Zeitschrift: Argovia : Jahresschrift der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau

Herausgeber: Historische Gesellschaft des Kantons Aargau

Band: 33 (1909)

Artikel: Die Schiffergenossenschaft der "Stüdler" in Koblenz

Autor: Siegfried, Fritz

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-39409

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 05.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Die Schiffergenossenschaft der „Stüdler“ in Koblenz.

Von FRITZ SIEGFRIED.

Vorwort.

Gerhard Börlin sagt im Vorwort zu seiner Brochüre „Die Transportverbände und das Transportrecht der Schweiz im Mittelalter“ (Zürich 1896) u. A.: „In zweiter Hinsicht muß hier erklärt werden, daß diese Untersuchung nicht den Anspruch erhebt, vollständig zu sein, weil zweifelsohne außer den behandelten Transportverbänden noch eine Anzahl anderer bestanden hat. . . .“ Zu den in Börlins Arbeit nicht erwähnten Transportverbänden gehört nun auch die Genossenschaft der „Stüdler“ in Koblenz. Ich hörte vor einigen Jahren, einer meiner Freunde, aus Koblenz gebürtig, habe als Kantonsschüler in Aarau den Cerevisnamen „Stüdler“ getragen und von ihm erhielt ich die Erklärung, der Name stamme von einer früher in seinem Heimatdorf vorhanden gewesenen, seit der Erbauung der Eisenbahnen aber aufgelösten Schiffergesellschaft, die „Stüdler“ genannt.

Die Gesellschaft interessierte mich und ich ging ihren Spuren nach, so weit man sie rückwärts verfolgen kann. Leider ist nur noch wenig urkundliches Material vorhanden, aus dem vorhandenen habe ich mich bemüht, so gut als möglich ein Bild zusammenzustellen über die Entstehung der Stüdlergesellschaft, über ihre Organisation, ihre Tätigkeit und ihre Auflösung. Vielleicht ist es mir gelungen, damit eine kleine Ergänzung zu Börlins verdienstlicher

Arbeit wie zur Geschichte der Rheinschiffahrt überhaupt zu liefern. Das urkundliche Aktenmaterial für die vorliegende Arbeit überließen mir die Herren Dr. Hans Herzog aus dem Aargauischen Staatsarchiv, Gemeindeammann, jetzt Bezirksverwalter Kalt von Koblenz aus dem dortigen Gemeindearchiv und Staatsarchiv, G. Walter aus dem Staatsarchiv Schaffhausen. Plan und Profil verdanke ich der Liebenswürdigkeit des Herrn Ingenieurs Schmid-Läuchli in Aarau. Verschiedene interessante Einzelheiten teilte mir Herr Melchior Gaßler von Koblenz mit, der letzte noch lebende Stüdler. Allen diesen Herren danke ich für ihre Mithilfe bestens, ersterem auch noch besonders dafür, daß er mir lesen half, wenns in den Urkunden auch gar so kraus aussah.

Aarau, im Herbst 1909.

F. Siegfried.

Die Örtlichkeit. Etwa 1600 Meter oberhalb des Dorfes Koblenz, 800 Meter oberhalb der Einmündung der Wutach in den Rhein, treten auf eine Länge von 460 Metern die Felsen im Rheinbett bei niederem Wasserstand so nahe zu Tag, daß man fast trockenen Fußes den größten Teil des Rheines überschreiten könnte.

Diese Partie des Rheines heißt der „Koblenzer Laufen" oder „der kleine Laufen", letzterer Name im Gegensatz zum „großen Laufen" in Laufenburg.

Das Wasser verliert sich in drei Längsspalten und auf der ganzen Länge des Laufens ist die Schiffahrt nur durch zwei derselben möglich.

