus der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts führt folgendes an:

1. Am St. Nicolaitag an den Pastor von St. Remigius für das Hochamt . .	2	Rtler.		
für 6 Lesemessen jede zu 12 Stüber .	1	„	12	Stüber
für 1 ℔ Unschlitt	—	„	12	„
dem Messdiener	—	„	6	„
dem Organist	—	„	15	„
dem Totengräber „für seine Mühewaltung“	—	„	15	„
dem Küster für Ausschmückung des Altars	—	„	15	„
den Chorsängern	—	„	12	„
2. Für weisses Wachs zur grossen Kerze in St. Remigii jährlich	6	„	—	„
3. Für neue Tortschen[2]) aus gelbem Wachs	4	„	—	„
4. Jährlich „5 malige kerzenzierung und des jüngst meisters umtragung jedesmahl 1 rtler. species“	5	„	—	„
5. Für Lesmessen zu gunsten Verstorbener	1	„	—	„
dem Messdiener	—	„	6	„
6. An die Zunftmeister für Auslagen in Sachen der Zunft	4	„	—	„
	24	Rtler.	45	Stüber

Ausserdem wurden verarmte Brüder oder Schwestern „durch Beilagen nötiger, kleiner Lebensmitteln“ unterstützt und dafür gesorgt, dass sie ehrlich begraben wurden[3]).

1) Bei 1 ℔ Wachs Strafe.
2) Tragkerzen.
3) Kurköln, Rheinschiffahrt 11.

Der Genosse, der sich gegenüber der Zunftordnung hartnäckig ungehorsam zeigte, wurde ausgeschlossen. Sein Schild, den er auf die Stube hängen hatte, wurde beseitigt. Er verlor alle Rechte, und nur nach „reiflicher Überlegung", und nachdem er eine entsprechende Busse gezahlt hatte, durfte er wieder aufgenommen werden.

Die Zunft scheint bis zum Jahre 1771 zum Teil öffentlich rechtlich unter dem Rate zu Bonn gestanden zu haben. Die sog. ältere Ordnung, die leider nur in einer undatierten Kopie erhalten ist, wurde ihr von ihm verliehen (Beil. II). Die Schiffer hatten sie, veranlasst durch auswärtige Konkurrenz und dadurch, dass sie selbst an fremden Orten von der Ladung ausgeschlossen waren, vermutlich in den ersten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts von ihm erbeten, und der Rat stellte sie dann auf Grund von Ordnungen benachbarter Städte zusammen.

Der Rat bewirkte die Bestrafung der Bussfälligen durch den Stadtdiener, wenn sie sich dem Zunftknecht gegenüber weigerten. Er entschied vor der Zunft über die Wiederaufnahme eines ausgeschlossenen Mitgliedes. Er bezog die Hälfte der Geldstrafen, und zwar in erster Linie von den Übertretungen, die in einem unbrüderlichen beruflichen Verhalten bestanden[1]), aber auch die von tätlichen Angriffen auf den andern[2]). Er überliess hingegen der Zunft allein die Instandhaltung der Angelegenheiten, die mehr interner Natur waren und besonders die ideelle Seite ihrer Betätigungen betrafen.

Mit dem Rate konkurrierte nun rechtlich der Erzbischof. Dieser beanspruchte und handhabte wirklich sein Stromregal und regelte daher vor allem die äusseren Angelegenheiten der Zunft in seinem Gebiete, die Artikel derselben, „die für den Rhein gelten", wie er sich dem Rate zu Köln gegenüber im Jahre 1789 einmal äusserte[3]). Aus diesem Grunde verlieh er den Schiffern im Jahre 1700 eine Ordnung für die Kölner Fahrt (s. unten). Im Jahre 1770 reichte ihm die Zunft den Neuentwurf einer Ordnung ein, die auf der vom Rate verliehenen älteren beruhte. Darin waren jedoch bezeichnender Weise alle Stellen beseitigt, die von einer Mitwirkung

1) vgl. §§ 7. 13. u. 17 in Beil. II.
2) vgl. ebd. 7.
3) Beitr. z. Gesch. d. Niederrh. XX.

der Stadt bei der Regelung der Schiffahrtsverhältnisse sprachen. Der Erzbischof liess durch die Hofkammer aus der alten Ordnung eine neue herstellen, in der alles zusammengefasst war, was sich auf den eigentlichen Beruf der Schiffer erstreckte. Er entzog der Stadt völlig das Recht, hier einzugreifen. Ferner gab er die alte Ordnung den Schiffern in seinem Sinne revidiert zurück. Eine Anzahl Artikel, die sich mit dem Benehmen in der Versammlung befassten, wurden beseitigt[1]). In den übrigen wurde, wo es nötig war, der Magistrat zu Bonn durch die Hofkammer ersetzt, die an seiner Stelle die Aufsicht nun auch über die inneren Verhältnisse übernahm, wie die bereits erwähnte Ermässigung der Bussen zeigt, und die sich auch in den Genuss eines Teils davon einsetzte. Es wiederholte sich hier in Bonn derselbe Vorgang, wie er sich in Neuss und Köln ereignete: der Versuch des Erzbischofs, die wirtschaftspolitischen Kompetenzen der Städte seines Gebietes einzuschränken. Von Erfolg war er aber nur in Neuss geblieben, wo der Erzbischof dem Rate die Hoheit über die Marktschiffahrt mit Köln entriss[2]), und eben hier in der Residenzstadt. — Köln hatte das Stromregal des Erzbischofs in der Hauptsache immer respektiert. Wenn die Stadt in die rein beruflichen Verhältnisse der grösseren Schiffahrt eingreifen wollte, war sie stets mit Erfolg zurückgewiesen worden. Es gelang ihr aber doch, die Hoheit über die Börtfahrten nach Mülheim und Düsseldorf und das Aufsichtsrecht über die internen Angelegenheiten der Schifferverbände zu behaupten. Die Stadt Bonn wurde aus einer zum Teil herrschenden Stellung verdrängt und in eine allein begutachtende Instanz verwandelt, wie sich in den Zunftstreitigkeiten von 1788—90 zeigte. Die Knechte wandten sich mit ihren Beschwerden an den Hofrat. Dieser beauftragte den Stadtrat mit der Untersuchung derselben. Der Stadtrat reichte das gesammelte Material mit einem Gutachten zurück. Der Hofrat übergab die Angelegenheit der Hofkammer, die als die allein zuständige Behörde bezeichnet wurde[3]), und diese war es schliesslich, die den Ausschlag gab, die ganz souverän gegenüber

---

1) 4—10 Beil. II. — Nach dem Gutachten des Zollamtes beträfen diese Artikel den Verkehr der Schiffer untereinander. Den sollen sie selbst regeln. Kurk., Rheinsch. 11, 1770 Juni 18.

2) Beitr. z. Gesch. d. Niederrh. XX.

3) Kurköln, Rheinschiffahrt 11.

den Ansichten des Rates die neue Ordnung verfasste. Diese wurde vom Erzbischof ohne Einwand angenommen und einfach als massgebend dekretiert. Neben dem Stadtrat wurde aber auch das Zollamt als begutachtende Behörde in Anspruch genommen.

---

2. Die Bonn-Kölner Börtfahrt.

Die wichtigste Funktion der organisierten Bonner Schiffer war die Ausübung der Marktschiffahrt nach Köln. Sie hatten hier den regelmässigen Güter- und Personenverkehr zwischen beiden Städten zu vermitteln und die Verbindung desselben mit der niederrheinischen Schiffahrt, sei es mit der grossen Fahrt nach Holland oder mit den von Köln weiter abwärts gehenden Börtfahrten, herzustellen. Gegenüber der Verbindung mit Köln traten in der Bonner Schiffahrt alle anderen bedeutend zurück. Die Marktschiffahrt war die Existenzgrundlage der Bonner Schiffer; sie behaupteten sogar, sie sei „ihre einzige Nahrungsquelle“ [1]).

Im Jahre 1700 wurde die Marktschiffahrt, nachdem sie in Verfall geraten war, von Erzbischof Joseph Klemens neu geordnet [2]).

Die Zahl der Marktschiffer wurde auf zwölf festgesetzt, entsprechend der der zwölf Zunftmitglieder, die mit jenen identisch waren und daher das Monopol der Fahrt besassen [3]). Diese war in den Ordnungen vorwiegend gemeint, wenn sie das Eingreifen in die Fahrt des anderen und das Abspenstigmachen der Fracht untersagten. Es war auch dem Schiffer verboten, sich darin durch einen Fremden vertreten zu lassen oder sie zu verkaufen. Sie durfte aber auch nicht einem zünftigen Knecht überlassen werden, wenn dieser nicht das Vorrecht auf die nächste Meisterstelle besass. So wollte Johann Mehlem, der sein Schiff verloren hatte und alt geworden war, sein Recht an den Knecht Michael Behr gegen eine wöchentliche Pacht von einem Gulden im Sommer und einem Reichstaler im Winter übertragen. Die Zunft liess das nicht zu, sondern gab die Fahrt mit Genehmigung des Erzbischofs dem ältesten Knecht Quirin Mertens. Es lässt sich nicht ermitteln,

1) Kurköln, Leinpfad 2, 1772 März 17.

2) ebd. Rheinschiffahrt 11. Siehe für einen grossen Teil der folgenden Darstellung immer Beilage I.

3) vgl. auch Beil. III. 1771. — Kurk., Rheinsch. 11, 1770 Juni 18.

ob dieser die genannten Pachtverpflichtungen übernehmen musste, oder ob nun die Zunft im ganzen die Erhaltung des Mehlem besorgte. Nach den Ordnungen hatte der Verlust des Schiffes nicht den Verlust des Fahrtrechtes zur Folge, ebensowenig wie Frauen nach dem Tode ihres Mannes davon ausgeschlossen waren. Die Fahrt sollte dann der Reihe nach von den Genossen ausgeübt werden und der alte Berechtigte die Hälfte des Ertrages erhalten. Der bruderschaftliche Geist der Zunft erstreckte sich also auch auf die Ausübung ihres eigentlichen Berufes. Später im 18. Jahrhundert kam es aber auch vor, dass der Schiffer, der kein Fahrzeug hatte, mit einem besitzenden in Kompagnie fuhr oder sich ein Schiff lieh, ein Umstand, der in dem Streit mit den Knechten um die Lehrlinge am Ende der 80er Jahre von Bedeutung wurde.

Das Recht zur Kölner Marktschiffahrt veranlasste auch zu der Forderung, dass der sich bewerbende Meister im Besitz eines guten Schiffes und eines sog. Frühnachens sein musste. Der letztere musste vom 15. Februar bis 28. Oktober jeden Morgen 8 Uhr mit Personen nach Köln fahren, denen gestattet war, für andere Aufträge mitzunehmen. Der Nachen musste stark und mit einem leinenen Dache versehen sein, das über Holzreifen, („Sprügeln") gespannt war. Ausserdem musste der Bonner noch einen sog. Anhang oder Beinachen, [auch „Ankernachen"] haben, der zur Beförderung von Personen, aber auch als Rettungsboot dienen sollte. Daher stand auf der Auslassung des Nachens eine Strafe von 6 Goldgulden. Im Jahre 1788 beschwerten sich die Knechte darüber, dass dieser nicht mehr benutzt wurde. Die Meister täten das, um Hilfskräfte zu sparen. Diese erwiderten darauf, dass die Frequenz der Fahrten sehr nachgelassen habe. Auch der Ankernachen, der nach dem Bonner fahre, würde nur selten verlangt. Die Post ziehe zum Schaden der Schiffahrt einen grossen Teil des Personenverkehrs an sich.[2])

Das grosse Bonner Schiff fuhr Werktags, und zwar vom 15. April bis 1. September bei einem Goldgulden Strafe pünktlich um 2 Uhr nach dem Läuten der Kapuzinerglocke, vom 1. September bis 28. Oktober und vom 15. Februar bis 15. April um 12 Uhr,

---

1) s. Beil. III § 13.

2) Kurk., Rheinsch. 11, 1789 Juli.

vom 28. Oktober bis 15. Februar um 11 Uhr. Ausserdem hatte der Schiffer dafür zu sorgen, dass ein „Enkennachen“ (Ankernachen, d. i. einer, der mit einem Anker versehen ist) bereit lag, der nach der Abfahrt des Bonners verspätete Personen aufnehmen und befördern konnte. Nach einem Entwurf von 1721 sollte er mit zwei Knechten bemannt sein[1]). Die Abfahrt in Köln erfolgte jeden Morgen ausser Sonntags um 8 Uhr am Werft bei S. Maria Lysskirchen. Sonntags fuhr statt des Marktschiffes ein Frühnachen.[2])

Die Abfahrt geschah in einer bestimmten Reihenfolge. Die Marktschiffahrt wurde also als Börtfahrt betrieben. Ausnahmen waren nur bei Jahrmärkten erlaubt. Zu diesen fuhren neben dem, an dem die Bört war, am gleichen Tage seine beiden Nachfolger ab. Ebenso hatten sich bei Hochwasser zwei Schiffer zu gemeinsamer Fahrt zu vereinigen.[3])

Das religiöse Moment, das dem inneren Leben der Zunft seinen besonderen Charakter verlieh, fehlte auch in ihrem Berufsleben nicht. Vor der Abfahrt hatten Schiffer und Passagiere ohne Unterschied der Religion blossen Hauptes Gottes Segen für die Fahrt zu erflehen. Auf Pilgerzüge war besondere Rücksicht zu nehmen. Die Schiffer mussten sich genügend mit Knechten versehen, damit Störungen der Andacht durch Unglücksfälle vermieden wurden. Bekannte Geistliche mussten unentgeltlich gefahren werden. In diesen Verpflichtungen spiegelt sich das geistliche Regiment wieder, dem die Bonner Schiffahrt unterstand. In Köln war man in dieser Beziehung weltlicher. Man kannte dort derartige Einrichtungen nicht.

Das Schiff hatte eine Kajüte (Heef). Bettlern und Juden war deren Benutzung untersagt. Kamen „Standespersonen“, so sollten „geringe Bauersleut“ oder Bediente den Raum verlassen und ihren Platz vorn auf dem Schiffe nehmen! Dafür war aber in der Heef das „Tabaktrinken“ — bei der Erneuerung der Ordnung im Jahre 1746 sagte man „rauchen“, — verboten.

Der Fahrpreis betrug für die Person auf der „Abfahrt“ 8 albus mit Freigepäck; konnte der Schiffer wegen Eisgang oder

---

1) Kurköln, Rheinschiffahrt 11.
2) ebd. Entwurf der Ordnung von 1770.
3) Beil. III § 12.

Hochwasser voraussichtlich nicht sofort wieder zurückfahren, so 10 alb. Säuglinge waren frei, Kinder bis zu 7 Jahren zahlten die halbe „Fracht", ältere die ganze. Die Auffahrt wurde im Jahre 1700 von 10 auf 12 albus für Erwachsene erhöht und für Kinder entsprechend den Preisproportionen der Talfahrt. Arme Fahrgäste konnten den Preis abarbeiten. Es wurden ihnen für jede Meile, die sie ruderten, 2 albus erlassen. Unbemittelte Frauen genossen ohne Gegenleistung eine Ermässigung von 2 albus.

Wer den Frühnachen benutzte, zahlte 8 albus. Als dieser Satz bei der Erneuerung der Ordnung am 25. Mai 1746 bestehen blieb, protestierten die Schiffer unter Hinweis auf den Preis des Nachens (5 Rtlr.) und auf die hohen Unkosten von 3 Talern für die Fahrt. Der Erzbischof liess den Preis jedoch nicht erhöhen[1]).

Wer den Ankernachen nach Abfahrt des Bonners benutzen wollte, hatte 2 Reichstaler bis Köln zu zahlen. Aus Akten von 1722 geht weiter hervor, dass der Nachen auch an Orten zwischen Bonn und Köln landete. Jede erwachsene Person sollte für die Fahrt nach Graurheindorf 26 albus zahlen[2]), nach Widdig 12 albus, nach Wesseling 1 Taler[3])[4]).

Die Ordnung von 1700 stellte auch einen besonderen Gütertarif in Aussicht. Die Verwirklichung desselben liess jedoch noch lange Jahre auf sich warten. Im Jahre 1722 kam es nur zu einem Entwurf, der nicht in Kraft trat. Schliesslich wurde der Tarif erst im Jahre 1746 als Anhang zu der erneuerten Ordnung zustande gebracht. Er enthielt im Vergleiche zu dem genannten Entwurf viel mehr Positionen, während auf der anderen Seite ein sehr grosser Teil der Sätze niedriger auftrat.

Die Fracht wurde teils nach Hohlmassen, teils nach dem Gewicht oder Stück erhoben. Auf der Bergfahrt war sie natürlich wegen der erhöhten Unkosten, die dem Schiffer aus dem Zeitverlust und aus Schlepplöhnen erwuchsen, höher als auf der Talfahrt. Ferner berücksichtigte der Tarif deutlich den Wert der Güter. Es kosteten auf der Strecke Bonn-Köln Schiffsfracht z. B.:

---

1) Kurköln, Rheinsch. 11, 1746.

2) $^1/_3$ Taler.

3) Wesseling 15 km links unter Bonn, 18 über Köln. Die beiden vorhergenannten Orte liegen am linken Ufer zwischen Bonn und Wesseling.

4) Kurköln, Rheinsch. 11.

	Zu Berg:	Zu Tal:
Eine Ahm[1]) Wein oder Branntwein	12 alb.	10 alb.
„ Ahm Bier oder Essig . .	12 „	8 „
1/2 Ahm dgl.	6 „	4 „
eine Tonne oder 4 Vierteltonnen Heringe, Laberdan, Teer, Bükkinge, Sand oder Pfeifen . .	10 „	8 „
eine einzelne Vierteltonne . . .	4 „	3 „
ein Fass Seife oder 4 Viertelfässer	10 „	8 „
„ einzelnes Viertelfass dagegen	4 „	3 „
eine Kiste spanische Seife oder Zitronen	10 „	8 „
eine Kiste Glas	10 „	8 „
„ einzelne Kiste Zucker . .	4 „	2 „
„ Kiste Zucker, wenn mehrere zugleich befördert wurden .	2 „ 8 heller[2])	3 „
ein Fass Radnägel	10 „	8 „
„ Kübel Pech	4 „	3 „
„ Malter Weizen, Roggen, Erbsen, Linsen, Rübsamen, Mehl	7 „	5 „ 4 heller
ein Malter Hafer, Gerste, Malz, Spelz, Wachholderbeeren, Kastanien, Nüsse	5 „	4 „
eine Tonne Butter oder Käse .	12 „	8 „
ein Topf Butter bis zu 60 ℔ .	4 „	3 „
„ „ eine Kanne oder Flasche mit Öl, Terpentin, Kapern usw.	4-6 „[3])	
„ Korb Schellfische oder Rheinfische	8 „	
„ Korb irdene Schüsseln und Töpfe, „den einer tragen kann“	4 „	3 „
„ dgl. Gemüse „wie die Weiber selbst tragen“	2 „ 8 heller	
„ „ ein schwerer.	4 „	
eine Rolle Leinwand	10 „	8 „
„ „ Fries	8 „	6 „

1) 1/6 Fuder.
2) 1 albus = 12 heller: heute etwa 5 Pfge.
3) „Nach Proportion“.

	Zu Berg:	Zu Tal:
ein Pack Leinwand oder wollenes Tuch, „so schwer, als ihn ein Mann tragen kann“	12 alb.	10 alb.
ein Zentner Zucker, Mandeln, Feigen, Rosinen, Korinthen, Pfeffer, Ingwer, Kaffee, Tee, Reis, Stockfische, Käse, Butter, Stärke, Bläue, Flachs, Hanf, Tabak, Puder, Honig, Stearin, Papier, Kreide, Leder, Zinn, Kupfer, Eisen, Speck, Schinken, Harz, Pech, Schwefel, Salpeter, Hopfen, Wolle	4 „	3 „
1 Zentner Blei	3 „	2 „
ein einzelner holländischer Käse, ein Schinken, ein Bollich . .	2 „	1 „ 4 heller
eine Speckseite	3 „	2 „
ein zubereitetes grosses Ochsenfell, trocken	4 „	3 „
ein gegerbtes	2 „ 8 heller	2 „
„ Kuhfell	1 „ 4 „	1 „
„ Kalbs-, Schafs- oder anderes kleines Fell	— 4 „	3 „
100 davon	20 „	16 „
100 Kohlköpfe, an der Rheingasse oder am Bayenturm zu Köln geladen	20 „	
dgl. an St. Kunibert	24 „	
ein Grabstein von Marmor 1 Rtlr.	24 „	1 Rtlr.
„ Grabkreuz von Stein	20 „	16 alb.
1000 Ölkuchen. . . .	60 „	
1000 Ziegelsteine . . . 1 Rtlr.	— „	60 „
100 Pfannen	10 „	8 „
100 Fusssteine oder Platten 1 „		
100 Krüge Mineralwasser, gefüllt . . . . . 1 „		53 „ 4 heller
dgl. leer	40 „	26 „ 8 „
eine Waschbütte	8 „	6 „

	Zu Berg:	Zu Tal:
100 Fuss eichene Bretter, Bauholz, Sparren	20 alb.	10 alb.
ein Karren Fassbinder-, Stuhlbauer- oder Brennholz . .	16 „	12 „

Die Schiffer waren mit dieser Taxe nicht durchweg zufrieden. Sie verlangten namentlich eine Erhöhung bei Wein und Öl um $^1/_4$—$^1/_3$, weil sie bei diesen Gütern zu viel Risiko zu tragen hätten. Der Erzbischof wies sie jedoch mit ihrer Beschwerde ab.