An der Hand des beiliegenden Planes des Laufens und des Profiles desselben ergibt sich folgende genaue Beschreibung:

Vom schweizerischen Ufer weg erstreckt sich 135 Meter in den Rhein hinaus in der ganzen Länge des Laufens eine kompakte Felsbank, über die keine Schiffahrt möglich ist; dann folgt eine 5—11 Meter breite und 4½ Meter tiefe Längsspalte, „Ruschelöchli", auch „Bläue" genannt. Diese konnte und kann nur bei hohem Wasserstand mit Weidlingen befahren werden, denn in ihr hemmen bei Niederwasser zwei Felsen, „Lachs" und „Zapfen" geheißen, die Fahrt. Fuhren die Schiffer durch diese Spalte, so nannten sie die Fahrt „vorenabe".

Die zweite fahrbare Längsspalte, 3—5 Meter breit und 3—3½ Meter tief, liegt im badischen Teil des Rheines, sie ist auch bei Niederwasser befahrbar und wurde des-

halb zum Warentransport am meisten benützt. Sie heißt der „Känel". Fuhren die Schiffer durch diese hinunter, so nannten sie die Fahrt „hintenabe". Zwischen Ruschelöchli und Känel liegt, 47 Meter breit, der „Judis", durch dessen Mitte eine 8—25 Meter breite und $7^1/_2$ Meter tiefe Längsspalte läuft, die aber ganz unfahrbar ist. Erstens ist sie der ganzen Länge nach mit einzelnen bis nahe an die Oberfläche ragenden Felsköpfen besetzt und zweitens stürzen die Wasser von rechts und links mit solcher Gewalt in sie hinunter, daß heftige Strudel und Wirbel entstehen, über die kein Weidling hinwegfahren könnte. Verfehlt ein Schiffer bei der Einfahrt in den Laufen sein Ziel: den Eingang in einen der beiden schiffbaren Seitenkanäle, und reißt ihn die starke Strömung in den „Judis", so ist er rettungslos verloren.

Endlich folgt vom „Känel" bis ans badische Ufer, 63 Meter breit, eine wie am Schweizerufer kompakte Felsbank, über die hinweg Schiffahrt zu keinen Zeiten möglich ist.

Zur Überwachung und zum Schutz der Rheinschiffahrt sowohl, als auch zur Überwachung der damals jedenfalls noch viel größeren und schiffbaren Wutach, hatten die Römer, unter den Kaisern Valens, Valentinian und Gratian ziemlich genau in der Mitte zwischen dem Ende des Laufens und der Mündung der Wutach, von jedem dieser Punkte je 400 Meter entfernt, auf dem linken Rheinufer einen Wartturm errichtet, etwa im Jahre 371 n. Chr., „in summa rapida", also bei der obersten Stromschnelle, wobei denn der Laufen bei Laufenburg als die „media" und der Höllhacken bei Rheinfelden als die „infima rapida", die mittlere und unterste Stromschnelle, zu betrachten wären. (Vergleiche hierüber Anzeiger für Schweiz. Altertumskunde IX. Bd. 1907, 3. Heft Seite 193.)

Zum Befahren dieser gefährlichen Stelle des Rheines und zum Transportieren von Gütern durch die beiden Rinnen bedurfte es erfahrener, tüchtiger und ortskundiger Schiffer und es ist deshalb begreiflich, daß die Schiffahrt den kleinen Laufen hinunter in den Händen der demselben zunächst wohnenden Männer von Koblenz lag, die denn auch das ausschließliche Privilegium dazu hatten.

Seit wann? Unsere ersten Urkunden stammen aus der 2. Hälfte des XVII. Jahrhunderts, allein auch hier trifft zu, was Börlin auf Seite 10 seiner Brochüre sagt: „Der Umstand, daß manche Quellen aus ziemlich später Zeit datiert sind, darf nicht zu sehr ins Gewicht fallen, weil viele eben die erste Aufzeichnung *alten Herkommens* sind."

Und auch für die Schiffleute von Koblenz gilt das von Börlin auf Seite 16 Gesagte: „ . . . ist festzuhalten, daß überall kein Einzelner das Unternehmen in Händen hatte, sondern daß die Dorfgenossen das Gewerbe betrieben neben ihren sonstigen bäuerlichen Beschäftigungen."