In den 80er Jahren wurde die Taxe nicht mehr befolgt. Das Geld war in seinem Werte gesunken, die Lebensmittel waren dementsprechend gestiegen, und es herrschte in der Bemessung der Frachten völlige Willkür. Der Bonner Rat schlug daher im Jahre 1788 dem Hofrat die Erneuerung der Ordnung von 1746 vor[1]). Nach seiner Meinung würden sich dann die Schiffer beschweren, und es könne so ein neuer Tarif gefunden werden. Der Hofrat erklärte ein derartiges Verfahren für „unter der Würde des Gesetzgebers". Er ging vielmehr gerade auf das Ziel zu und beauftragte den Stadtrat, sich mit Schiffern und Kaufleuten in Verbindung zu setzen. Es gelang diesem, auf einer mittleren Linie eine Einigung zu erzielen, durch welche die Sätze allgemein erhöht wurden. Besonders strittig waren nur noch die Weinfracht und die auf holländische Güter, erstere weil Köln das Krangeld auf Wein erhöht hatte, letztere weil die Schiffer besonders bei Salz und Zucker mehr Ausgaben als früher den holländischen Schiffern gegenüber hatten. Der Erzbischof erlaubte schliesslich eine Erhöhung von 9 Stübern pro Ahm Wein auf 13, solange der Krangeldzuschlag bestehen würde. Zucker wurde von 3 Stübern pro Zentner auf 4 gesetzt, Puderzucker auf $3^1/_2$. Der von den Schiffern geforderte Zuckersatz von 6 bezw. $4^1/_2$ Stübern wurde abgelehnt, mit dem Hinweis darauf, dass die augenblicklichen höheren Ausgaben nur dadurch zustande kämen, dass die Bonner die holländischen Schiffer bestächen, um Frachten zu bekommen, eine Sitte, die ruinös auf die oberrheinische Schifffahrt wirke.

Die Schiffer bildeten anfangs für den Betrieb der Börtfahrt eine engere Genossenschaft insofern, als jeder den Ertrag

1) Kurköln, Rheinschiffahrt 11.

seiner Fahrt einer gemeinsamen Kasse zuweisen musste, die periodisch unter alle gleichmässig verteilt wurde. Später fuhr jedoch jeder völlig auf eigene Rechnung. Die Ordnung von 1746 weist den Kassenparagraph nicht mehr auf.

Die Schiffer übernahmen ausserdem gegen Lohn persönliche Aufträge für irgendwelche Besteller, die nicht mit ihnen fuhren. Sie mussten sie am Abend nach der Ankunft noch erledigen, wenn sie es versprochen hatten, sonst aber spätestens bis zum andern Morgen 8 Uhr.

---

3. Die öffentlichen Einrichtungen zur Förderung der Schiffahrt.

1. Für die Auffahrt war der Leinpfad von hoher Bedeutung. Sie war unmöglich, wenn er durch Hochwasser für die Pferde unpassierbar geworden war. Oft wurde sie durch seine schlechte Beschaffenheit sehr gehemmt. So beschwerten sich die Bonner Schiffer im Jahre 1764 darüber, dass der Pfad fast in seiner ganzen Länge ausserordentlich schwer passierbar geworden sei. Er war hier morastig, dort von tiefen Löchern durchsetzt, an anderen Stellen wurden die Leinen durch hohes Weidengebüsch oder durch Bäume aufgehalten[1]). Der Erzbischof liess daher durch seinen Bonner Oberkellner die Bewohner der anliegenden Dörfer auffordern, sofort den Pfad auszubessern[2]). Die Abtei Altenberg musste in Sürth 26 Bäume, die im Wege standen, abschlagen lassen.

Ein empfindliches Hindernis für die Passage war die Kirche zu Rodenkirchen, die in scharfem Winkel auf das Ufer stiess, so dass die Pferde nicht darauf weiter gehen konnten. Die Schiffer waren daher gezwungen, die „Leinen umstechen“[3]) und die Tiere einen Umweg machen zu lassen.

Im Jahre 1785 liess nun die jülich-bergische Regierung zwischen Kirche und Strom einen festen Damm mit Pfad her-

---

1) Kurköln, Leinpfad 1.

2) Das Kloster Sion sollte die Löcher im Pfade bei Wesseling ausfüllen lassen.

3) Das Leinenumstechen geschah in der Weise, dass die Pferde abgespannt und die Leinen auf einem Kahn um das Hindernis herumgefahren wurden.

stellen, der es den Schiffern ermöglichte, ohne Aufenthalt vorbeizukommen. Da die Anlage über 11500 Reichstaler gekostet hatte, so erhob Jülich-Berg jetzt in Rodenkirchen eine Abgabe von 8 Stübern vom Pferd („Pferde- oder Werftgeld") statt der bisherigen 2 für das Leinenumstechen. Und es beharrte dabei, obwohl Kurköln und sogar alle rheinischen Kurfürsten wiederholt dagegen protestierten[1]).

Die Pferde wurden von Bauern aus den dem Strom benachbarten Dörfern gestellt, aus Rodenkirchen, Melaten, Nippes und anderen, „fast eine Stunde entfernten Orten"[2]). Zu jedem Bonner war nur ein Tier nötig, für das in den ersten Jahrzehnten des 18. Jahrhunderts von Köln bis Bonn 2 Taler zu entrichten waren. 1746 betrug der Lohn 3 Taler[3]). In Wesseling — d. i. ungefähr auf halbem Wege — musste ein frisches Pferd vorgespannt werden, damit die Auffahrt rasch von statten gehen konnte.[4])

2. Zwischen der Stadtmauer und dem Rheinufer befand sich in Bonn das Werft. Es war ein verhältnismässig wenig gepflegter Platz, der eine Breite von 42 Fuss hatte. Erst in den 50er Jahren wurden die Rinnen, in denen die Abwässer der Stadt das Werft zerschneidend in den Strom flossen, mit Steinplatten bedeckt und die Kalkgruben im Boden ausgefüllt.[5])

Einzelne Plätze waren von der Stadt an Holz- und Baumaterialienhändler als Lager verpachtet. Daneben hatte der Rat im Jahre 1776 6 Kohlenhütten errichtet, die er einer gleichen

---

1) Kurköln, Rheinsch. 6. Jülich-Berg verteidigte sich u. a. damit, dass das Kölner Domkapitel in Worringen ein Passagegeld von 3 Stübern vom Pferd bei Benutzung einer Brücke auf dem Leinpfad forderte. Diese hatte nur 300 Taler gekostet und erzielte infolge der Grösse der zahlreich vorbeifahrenden holländischen Schiffe bedeutende Einnahmen. Die Gegner behaupteten, dass Jül.-B. den Damm nicht für die Schifffahrt, sondern zum Schutze der Kirche errichtet habe, die beim nächsten Hochwasser sicher in den Strom gespült worden wäre.

2) Die Schiffer suchten den Erzbischof im Jahre 1746 vergeblich zur Abänderung der Abfahrtzeit in Köln auf 9 statt 8 Uhr zu bewegen, weil die Pferde wegen der späten Öffnung der Stadttore (um 8 Uhr) nicht rechtzeitig zur Stelle sein konnten.

3) Kurköln, Rheinschiffahrt 11.

4) Beil. II § 17.

5) Kurköln, Uferbauten Specialia 5. 1753—55.

Zahl Händler in Pacht gab. Der Verkauf war an anderen Orten der Stadt verboten. Die 6 verkauften der Reihe nach jeder einen Tag lang, pflegten also eine Art Börtverkauf.[1]) Die Kohlen wurden von einem städtischen Müdder gemessen, der für das Messen aus dem Schiff in die Hütte vom Malter 6 Heller erhielt, aus der Hütte in die Karre 1 albus. Er musste die Einnahmen an jedem Abend an einen Inspektor abliefern und erhielt davon ein jährliches Fixum von 100 Reichstalern. Den Rest der Summe bekam der Inspektor. Die Stadt nahm vom Malter 8 Heller Akzise und liess die Kohlen nach ihrer Taxe verkaufen. Im Jahre 1786 entzog ihr Erzbischof Max Franz das Beaufsichtigungsrecht über den Kohlenhandel und erklärte ihn für frei[2]).

Die Aufsicht über Wege und Ufer des Werftes gehörte überhaupt dem Erzbischof. Er liess sie durch seinen Meier handhaben. Die oben erwähnten Ausbesserungskosten trug die Hofkammer[3]). Dem Erzbischof unterstand auch die Landungsbrücke, und die daran beschäftigten Leute waren seine Diener.[4])

3. Die wichtigste Einrichtung am Werft war der Kran. Er gehörte ebenfalls dem Erzbischof. Im Jahre 1703 liess dieser ihn für 800 Taler erneuern[5]), da er während der Belagerung zerschossen worden war. Im Jahre 1750 wandte er über 670 Reichstaler für Maurerarbeiten daran auf.

Der Erzbischof suchte möglichst viele Güter an den Kran zu zwingen. Joseph Klemens verbot im Jahre 1720, dass die Schiffer die Güter durch die „Dreussen", d. i. durch die am Mastbaum befestigten Querstangen (auch „Driest") ausladen liessen. Die Pfortenschreiber an der Rhein- und St. Josephspforte mussten bei 10 Goldgulden Strafe von jedem passierenden Schiffer eine Quittung des Kranmeisters über gezahltes Krangeld verlangen.[6])

Klemens August erliess im Jahre 1725 eine ausführliche Kranordnung. Alle Güter sollten mit dem Kran gelandet werden. Jeder ankommende Schiffer meldete sich beim Kranmeister

---

1) Kurköln, Stadt Bonn 2.