In Koblenz betrieb die Schiffahrt und den Warentransport durch den Laufen hinunter die Gesellschaft der *„Stüdler"*.

Der Name der Schiffergesellschaft. Über den Ursprung dieses Namens gibt ein von der Gemeinde Koblenz im Jahr 1674 an den Landvogt in Baden eingereichtes Memorial folgende Auskunft:

„Daß die Schiff Leüth von Coblentz darumben *Stäudler* genennet werden; weilen man die ob ſich führende Schiff bey großem Waßer, mit langen Häggen Von einer Studen zue der anderen Ziehen, und ſchalten müeßen".

Verleihung des Schiffahrtsmonopoles an die Stüdler. Wie weit die Verleihung des Monopoles oder der Gerechtsame des Gütertransportes durch den Laufen hinunter an

die Genossenschaft der Stüdler, resp. an die Gemeinde Koblenz, zurück datiert, ist nicht mehr festzustellen. Die erste Nachricht, die wir darüber haben, ist ein Eingriff der Geistlichkeit in die Hoheitsrechte des Staates.

Über den Rhein als Reichsstraße übten die staatlichen Hoheitsrechte mit Handen des Landvogtes in Baden die VIII alten Orte aus. Daneben besaß der Bischof von Konstanz im jetzigen Bezirk Zurzach die niedere Gerichtsbarkeit, zu deren Ausübung er im Schlosse zu Klingnau einen Obervogt sitzen hatte. Im Jahr 1671 war hochfürstlich bischöflich Konstanzischer Rat und Obervogt zu Klingnau und Zurzach, Gerichtsherr zu Degerfelden, Lengnau und Schneisingen, etc. etc. Herr Oberst Johann Franz Zweyer.

Dieser erteilte zwölf Männern in Koblenz das alleinige Recht der Schiffahrt durch den Laufen gegen einen jeweiligen auf Martini ins Schloß zu Klingnau zu zahlenden Zins von 2 ℔ Geld oder 12 Konstanzer Batzen.

Hierüber beschwerten sich die Gemeinde Koblenz und die Stüdler beim Landvogt in Baden und es erließen die Ehrengesandten folgenden

Receß vom 21. Juli 1673.

Alß nun vor uns erſchienen ein Ußſchutz von der Gemeind Coblentz undt uns in Underthenigkeit eröffnet, was geſtalten in Ihrer Gmeind von altem hero etwelche die Kleine ſchifffahrt gegen ſchaffhaüſiſchen Lauffen hinauff zue verkehren, undt wahren hin und zue führen gewüße Männer geweſen, die man die Stüdler nambſet, undt ſolches in der Gmeind umbgehen laßen, damit auch von Zeit zue Zeit ein Jeder ein ſtückhli Brodt zue gwünnen habe.

Anitzo aber habe Ihr Junkher Ober Vogt Zweyer uß dieſem Steüdler weſen krafft Brieffs uff 10 oder 12 Männer allein ein Erlehen gemacht, undt einen gewüßen Jährlichen Zinß zue dem Schloß Clingnauw hierauff geſetzt, neben

einem in dem Brieff begriffenen Urſatz an Leib undt guet zu straffen undt Confiscation der Weidling undt ſchiffzeugß, welches Brieffs, undt Neüerung die Gmeind ſich hoch beſchwehre, pittent, man ſie bey dem alten Harkhommen deß Steüdlerweſens halber verbleiben laßen, und ſie dieſer neüwen Lehen, ſo nur auff etwelche geſtellt entheben wolte, wobey Hanß Schweri, als der daß alte hochoberkeitliche Lehen der Abfuhr großer ſchiff hat; von dem er lauth Badiſch Schloß Urbary Jerlich der hohen Oberkeit 12 ß xr zahlt, undt deßen ein Lehnbrieff von Herrn Landtvogt Tribolet habe uns auch in Undthenigkeit eröffnet, daß Junkher Zweyer Ihme angehalten, durch einen gleichen Lehenbrieff von Ihr fürſtl Gnd zue Conſtantz diſer ſchifffahrt halber zue nemmen, darauff auch ein gewüßer Jerlicher Zins zue dem Schloß Clingnauw geſchlagen, undt forderent die neüwerwelte ſteüdler Ihme von jedem fäßli ſaltz 6 xr Zohl, wan er deßen auff ſeinen ſchiffen hinunderfüehre, undt wan der Lauff bey Coblentz, welcher ſehr gefährlich außputzent mangle, müeßen die pauren oder hohe oberkeit die Arbeit undt Köſten haben, undt Zahle der Grichtsherr nichts daran, umb Gnäd Rath undt Befelch pittent weßen ſich zue verhalten."