2) ebd. — 3) Kurköln, Uferbauten Spec. 5. Der Maurermeister Buschjäger berechnete ihr 176 Rtler.

4) s. S. —.

5) Durch den Hofzimmermann Franz Bohner. Kurköln, Leinpfad 2.

6) ebd.

und zahlte diesem die Gebühr. Darauf wurden alle in der Reihenfolge der Anmeldung bedient. Es war dem Kranmeister dabei erlaubt, zugleich ein Schiff aus- und ein anderes einzuladen. Streitigkeiten waren vom Kranmeister beizulegen; vermochte er es nicht, so hatte er Anzeige bei der Hofkammer zu erstatten. Er sollte vorgehen, wie das Zollamt in gleichen Fällen. Er hatte auch ein Aufsichtsrecht über die Kranknechte, Schürger (Träger) und Fuhrleute. Diese wurden von ihm dem kurfürstlichen Vogt zur Bestrafung gemeldet, wenn sie zu hohe Löhne forderten, Wein zu erpressen suchten oder Scheltworte gebrauchten.

Das Krangeld wurde nach einem bestimmten, sehr differenzierten Tarif erhoben. Es betrug z. B. für:

Ein Stückfass oder Fuder Wein vom Schiff auf den Karren	24	alb.
vom Karren ins Schiff	16	„
eine Ahm Wein, Branntwein, Essig und Bier	4	„
1/2 „	2	„
ein Fass spanische Pfeifen oder Tran	12	„
Baum- und anderes Öl	8	„
eine Tonne Teer oder Pech	4	„
1/2 „ [1]	2	„
einen grossen Mühlstein	24	„
für kleinere	20 — 12	„
einen Ballen Stockfisch von 300 ℔	8	„
„ „ Seide	4	„
„ „ Papier	6	„
„ „ Leder	6	„
„ „ Garn	6	„
„ „ wollene Tücher	8	„
„ „ Leinentücher	8	„
eine Kiste Glas	8	„
andere Kaufmannskisten nach der Grösse	8	„ [2]

1) Bleiben diese Fässer nachts auf dem Kran liegen, so sind an die Kranknechte für die Nachtwache dabei zu zahlen 4 albus vom Fass, wenn deren viel sind, wenn wenige, so 8 alb. Bleiben sie über 3 Tage lang liegen, so beträgt das Wachtgeld einschliesslich Lagergeld vom Fass 4 alb.

2) „Weniger oder mehr“.

eine trockene Ochsenhaut	—	alb.	8 heller
ein grosses Fass Zucker[1])	—	„	16 „
„ Fass Weinstein	—	„	8 „
„ „ Schwefel	—	„	6 „
„ „ Nägel	—	„	8 „
„ „ Kessel, Alaun, Vitriol, Messing .	—	„	6 „
eine Tonne Galmei			6 „
„ „ Bleierz			8 „
„ „ Heringe oder ein Fass Laberdan			4 „
ein grosses Fass Blech			6 „
„ kleines			4 „
„ Fässchen Terpentin			2 „
einen grossen Sack Hanf oder Wolle[2]) . .			12 „
„ Hirse			3 „
„ Kohlsamen			2 „
sonstige Säcke			2 „
für einen Pack Tücher war es je nach der Grösse verschieden			
für einen „Gang“ Farbholz			8 „
ein Mass Holz und Kohlen			2 „

Das Edikt, das 1740 und 1772 erneuert wurde, kam nie nach seinem Wortlaut zur Anwendung. Auf der einen Seite protestierte die Stadt sofort dagegen. Sie wollte Kranfreiheit für alles Gut unter 300 ℔ und für Öl und Tran in jedem Falle. Sie erreichte im Jahre 1731, dass die Güter unter 300 ℔ nicht mehr pflichtig waren, dass sie aber doch noch Krangeld entrichten mussten. Ausserdem sollte jede Ahm nassen Gutes auch frei sein. Auf der anderen Seite suchte der Kranmeister das Edikt übermässig streng zu handhaben. Er erhob Krangeld sogar von dem Handgepäck der Reisenden! Der Erzbischof verhielt sich gegenüber den Beschwerden der Kaufleute, die kleine Gütermengen frei haben wollten, der Schürger, die um ihres Verdienstes willen wenigstens das, was sie tragen konnten, auszuladen wünschten, und gegenüber den weiteren Gesuchen der Stadt meist indifferent. Er hatte am Kran kein weiteres Interesse, da er ihn verpachtet hatte und so seine jährliche feste Summe bezog.

Der Pächter war der Kranmeister. Er betrieb den Kran

1) „Halbe und kleine nach Proportion“.

2) Kleine nach Proportion.

selbst und stellte die Knechte an, die er aus seinen Einkünften bezahlte[1]). Bis zum Jahre 1732 scheint die Hofkammer eine jährliche feste Pacht bezogen zu haben. Jetzt aber lief die Zeit des Meisters Peter Farber ab. Er behielt den Kran vorläufig und lieferte von jedem vereinnahmten Gulden $^3/_8$ ab, 5 behielt er für sich. Im nächsten Jahre übernahm er ihn gegen die eine Hälfte der Einnahmen, die andere hatte er an die Landrentmeisterei abzuführen. Die Herabsetzung seines Anteiles wurde wahrscheinlich dadurch etwas aufgehoben, dass er jetzt von allen kurfürstlichen „kranenden Gütern", die früher frei waren, die halbe Gebühr nehmen durfte. 1737 erhielt er den Kran mit dem Holz- und Kohlenmass wieder gegen eine jährliche Pachtsumme von 107 Reichstalern und Befreiung der kurfürstlichen Güter vom Messlohn. Später übernahm die Hofkammer den Kran wieder auf eigene Rechnung und überliess dem Meister die Hälfte der Einnahmen. Im Jahre 1762 aber wurde die Pacht mit dem Kohlen- und Schiefermass[2]) an den ehemaligen Hofkoch Peter Arendts für 225 Taler versteigert. Die Summe wurde vierteljährlich gezahlt und musste durch eine Kaution in der Höhe einer Jahrespacht sichergestellt werden. Die Pacht lief auf 6 Jahre mit 3jähriger beiderseitiger Kündigung. Kurfürstliches Gut war frei von Messlohn und Krangeld. Die kleinen regelmässigen Reparaturen hatte Arendts zu tragen, die grossen der Erzbischof.

Arendts verwaltete den Kran zu dessen Zufriedenheit und erhielt die Pacht bis in die 90er Jahre regelmässig erneuert. Nur im Jahre 1793 musste er einmal um Nachlass der Pacht ersuchen, da die Kaiserkrönung und die Einnahme von Mainz die Schifffahrt empfindlich gestört hatten.

4. Die gelandeten Güter wurden durch die Schürger und die Fuhrleute in die Stadt befördert.

Die Schürger trugen das Gut oder fuhren es auf einem Handkarren dem Bestimmungsort zu. Die Löhne dafür mussten sie nach einer erzbischöflichen Taxe bemessen, die mit dem Gütertarif der Schiffer zugleich im Jahre 1722 entworfen worden war, im Jahre 1746 aber erst in Kraft trat. Sie bekamen

1) Kurköln, Leinpfad 2. 1733.

2) Der Kranmeister scheint der oben genannte Inspektor des Kohlenmasses gewesen zu sein.

von einer Ahm Wein, Essig, Branntwein und Bier, die sie bis in die Rheingasse trugen und einkellerten	4	albus.	
dgl. auf den Belderberg und in die Giergasse	6	„	
durchweg in die Stadt	8	„	
auf den Stiftshof	10	„	
für die Tonne Heringe, Honig, Laberdan, Sand, Muscheln, Austern, Seife, Teer, Bückinge u. dgl.	6	„	
für den Zentner Pfeffer, Ingwer, Reis, Zinn, Blei, Talg, Pech, Nägel, Stockfisch, Zucker, Tabak etc.	2	„	8 heller.
für ein Fass Rüb- und Baumöl bis zu 2 Ahm in den Keller	12	„	
eine Kiste Glas	8	„	
für einen Malter Hafer, Nüsse, Wachholderbeeren bis auf den Speicher	2	„	
einen Malter Roggen, Gerste, Malz und Erbsen	3	„	
„ „ Weizen	4	„	
für einen gewöhnlichen Sack Mehl . . .	4	„	
ein Grabkreuz bis zum Remigiuskirchhof .	10	„	
dgl. bis St. Gangolf und Martin	12	„	
einen Korb Gemüse	1	„	4 „
einen Korb irdenes Geschirr, Gläser, Mineralwasser, Glasflaschen „soviel einer tragen kann“	1	„	4 „
eine Kiste oder einen Koffer mittlerer Grösse	2	„	8 „
dgl., „die gefahren werden müssen“ . . .	4	„	
für das Be- und Entladen einer Karre mit Kaufmannswaren	6	„	

Im Jahre 1792 erfuhren die Löhne wie die der Schiffer eine Erhöhung[1]).

Wie die Schürger, so hatten sich auch die Fuhrleute bei den Forderungen für ihre Leistungen an eine erzbischöfliche Taxe zu halten, die sich ebenso entwickelte wie die bisher behandelten.

---

1) Der Erzbischof lehnte es ab, bei Beförderung von Reisegepäck für Fremde eine Erhöhung gegenüber der für Einheimische eintreten zu lassen. Kurköln, Rheinsch. 11.

Sie erhielten z. B. von		
1000 grossen Ölkuchen	24 albus.	
1000 kleinen „	20 „	
100 trockenen Brettern	16 „	
50 nassen „	12 „	
einer Karre Brennholz vom Hafen in die Stadt	12 „	
von einem Fass Wein, Öl, Branntwein, 3—4 Ahm gross	12 „	
$4^1/_2$—5 Ahm	14 „	
1 Fuder	18 „	
einer Oberlast[1])	36 „	
von einer Fuhre Kaufmannswaren, die ein Pferd gerade ziehen konnte	12 „	
einem Fass Zucker bis zu 2000 ℔	20 „	
einer Karre Erde „aus der Stadt zu fahren“	2 „	8 heller.
„ „ Lehm oder Land[2])	8 „	
„ „ Pflastersand[3])	11 „	4 „
100 Ziegelsteine vom Ziegelofen in die Stadt	5 „	
von einer Fuhre Hausteine, „soviel als der Krahn packt“	12 „	
einem Grabstein aus „Königswinterstein“ .	24 „	
dgl. aus Marmor	36 „	
von einem Malter Geriss	2 „	
einem Wagen Kohlen	2 „	
einem Malter Kalk	3 „	
einer Karre Heu oder Stroh vom Werft in die Stadt	12 „	
einer Karre Mist in die Maarpflacht . . .	8 „	
von einer Fahrt Trauben	24 „	
einer Zulast Wein von Endenich, Poppelsdorf, Kessenich oder Dottendorf, pro Ahm	13 „	4 „
von Duisdorf, Oedekoven, Alfter, Gilsdorf, Hersel oder Friesdorf	16 „	
von Bornheim	24 „	

1) 2 Fuder?
2) Letztere mit „Durchschiessensgeld“ 10 alb.
3) einschl. Durchschiessen.