Die Ehrengeſandten entſchieden: die Gemeinde Koblenz ſolle das Stäudlerweſen bis auf völlige Deciſion wie von altersher haben „und under ihnen umbgehen laſſen und solle der Herr Landvogt darin obhalten und ſolle der 12 neuernambſeten Stäudleren Brieff bis auf weiteren Befelch bei der Kanzlei Baden verbleiben."

Um diesen Entscheid kümmerten sich die „12 Neuernambſeten" nicht, die Gemeinde Koblenz und die Stüdler klagten abermals beim Landvogt und es erging am *12. Juli 1674* der folgende

Receß deß Stäudler Weßens In Coblentz betreffendt.

Wihr die Abgeſandte der Acht Alten der Graafffchafft Baden Regierendten Orthen, der Zeit auff dem Tag der Jahresrechnung in Baden Verſambt; Uhrkunden hiemit. Daß dato von der gmeind Coblentz Unß abermahlen Klag vorkommen, waß geſtalten die 12. Männer, ſo von Herren

Obervogt Zweyer zue Clingnauw einen brieff haben, der Ferndrigen, von den Herren Ehrengeſandten ertheilten Urtheil nit allein kein ſtatt, und volg thuen, ſonder die von der gmeind nit gelten laßen wollen, alſo haben Wir alle nothwendigen Bericht hierüber eingenommen, Alte Verträg, und Landt Markh Brieff vorleſen laßen, darauß ſich heiter erſcheint, daß alle Reychßſtraßen zue Waßer, und Landt, und ſonderlich der halbe Rhein der hohen Oberkeit Zueſtendig iſt, und dahär den Erkent, Daß Erſtlich der Jenige von Herren Zweyer Obervogt zue Clingnauw den Zwölff Männeren ertheilte Lehenbrieff nichtig und ungültig ſeyn und in Unſere Canzley gelegt werden, und damit ſich keiner zue beklagen habe, daß Er nit auch ſein Pfennig gewünnen könne, ein Jeder von der gmeindt der der Schiffahrt erfahren, und mit einem Weidling oder Schiff verſehen; Deß Hanß Schweriß der großen Schiffahrt halben Oberkeitlich ertheilten Lehenbrieff ohne nachtheil, fahren ſolle mögen; Die gmeind aber für die ſo Fahren umb erwahrloſung der Wehren Bürg und Nachwehr ſeyn ſolle; Mit dieſem Zuethuen, daß fürderhin keiner der gleichen Lehenbrieff, ſo die Reychßſtraß zue waßer oder Land berüehren, von Jemandt anderem alß der Hochen Oberkeit gemacht werden, auch ein Jeweiliger Landtvogt die gmeindt Coblenz bey Ihrem Steüdler weßen ſchüzen und ſchirmen ſolle. Uhrkundlich haben Wir dißen Receß in Unſer Aller Namen mit Unſereß Lieben und getreüwen Landtvogts der graafffchafft Baden im Ergeüw, deß Edlen Veſten und Weyßen Haubtmannen Carl Leodegarj Lüßiß, alt Landtammann zue Underwalden Nit dem Kernwaldt Secret Inſigill verwahren laßen. Den 12. July A° 1674.