Die Erscheinungen der Bonner Schiffahrt des 18. Jahrhunderts sind für ihre Zeit typisch und entsprechen ganz denen, die gleichzeitig an anderen Orten beobachtet werden können: die Schiffahrt ist organisiert im Rahmen der Zunft und wird für eine bestimmte Linie im Fahrtmonopol betrieben, das den Konzessionierungen anderwärts entspricht. Am Orte selbst besitzt die Zunft ein nur wenig gemildertes ausschliessliches Ladevorrecht. Die Regelung der Schiffahrtsverhältnisse ist Landessache geworden. Der Landesherr bemächtigt sich ihrer immer mehr und drängt die Stadt darin fast völlig bei Seite. Damit hängt weiter zusammen, dass die Schiffahrtspolitik nun von höherem Standpunkte aus getrieben wird: der Schiffer soll nicht mehr allein dem Wohle seiner Stadt dienen, sondern seinem Lande, und infolgedessen dringen in die Schiffahrtspolitik freiere Tendenzen ein, die sich besonders in der Bekämpfung der Auswüchse im Zunftwesen äussern. Dagegen sieht sie bei weitem noch ab von einer völligen Befreiung des Gewerbes. Sie führt die aus früheren Zeiten hierin überkommenen, bis ins einzelnste gehenden Ordnungen und Taxen und die alte ausgedehnteste Beaufsichtigung mit ihren vielen differenzierten Strafandrohungen weiter; und insofern ist die Schiffahrtspolitik des 18. Jahrhunderts derjenigen der Jahrhunderte vorher durchaus wesensverwandt.

---

4. Beilagen.

1. Ordnung des Erzbischofes Joseph Klemens für die Bonn-Kölner Börtfahrt. Bonn, 1700 März 1.

Gleichz. Druck. Staatsarchiv Düsseldorf, Kurköln, Rheinschifffahrt 11.

Von gottes gnaden wir, Joseph Clement, erzbischof zu Cöllen, des heyligen | römischen reichs durch Italien erzcantzler und churfürst, des heiligen apostolischen stuhls zu Rom legatus natus, bi|schof zu Regenspurg und Lüttig, coadjutor zu Hildesheim, administrator zu Bergtesgaden, in Ob- und Niederenbäyeren, auch der Oberen Pfaltz, in Westphalen |, zu Engeren und Boullion hertzog, pfaltzgraf bey Rhein, landgraf zu Leuchtenberg, marggraf zu

Franchimont, graf zu Lohe und Horn etc. thun kund und | hiemit zu wissen, demnach uns eine zeit her zu ungnådigstem miszfallen zu vernehmen vorkommen, wie vielfältige unordnungen und miszbråuch bey tåglicher ab- und | auffahrt hiesiger bômischer marckschiff vorlaufen, denen wir aber also långer zuzusehen gnådigst nit gemeint, sonderen denen commercien und reysenden zum besten dieselbe allerdings abgeschafft sehen wollen: Dasz Wir zu dem end nachfolgende ordnung zu verfassen zu jedermenniglichen wissen in truck auszufertigen, zu publiciren und nôtiger orten zu affigiren gnådigst anbefohlen.

(1.) Erstens sollen zu anfang jedesmaliger ab- und auffahrt erwehnter marckschiff die darin sich befindende gott umb seinen seegen anzuruefen vom schiffman erinnert werden, deme dan alle und jede ohne underscheid der persohnen und ihrer religion mit andacht und abgedecktem haubt nachzukommen schûldig seyn.

(2.) Zweytens sollen die schiffere sambt ihren knechten alles fluchens, schålt und schmåhens, auch aller anderer unehrbar-ârgerlich- und unzimblicher reden sich gânzlich müszigen, auch so gar alles schmälichen retorquirens auf ihnen etwa zufûgende unbilligkeiten sich enthalten, sonderen nur darûber zeugnus begehren und deren gezimmende ersetzung bey gehôriger obrigkeit suchen, es were dan sach, dasz der beleydiger ein ausländischer und also die reparation bey auswendiger obrigkeit zu suchen were, welchen fals eine måszige retorsion dem beleidigten schiffer nicht zu verwehren.

(3.) Drittens. Es sollen auch die schiffere fleissige absicht und vorsorg haben, damit die schiff von stinckenden wasser und anderen unflat immerhin rein und ausgesaubert seyen.

(4.) Viertens. Bei der hinunterfahrt sollen dieselbe genugsame ruderknechte zu verschaffen, von denen aber umb den gebührenden lohn eingeschifften niemand zu ruderen oder rudergelt zu geben schûldig seyn.

(5.) Fûnftens. Die abfahrt des bônnischen schiffs von hier ab solle vom 15. aprilis bis zum 1. september nachmittags umb 2 uhren praecise bey alsdan gewôhnlicher leutung hiesiger pp. Capuciner klocken und vom 1. september bis an den 28. october, wie auch vom 15. februarii bis den 15. aprilis mittags alsobald auf den schlag von 12 uhren, vom 28. october aber bis den 15. februarii vormittags umb 11 uhr praecise geschehen, ohne jemand was stands und hoher bedienung er immer seyn môge, zu erwarten, widrigen fals der schiffman jedesmahl in die straf eines goltgûldens ohnnachlässig verfallen seyn.

(6.) Sechstens. Es solle gleichwohl der abfahrender schiffman vor seiner abfahrt zu verschaffen schûldig sein, dasz fur den oder diejenige, so sich verspatet und nachfolgen wolten, ein wohlversehener nachen zur hand seye, umb sich dessen gegen bare erlegung zweyer reichsthaler zur nachfahrt bedienen zu kônnen.

(7.) Siebentens. Im groszen nachmittagigem Bônner marckschiff sollen jederzeit wenigst zwey schiffmeistere seyn, welche dan neben schûldiger sorgfalt und obacht auf die schiffart, auch die zwischen denen eingeschifften entstehende streitigkeiten und zankhåndel môglichst beyzulegen und alles unwesen, so viel an ihnen, zu verhuten, die etwa vorgehende strafliche håndel aber gehôrigen orts anzubringen schûldig, widrigenfals sie schiffere, dafur straf- und brûchtfållig seyn sollen.

(8.) Achtens. Es sollen auch erwehnte schiffere keinen juden, bettler und dergleichen passanten gestatten, dasz in die schiffheeff eintretten, weniger darin platz nehmen môge, sonderen macht haben und schûldig seyn, selbe daraus zu treiben: wie nicht weniger denen sich etwa verspätenden vornehmen standspersohnen in gemelter heefen platz zu verschaffen und zu dem end ein oder anderen von denen sich darin befindenden geringsten baursleuten oder dieneren voran im schiff platz anzuweisen.

(9.) Neuntens. Das tabacktrincken solle gleichfals in gemelter heefen von ihnen schifferen nicht gestattet, sonderen die solches trincken wollen, alsobald, jedoch bescheidentlich, hinausgewiesen werden.

(10.) Zehntens. Dahingegen solle ein jeder eingeschiffter bey der hinunterfahrt fûr seine persohn zur fracht geben acht albus, von seinem handpåckelein und etwa bey sich habendem saugendem kind aber nichts zu geben schuldig seyn. Von kinderen, so stehen und gehen kônnen, solle halbe und von denen, so ûber sieben jahr alt, vôllige fracht gegeben werden.

(11.) Eilftens. Wan der leinenpatt uberschwemmet oder der Rhein dergestalt mit eys gehet, dasz die wiederhinauffahrt des abgehenden marckschiffs zu gewôhnlicher zeit nicht geschehen kan oder doch zu befahren, dasz nicht werde geschehen kônnen, solchen fals solle jede darin hinunter fahrende persohn 10 albus zur fracht zu zahlen schûldig seyn.

(12.) Wan gleichwohl einige unvermôgende beym eintritt ins schiff sich erkleren wolten an statt zweyer albus eine gewôhnliche meyl zu ruderen, solle solches demselben freystehen und 2 albus ihme an der gewônlichen fracht nachgelassen werden. Desgleichen solle wegen unvermôgender weibspersohnen, obgleich nit ruderen kônnen oder wollen, einige discretion wegen der verhôheter 2 albus von den schifferen gebraucht werden.

13tens. Bekente armen- und ordensleute von denen mendicanten sollen, wie hergebracht, umbsonst und ohne fracht mitgenohmen werden.

14tens. Frembden schiffleuten solle nicht erlaubt seyn, dahier einige waren, noch auch vor abfahrt des bônnischen marckschiffs einige persohnen einzunehmen.

15tens. Die abfahrt vom stattcölnischem ufer wieder herauf

solle morgens praecise und ohne einigen aufenthalt, wan die klock zu Lyszkirchen 8 uhren schlagt, fur sich gehen.

16 tens. Sôlche hinauffahrt solle durch das ganze jahr niemalen, als auf sonn- und hôchsten heiligen feyrtâgen und da sonsten der leinenpatt ûberschwemmet oder der Rhein mit eys gehet, unterlaszen: bey beyden letzteren fâllen aber einem jeden seine etwa eingeschiffte wahren ohnweigerlich wieder verabfolgt werden.

17 tens. Dan sollen furs kûnftig die Bônner schiffmeistere schüldig und gehalten seyn, zu Weszeling ein ausgeruhetes pferd bestelt und bereit zu haben, umb selbes bey ankombst ihres schiffs an statt des von Côllen mitgebrachten pferds alsbald anzuspannen und also in môglichster fruhe selbigen tags dahier anzulangen, niemalen aber des nachts unter weg bleiben, es were dan ungewôhnliches, dasz alhier bekentes zeichen nie berûhrendes kleines wasser.

18 tens. Dahingegen solle ein jede persohn an statt bis hieher gewôhnlicher 10 albus zwölf derenselben fur ihre herauffahrt geben, jedoch mit dem proportionirten unterscheid zwischen erwachsenen und kinderen, reichen und armen, wie oben beym 10 ten articul von der hinunderfahrt gemeldet.

19 tens. Ferners solle vom 15. februarii bis zum festag der hh. apostolen Simonis und Judae alle morgen umb 8 uhren bey hiesigen pp. Conventualen klockenleutung ein zimblicher starcker nachen mit sprügelen und aufgedeckten tuch und sonsten wohl versehen hinunter fahren und jede persohn, so darin hinunter fahret, gleichfals zahlen acht albus.

20 tens. Niemand, so in diesem fruhenachen oder nachmittagigem marckschiff hinunter oder auch wieder herauffahret, solle von den schiffleuten oder den ihrigen mit unfreundlicher zusprach oder sonsten einigermaszen behindert werden, einige commission oder brief seinem ab- oder hinauffahrenden freund oder bekenten mitzugeben und solches unter arbitrari straf deren, so dawider frevelen werden.

21 tens. Diejenige brief und commissionen aber, so sie, schiffleute, ûbernehmen und selben abents zu überlieferen oder auszurichten versprechen, sollen auch also unfehlbar geliefert und verrichtet werden. Was aber ein solches in specie nit zugesagt worden, gleichwoll des anderen morgens vor 8 uhren die liefer- oder ausrichtung geschehen und solches unter straf doppelter erstattung empfangenen lohns.

22 tens. Die zahle der Bônner schiffmeister solle, sobald als die ûberzâhlige, so genante bürde- oder fahrgerechtigkeit ausverstorben seyn wird, auf zwôlf restringirt und eingezogen werden und so fort verbleiben, es were dan, dasz die kûnftige wittiben deren anjetzo zum fahren berechtigten schiffmeisteren an einige zur schiffahrt qualificirte wieder heyraten würden und selben das meisterrecht vergûnstiget werden wolte.

23tens. Alle frachtgelder sollen zu gemeiner cassa gebracht und darin so lang aufbehalten werden, bis dasz zu vergleichender zeit und nach vorgangener verkůndigung unter alle in gleiche theil, jedoch mit der erklerung verteilet werden, dasz wegen gebrauchung eigenen oder frembden gezeugs unter den wittiben der üblicher unterscheid ferner fort observirt werden solle.

24tens. Gegenwertige verordnung solle bis zur gnådigster enderung ståt fest und unverbrůchlich, was aber dargegen mit der zeit einschleichen mögte, es seye ůber kurz oder lang, fůr unzulåssig und stråflich, nit weniger auf die nechstens einrichtende verzeichnus der frachtgebůhrnus von den waaren steif und fest gehalten werden.

Urkund unseres gnädigsten handzeichens und vorgetruckten churfurstlichen insiegels geben in unserer residenzstadt Bonn, den ersten tag monats martii des 1700ten jahrs.

Joseph Clement.

L. S.

ut. Frantz Henrich Fabri.

Caspar. Buck.

---

2. „Ältere Ordnung" des Bonner Rates für die Schifferzunft. Erste Hälfte des 18. Jahrhunderts.

Abschr. aus d. Jahre 1771. Pap. fol. 8 Blätter. St.-A. Düsseldorf, Kurköln, Generalia, Regierungssachen 134.

Schiffamtsarticulen.

Wir burgermeistere und rat der churfürstlichen residenzstadt Bonn thuen kund und bekennen hiemit öffentlich gegen jedermänniglichen, was massen vor uns in versammleten rat erschienen seind die ehrenhafte, ehrsam und bescheidene sämtliche schiffleut, unsere liebe mitbürgere, vortragend: Demnach bishero allhier grosse miszbräuch eingerissen, indeme so wohl frembde, als sie unter sich im einladen und fahren keine Ordnung gehalten hätten, dannenhero so wohl die naturliche als gute policey erforderen und nachführen wollen, hiernachen[1]) fals gemessene ziel und maass zu setzen, damit so wohl ihnen, welche alle begerliche beschwärnüssen abtragen

1) Unleserlich.

müssen, so lang sie dem handelsmann mit genugsamer schiffung gegen billige belohnung bedienet seyn können, den vorzug an hiesigem ort und so weit sich der statt gerechtigkeit erstrecket, gebühren und verbleiben, inmassen, dahe hingegen ihnen weder in nieder- noch oberrheinischen stätten, auch so gar in namhaften markflecken das geringste auf stappelstätt einzuschiffen, noch fortzuführen nicht gestattet würde, als auch unter ihnen selbsten eine beständige und ordentliche manier, wornach sie und ihr gesind sich zu richten, eingeführt und beygesetzt werden mögte, — thäten also zum fleissigsten bitten, gleich wie wir andere dieser statt zünften mit ehrbarlichen satzung- und ordnungen, womit gute policey erhalten würde und keinem in seinem gewerb ein nachteiliger einbruch geschehe, versehen hatten. Wir wollen auch gebührliches einsehen haben, ihnen die obrigkeitliche manutenentien und handhabung zu abstellung aller miszbräuch wiederfahren lassen, zu dem end sie etliche aus denen benachbarten stadtsordnungen beysammenbragten puncten uns überreicht, mit geziemender bitt, selbige nach notturft zu übersehen, zu erwegen und demnegst darab eine ordnung verfassen und mitteilen zu lassen, inmassen dan solche folgender gestalt mitgeteilet worden:

1 mo. Anfänglich und zum ersten, so sich ein lehrjung befinden thut, soll sich bey dem zeitlichen zunftmeister angeben und ihme nach dem gebühr einen goltgulden fur einzuschreiben, hernacher zwey pfund wachs in die kirch, wie imgleichen auch ein viertel wein und acht albus weiszbrod auf die zunftstuben geben und solle auch selbiger vier jahr allhier bey einem oder zweyen schiffleuten, als bey dem ersten zwey jahr, wie auch bey dem anderen zwey jahr ehrlich und from seine zeit ausdienen, dabey solle keiner in diese zunft auf- und angenommen werden, er seye dan der alter wahrer römischen, allein seeligmachender catholischer religion, ehrlichen namens, von frommen, ehrlichen elteren ehelich geboren.

2 do. Zweytens soll keiner in diese zunft auf- und angenomen werden, es seye dan, dass einer von dieser zunft, welche zunft in zwölf amtsgenossen allezeit bestehen soll, würde absterben und seye dan zuvorn von einem ehrsamen rat zu einem bürgeren angenomen und habe die gewöhnliche bürgerayd geleistet, alsdan solle der erster darzu qualifizierter, doch ein schiffmannssohn vor einem frembden mit schaffung eines grossen Bonnerschiffes, dabey frühnachens und darzu gehörigen gescherre, und wan von dem rat zu einem bürgeren veraydet wäre und begehrte, in diese gesellschaft angenomen zu werden, soll er zu allen dingen der zunft zu erlegen schuldig seyn ein viertel wein, acht albus weiszbrod, dem jungsten meistere einen groschen. Hernacher solle er nicht eher in die zunft eingelassen werden, es seye dan ein hohes wasser oder eisfahrt, zugleich seine gebührliche mahlzeit halten wie vor alters brauchlich. Dabeneben

soll er zu erlegen schuldig seyn, sechs gulden zum brudertuch, zwey pfund wachs zum geleucht der kirchen.

3 tio. Wan aber drittens solte ein wittib oder mitbruder seyn, so kein schiff und gescherr hat, solle nicht der zunft entworfen seyn, sonderen sollen ihre fahrt durch andere mitbrüdere, als nemblich vom ersten bis zum letzten um die halbscheid geschehen, dieweilen sie keine schiffung haben.

4 to. Weilen nun alle dieser orten löblich aufgerichte zunftbruderschaften unter sicheren schutz, schirm und vorbitt eines heiligen patronen sich begeben, als ist zu dieser zunft erwöhlet und aufgenohmen der heiliger bischof Nicolaus, in dessen vorbitt und intercession sich dan alle zunftgenossen sonderlich recommendiren, denselben verehren und in ihren nöten anrufen sollen, auch all und jede jahr auf dieses heiligen patroni festag die zunftbrüdere sambt ihren ehelichen hausfrauen mit dem ordentlichen ausgang aus des zeitlichen zunftmeisters haus dem amt der heiligen meessen, so alsdan binnen hiesiger pfaarkirch s. Remigii gehalten wird, andächtiglich beywohnen, einen opfer, wie vor alters gebrauchlich, aufopferen und vor dieser zunft lebendig- und abgestorbene brüder und schwesteren treulich bitten. Alsdan nach geschehenem amt der heiligen meessen sollen alle, so wohl frau als mann, aus der kirchen ordentlich in des zunftmeisters haus wiederumb eingehen bey straf eines pfund wachs für jederem in der zunftbruderschafts geleucht. Es solle auch in wohlbesagter hiesiger pfaarkirchen zu allen hohen festägen auf gewohnlichem zunftleuchter eine ziemliche grosse wachskerzen brennen. Darzu sollen alle und jede zunftgenossen, so wohl mann als weib, auf unseren heiligen patroni Nicolai festag in des zeitlichen zunftmeisters haus, allwohe das gewöhnliche zunftessen gehalten wird, gegen gebühr erscheinen. Wäre es aber sach, dasz sich einer dessen beschwerte, derselb soll solches dem zunftmeister anzeigen. Geschähe solches aber nit, derselbe soll in straf halben gelaags zu bezahlen erfallen seyn. Das gelaag soll ein jeder inwendig 14 tägen bey straf einer flaschen wein zu zahlen schuldig seyn.

5 to. Wan nun fünftens ein zunftbruder oder seine frau, kinder, knecht oder magd verstorben, soll ein jeder bruder mit zu begräbnüs gehen, wie auch sollen sie verpflichtet seyn, selbige leich mit zum kirchhof tragen. auch wan für des abgestorbenen seele das ambt der heiligen meess gesungen oder gelesen wird demselben andächtiglich beyzuwohnen und zu trost des abgestorbenen einen heller aufzuopferen bey straf eines pfund wachs.

6 to. Der nun zum sechsten in der zunftversamlung schwöret, gotteslästerlich- und ärgerliche wort gebrauchet, der soll dem zunftmeister in straf eines pfund wachs verfallen seyn, ein lehrjung aber oder knecht ein halb pfund geben, so oft gebüsset, wie oft verwirket.

7 mo. Welcher aber siebentens einem dröhet, freventlich heraus oder liegen heischet, soll der zunft zur straf geben in die zunftbüchs ein halb kopstück. Der aber, so ein messer oder degen wieder einen anderen ausziehet, oder mit einem anderen gewehr schlaget oder stosset oder sonst des faustrechts sich bedienet, solle jedesmal zur straf geben zwey goldgülden, deren halbscheid dem rat, übrigens der zunft heimfallen solle.

8 vo. Damit zum achten in zusammenkünften nicht anlass oder ursach zum zorn oder zancken gegeben werde, solle keiner dem anderen auf der zunftstuben geld abforderen oder mit einem anderen derselb rechnen, was sie ausserhalb der zunft oder stuben zu thuen haben bey straf eines halben viertel weins.

9 no. Welcher eine kanne, glas, fenster, disch, banck und dergleichen bei der zusammenkunften zerbricht, für ein glas, pott, jedes geschiere soll er bey straf einer flaschen wein des anderen tags ein anderes darstellen. Wer aber freventlich eins zerbricht oder zerwirft, des anderen tags zwey dargeben, bey straf eines halben viertel weins. Und hätte einer in übrigen stücken gesündiget, solchen schaden soll er alsobald des anderen tags wieder ergänzen bey straf eines halben oder ganzen goldgülden in die zunftbüchs, jedoch nach erkäntnus des schadens oder verbrechens.

10 mo. Soll der knecht die stuben reinigen, zur winterzeit einhitzen, gläser, pött und kannen schwäncken, disch und bänck setzen, denen zunftbrüderen aufwarten und nicht neben denselben an dem disch niedersitzen, bey straf eines halben goltgulden in die zunftbüchs.

11 mo. Was eilftens in der stuben insgeheim geredet wird, so fern es nicht gott, seiner kirchen, unserem gnädigsten landsfürsten und vorgesetzter obrigkeit zuwider und nachteilig, soll daselbst verbleiben und nichts davon ausgebreitet werden. Wer aber dagegen handelt, soll jedesmal gestraft werden mit einem goltgulden in die zunftbüchs.

12 mo. Damit zum zwölften diese zunftbruderschaft in aller wegen mit einer unterfolgter (!)[1]) treu und unzerteilter einigkeit verfast, stehen bleiben und erhalten werde, und ein zunftbruder so wenig durch seinen mitzunftbruderen als durch einen frembden in seiner nahrung vernachteiliget und verkürzet werde, so soll kein zunftbruder dem anderen seine schiffung in sein klein oder grosz (schiff) ohne desselben vorwissen und willen abhohlen, und wer das thuet, soll zur straf geben zwei goltgulden, deren einer dem rath, der ander der zunft erfallen solle, wie grösser das verbrechen aber wäre, desto grösser soll auch die straf seyn und solle dannoch der verbrecher darnach mit deme, welchen die schiffung gewesen ist, guten willen zu machen schuldig seyn.

---

1) Der Entwurf der Schiffer von 1770 hat: unverfälschter.

13 tio. Welcher aber dreyzehntens dem anderen in seine fracht stehet oder hintergehet oder sonsten dem handelsmann abwendig, widerwillig oder abständig machet, obgleich der traductor und abspanner selbst die fracht nicht bestehen würde oder könte, so solle er jedoch, ist er ein meister oder schiffmann, zur straf geben vier goltgulden, aber ein knecht, so solle er das halbe teil geben, welche straf halb dem rat, halb der zunft heimfallen solle.

14 to. Zum vierzehnten: umb alle streitigkeit zu verhüten, soll ein jeder zunftbruder von Cöllen auf seine alte gewöhnliche zeit abfahren, also auch, wan ein jahrmarck ist, sollen die zwey negste beym marck eine bürde machen, wie vor alters brauchlich gewesen. Ingleichen, so ein hohes wasser und der lingepatt überschwemmet ist, sollen beyde schiffleut, so zu Cöllen, ihre schiffung und fracht miteinander machen. Wer diesem widerhandlet, solle zur straf zwey goltgulden zu erlegen schuldig seyn, welche straf halb dem rat, halb der zunft heimfallen solle.

15 to. Es solle auch zum funfzehnten, wan ein pilgerfahrt vorfallet, sie seye wie oder wan sie wolle, derjenige zunftbruder, an deme die rechte bürde ist, sich mit einem frühnaachen und grossem Bönner schiff contentiren lassen. Wan aber alsdan noch was, soll in das los vom ersten bis zum letzten umbgehen. So aber nur ein frühenaachen allein übrig wäre, solle der negste am los in achtung nehmen. Kommt aber mehr hernach, ist sein los vorbey.

16 to. Damit zum sechszehenten, sowohl diese gesellschaft gleichs anderen löblichen zünften beschützet, wider alle nachteilige eingriff und miszbränch erwehret und vertretten werde, solle hinfuhro keinem ausländischen und frembden, so nicht eingesessene bürger seind, einige waaren grosz und klein von dieser statt oder ihrer gerechtigkeit, welche gehet oben der statt von hier bis in die Gronau, unter statt bis an die Rheindorfer bach, wie auch von hier bis Deutz und Müllheim einzuladen verstattet werden, wie lang die zunftgenossen mit ihrer schiffung den handelsleuten ein völliges begnügen und satisfaction gegen billigmässige belohnung werden leisten können. Derentwegen dan auch

17 mo, zum siebenzehnten kein zunftbruder mit einem ausländischen oder frembden schiffmann heuchlen, zum gesellen mit anstehen oder hinwieder denselben mit zum gesellen annehmen solle, sonderen, was ein zunftbruder allein nicht wird können mit seiner schiffung bringen, darzu soll er einen anderen zunftbruder annehmen und nicht anstehen lassen bey verwirckung der fracht und auf straf sechs goltgulden, deren halbscheid dem rat, andere der zunft zu erlegen schuldig seyn.

18 vo. Es soll auch zum achtzehnten keiner dem anderen sein gesind innerhalb des jahrs oder ausser der arbeit abspannen oder ohne des anderen wissen und willen. Der soll zur straf geben in die zunftbüchs einen goltgulden.

19 no. Zum neunzehnten soll in der zunft seyn ein zunftbüchs, in welcher sowohl die straffen, als andere gelder eingelegt werden sollen. Die strafgelder sollen sowohl zu behuef der armen, als des geleuchs befindenden dingen nach ausgespendet werden. Die schlüsselen aber zu oder von der büchs soll einer dem alten, einer dem jungen amtsmeister zugestellet werden.

20 mo. Wie oft zum zwanzigsten ein zunftbruder von hier auf Cöllen abfahret, solle er in die zunftbüchs jedesmal einlegen vier albus.

21 mo. Wan zum einundzwanzigsten den zunftbrüderen auf eine bestimmte zeit ein gebott angesagt wird, welcher nicht in derselben stund kommet, solle alsbald ein halb pfund wachs erlegen, es wäre dan sach, dass er sich durch erhebliche ursachen entschuldigen könte bey dem amtsmeisteren.

22 do. Wan also zum zweyundzwanzigsten jemand aus den zunftbrüderen ein gebott wolle machen lassen, solle derselb, ehe und bevorn ihme die zunftmeistere verstatten, vor allen dingen erlegen ein viertel wein, acht albus weiszbrod, dem jüngsten meister einen groschen, die zunft zu bescheiden. Welcher alsdan gegen diese zunftordnuug strafbar und unrecht erkennet wird, soll fürs erste dem kläger oder deme, so angeregtes gebott angestelt hat, sein ausgelegtes geld restituiren und vorderst nach befindung ermässigung und erkäntnüs gestraft, auch mit pfändung, jedoch auf vorgehendes erlauben und consens hiesigen magistrats, darzu angehalten werden.

23 tio. Im fall auch zum dreyundzwanzigsten einer der mitbrüder, so sich dieser zunft beygeflicket[1]), etwan wider gegenwärtige ordnung handlen würde, solle der meister denselben durch den zunftknecht pfänden lassen, dahe aber dem zunftknecht kein folg oder gehör geben, sonderen sich demselben widerstreben würde, soll der knecht auf bewilligung und erlaubnüs zur zeit regirenden bürgermeisters einen stattdiener zu sich nehmen und pfänden.

24 to. Zum vierundzwanzigsten soll ein jeder zunftbruder gedencken, alle vorgesetzte articulen zu halten und dem zunftmeister gehorsam zu leisten. Wer das nicht thuet, deme solle sein schild abgethan und von der stuben abgewiesen werden. Welcher sich nun

25 to zum fünfundzwanzigsten dergestalt verhält, dasz sein schild abgethan wird, derselb soll sich nicht einbilden, dass er sich mit einem, zwey oder drey goltgülden wiederum hineindringen wolle, sonderen damit die gesellschaft in ehrbarkeit und guten sitten rühmlich erhalten würde, solle über dessen mutwill und verbrechen reiflicher erwegung nach mit ernsthafter straf angesehen werden. Und welcher also der stuben verwiesen wird, derselbe solle seiner bürde oder fahrt beraubt seyn, bis dahin derselbige sich mit dem magistrat zuvorn und hernach mit dem amt abfindet und willen machet.

---

1) Entwurf von 1770: pflichtet.

3. Ordnung Erzbischof Max Friedrichs für die Bonner Schifferzunft. (Bonn, 1771 April 29).

a) Gleichzeitige Abschrift. St.-A. Düsseldorf, Kurköln, Generalia, Regierungssachen 134.

b) Entwurf der Hofkammer[1]) von 1770 Aug. 31. ebd. Kurköln, Rheinschiffahrt 11.

(Churfürstliche gnädigste bestättigung und verordnung für die schifferzunft der hiesigen churfürstlichen residenzstatt Bonn)[2]).

Wir Maximilian Friderich, von gottes gnaden erzbischof zu Cöllen, des heyligen römischen reichs durch Italien erzcanzler und churfürst, legatus natus des heyligen apostolischen stuhls zu Rom, bischof zu Münster, in Westpfahlen und zu Engern herzog, burggraf zu Stromberg, graf zu Konigsegg, Rottenfels, herr zu Odenkirchen, Borckelohe, Werth, Aulendorf und Stauffen pp. thuen kund hierdurch und jedermänniglichen zu wissen: Nachdeme uns mit mehreren umständen unterthänigst angezeigt und hierauf bey unserer churfürstlichen hofcammer gehorsamst referiret worden, dass bey der dahiesigen unserer churfürstlichen residenzstatt schifferzunft des auf- und abfahrens, fort der lad- und lossung halber von einiger zeit her etwaige unordnung und dabey sich zeigende gebrechen eingeschlichen, auch derley noch weiter einschleichen zu mögen wohl zu beförchten seye, wir aber all solchem und dergleichen übel misbräuchen und daraus entstehenden schlechten folgen bestthunligst vorgebogen und die schiffahrt selbsten nicht weniger als die darzu gehörige und gebraucht werdende leute, fort die schiffabfahrten sowohl, als derselben ladungen zu mehrerer gewiszheit und bequämlichkeit deren reisenden passagiers kauf- und handelsleuten in diensame anstalt- und ordnungen gebragt gnädigst wissen wollen (wasmaszen wir)[3]) dahero auf das beständigste gedachter schifferzunft unter sich vereinbarte, hiebey angeheftete, so geheischene zunftarticulen landfürstlich gnädigst (bestättiget und)[3]) bekräftiget, fort fürstvätterlich gnädigst verordnet, vestgesetzt und befohlen haben, wie dann hierdurch mildest (bestättigen und bekräftigen, gnädigst)[3]) verordnen, vestsetzen und befehlen, dasz:

---

1) Anwesend: Hofkammerpraesident Freiherr von Spies, Director Neesen, die Räte Feusser, Bodifé, Radermacher, Hauptmann, Mastiaux, Braumann, Keiffen.

2) Überschrift des Entwurfes.

3) Im Entwurf von gleicher Hand eingeschoben.

1 mo zwar die schifferzunft (nicht allein in der Bönnerfahrt, sondern)[1]) auch in all anderen den Rheinstrom auf- und abfahrig, dahier mit kaufmansgüter oder passagiers sich ereignenden reisen nach art und beschaffenheit der vorang dergestalt jedoch verstattet seye, dasz diese dergleichen reysend für selbigen preisz und fracht und darzu bequämlichen schiffen wie die frembde anzunehmen verbunden seyn sollen.

2 do, dasz ermelte schifferzunft wie jeher und allzeit, also auch auf die künftige zeiten aus zwölf und nicht mehreren schifferen bestehen und in allen vorfällen und ereignissen ermelten ihren von alters her habenden zunftarticulen und dem löblichen herbringen, in so weit dies und jenes durch gegenwärtige unsere gnädigste verordnung nicht verbesseret oder abgeändert ist, sich allerdings gemäsz, auch sonsten durchaus als wackere, redlich, auch fleissige schiffleut betragen sollen, und gleichwie

3 tio, andere in erzstiftischen städten am Rhein seyenden schifferzunften die unverweigerliche gerechtsamkeit gebrauchen, dasz keine frembde schiffere an sothanen städten so wenig waaren und güter, als personen[2]) nach der in art. 1 mo vermeldeten art in ihre schiff einnehmen und zu berg oder zu dahl gegen billiges frachtgeld fahren mögen, also wird der hiesigen schifferzunft ein gleiches auch von alters her ihnen zugestandenes recht gestalten alle von hiesiger residenzstadt fortgebracht werden wollende passagiers und personen, so als die anderwärtig zu verführende waaren und güter einzunehmen, einzuschiffen und gegen billige, (bereits taxirte, auch noch weiter erforderlichen falls von churfurstlicher hofcammer zu determinirende)[3]) frachtgelder auf bestimmte ort und ende hinzufahren hiedurch gnädigst bevestiget, der gestalt jedoch, dasz, dahe ihnen an anderen erzstiftischen städten, flecken und sonstigen ortschaften, wohin sie von hier oder zu berg oder zu dahl abfahren, frey gelassen und unbenohmen seyn muss, die in den ersten zwey tagen nach der lossung bekommen könnende ladungen einzunehmen, selbige auch dahier denen von anderen städten und flecken mit ladungen angekommenen schiffleuten, die ohne einig besondere und mit fleisz geschehende werb- und bewerbung zur mitnahm haben könnende waaren und güter einzuladen zu lassen müssen, als warüber erforderlichen falls wir eine besondere verordnung und befehl erlassen werden.

4 to verstehet es sich von selbst, dasz ein jeder nach gefallen

---

1) Im Entwurf von gleicher Hand eingeschoben.

2) Das Folgende lautet im Entwurf vor der Korrektur: den in art. 1 mo vermeldeten fall ausgenohmen in ihre schiff einnehmen und zu berg oder zu dahl gegen billige und von hieraus allenfals ferner zu tax- und determinirende belohnung.

3) Von gleicher Hand eingeschoben.

sich und das seinige dahier in jachten einnehmen und wohin er will, fahren lassen könne, auch dasz etwaige kleine frachten und geringfügige güter ohne und mit ihren personen sich durch auswärtige schiffere von dahier am Rhein abhohlen und in ihre fahrnachen einschiffen zu lassen, weder eingesessenen bürgeren weder frembden verbotten seye.

5 to, weilen vieles daran gelegen ist, dasz unter denen zunftmeisteren selbsten eine ordentliche art und manier gebrauchet werde, wornach sie und ihr gesind sich zu richten und zu achten haben, so haben wir hiemit besonders gnädigst verordnet und vestgestellt, dasz weder ausländere, noch solche personen, welche dahier nicht zünftig, noch zur zunft qualificirt sind, in dem bezirck hiesiger unserer churfürstlichen residenzstadt, ausser wie vorgemeldet, laden, und fahren, noch sonsten in der schiffahrt etwas, womit die dahiesige zunft beeinträchtiget oder benachteiliget werden könte, unternehmen, mithin, falls jemand in dergleichen eingriffen (und übertrettungsfällen)[1]) ertappet, mit einer mässigen entschädigung(sstraf)[1]) belegt, in schweren[2]) (vergehungen)[1]) aber diese bey unserer churfürstlichen hofcammer geziemend[3]) angezeigt und von derselben alsdan die proportionierte straf angesetzet werden solle.

6 to, so sich nun jemand zur zunft qualificiren und zum lehrjungen angeben will, als dan hat dieser sich bey zeitlichem zunftmeistern zu melden und demselben für einschreibungsgebühr zwey goltgülden, zwey pfund wachs in die kirch und nebst acht albus für weiszbrod, auch zweyn zinnernen telleren, ein viertel wein abzureichen und alsdan vier jahr bey einem deren dahier zünftigen schifferen, oder aber nach befund zwey jahr bey einem und noch zwey jahr bey einem anderen treu, from und ehrlich gedachte zeit auszudienen. Jedoch soll im letzten fall von dem die überschreibung verlangendem, so vom schifferen, als vom lehrjungen derselben erhebliche ursach beygebragt werden.

7 mo soll keiner in diese schifferzunft auf- und angenohmen werden, der nicht catholischer religion, ehrlichen namens und von fromen elteren ehelich geboren ist. Und hat also der aufgenohmene die vier lehrjahre ausgedienet, alsdan stehet ihme frey, sich für einen schiffknechten ausschreiben zu lassen. Er hat aber nebst einem viertel wein und acht albus weiszbrod einen goltgülden zu erlegen und demnegst noch zwey jahr bey einem qualificirten schifferen für knecht zu fahren, ehe er als schiffer aufgenohmen werden kan und soll.

8 vo mit denen schiffersöhnen soll es aber folgends gehalten werden, dasz diese auch zwey jahr bey einen anderen schifferen

---

1) Von ders. Hand nachträglich eingeschoben.

2) Durchgestrichen: eingriffen und übertrettungsfällen.

3) Statt: unterthänigst.

fahren, widrigens der aufnahm zum wirklichen schiffer sich nicht zu erfreuen haben und ein jeder von dergleichen schiffersknecht unter dem gehorsam des amts stehen, fort, wan er etwas in kleinem verbrochen, darüber die amtsmässige geringe straf erwarten, auch, wan einer derselben sich vereheligte, sich alsbald der zunft beyschwöhren lassen.

9 o soll die aufnahm in die zunft anderst nicht geschehen können, noch gültig seyn, es seye dan, dasz wan ein und anderer von denen schiffleut auf der reys oder sonst behindert wären, derselben jederzeit mittelst vorgängig angesagten gebotts sieben, sechs oder wenigstens fünf an der zahl zusammen getretten und darüber ein behöriger schluss gemacht worden wäre.

10 mo. Wan nun von denen zwölf amtsgenossen einer absterben wird, so soll der erste darzu qualificirte, jedoch, dass dem vorhandenen schiffmanssohn der vorzug zu lassen, auf gebührendes begehren nach anschaffung eines so geheischenen Bönner. des frühnachens und des darzu gehörigen gescherres in die zunft aufgenohmen werden, wobey dieser ein viertel wein und acht albus weiszbrod zum voraus abgereichet, demnechst zeit sechs wochen nach der gethaner ersteren fahrt, man durch hohes wasser oder eisfahrt nicht behindert, die von alters gebräuchliche geringe, jedoch anständige mahlzeit gegeben, dan zwey pfund wachs zur kirch, auch sechs goltgülden zum brudertuch und dem jüngsten meister einen groschen erlegt haben oder aber er vorher in die zunft nicht zugelassen werden muss.

11 mo. Wan eine wittib oder ein mitbruder kein schiff und gescherr mehr hätte, darumb sollen diese aus der zunft nicht verworfen seyn, sonderen die sie oder ihn in der ordnung treffende fahrt durch einen anderen zünftigen schifferen vom ersteren bis zum letzteren uns die halbscheid des verdienstes geschehen, jedoch aber sie oder er einen anderen sothane Bönner reis zu verkauffen oder zu übertragen nicht befugt seyn.

12 mo. Umb auch alle uneinigkeit unter denen schifferen zu verhüten, soll ein jeder zünftiger von Cöln um die von alters gewöhnliche zeit abfahren, fort, so ein jahrmarck wäre, die zwey nechsten eine von alters gebräuchliche bürde machen, im gleichen beym hohen wasser und überschwemmetem leinenpfad beyde zunftbrüder ihre schiffahrt und fracht mit einander machen und der ein solches verweigerende dem amt in eine mässige buss, nach grösse des verbrechens und entstehenden schadens aber nach ermessen unserer churfürstlichen hofcammer (in brüchtenstraf)[1]) verfallen,

13 tio soll ein jeder von hier abfahrender Bönner mit einem anckernachen ohnfehlbar versehen und ohne solchen, es wäre dan

---

1) vgl. S. 43 Anm. 1.

solches durch wind und wetter behindert, abzufahren unter straf von sechs goltgulden verbotten seyn.

Nach welchen unserer hierdurch erteilten gnädigsten confirmation und declaration, auch landsherrlichen mildesten befelch und verordnung ein jeder, den es nur betrifft, sich unterthänigst zu achten und gehorsamste folge zu leisten hat, so lieb ihme seyn wird, unsere höchste ungnade und andere gemessene strafen zu vermeiden.

Urkund dieses, geben Bonn, den 29ten aprilis 1771.

L. s.

St. freiherr v. Spies von Büllesheim.

H. Schulten.