Der Streit ging aber weiter, und es ist als die im Rezeß vom 21. Juli 1673 genannte „völlige Deciſion“ der dritte Spruch der Ehrengesandten anzusehen, der am 27. Juli 1676, erfolgte als

Confirmations Und ſchirm Brieff der gemeindt Koblentz von Wägen des Steüdler wäßens.

Wir die Abgeſandte von Stett und Landen der Acht Alten der Grafffchafft Baden Im Ergöw Regierendter Orthen

der Zeit auff dem Tag der Jahrrächnung In Baden Verſambt, Uhrkunden hiemit, daß vor Unß erscheinen Ein Ehren auß Schulz Von der Gemeindt Koblentz, Under Thenig Vor bringende, waß geſtalten Ihnen in der ſchifffahrt Und Steudler wäßens der gantzen Gemeindt Koblentz zue gehörig grauwe Zeit hero großer Intrag Und ab bruch Beschähen, In deme Vill Frömbde mit Weidlingen bey guetem Waßer durch den Lauffen fahren, bey böße m Waßer aber sie Von Koblentz zue der fahrt aſtringieren Und Verbinden wollen da doch iederwillen anderß nichts Als was mit gantzen Und halben Nauwen auff einmahll Ohm auß Laden geführt werden Mögen paſſiert worden. Deßwägen Ihr Under Thenig Und gehorſambe bit An Unß Lange, Wir Ihnen hierinnen Unßer Oberkeitliche hilff handt bieten Und sie der geſtalten manutenieren wolten, daß sie bey Ihren alten gebrüchen Und letſt erhaltenen Urtlen geschirmbt Verbleiben möchten. Darumben sie Unß Ihre Receß Vor gewißen. Wan nun wir Ihr Undertheniges Vorbringen Angehört Und Ihre Receß erſähen, haben wir zue Rächt erkännt, Und geſprochen daß Erſtens Der Jänige Steüdler Brieff, ſo Junkher Zweyer zue Clingnauw Zähen Mäneren ertheilt, Todt, ab und zue nichten erkänt worden, hingägen die Jänige algeerte Zwo Urthlen De do. den ein Und Zwäntzigisten Jully Anno Taußent Sächs hundert, Und drey Und sibentzig. Und den Zwölfften Jully Taußent Sächshundert, Vier Und sibentzig zuen be:ten Krefften Erkänt ſeyen. Und das Steüdler Wäßen oder Koblentzer Schifffahrt der gemeindt Coblentz Ins Gmein zue dienen, die gmeindt Koblentz hingägen in Ihren Koſten den Lauffen süberen Und ihn Ehren halten solle, darumben Sye gebührende bürgschafft Krafft Vorgehender Zwoen Urthlen Zue Leiſten ſchuldig iſt. Jedoch ales der großen Schifffahrt nacher ſchaffhaußen welche Järlich Zwölff Pfundt ins ſchloß baden Zinßet, ohne nach Theill.

Alſo und dergestalten, das Kein Frömbde mit Weidlingen oder Kleinen ſchifflenen durch den Koblentzer Lauffen, es ſye gleich mit Saltz, güeter, Früchten, Win oder Anderley wahren, ſunderen Zue Coblentz auff dem

Lauffen abgeladen ſoll werden, Auch waß Von großen Schiffen außgeladen werden Müeſte, Und waß zue Koblentz Undt so weidt sich Ihr Gmeindt erſtreckht ab Laden wurde, Keine frömbde abführen ſunder Jhnen denen Von Koblentz zue führen gehörig Und Einer gmeindt Zue Nutzen ſeye. Ohne Intrag Über Laßen werden solle Waß aber die Schiff Meisteren Von Schaffhaußen In Großen ſchiffen ohne auß Laden auff einmahll Auch die lchiffleüth Von Lauffenburg in einem großen ſchiff von Zurzach ohne auß Laden, nit das sie auß Einem ſchiff in das ander Übertragen, durch den Lauffen Führen mögen, solle selbige ohn gehinderet, wie biß dato paſsieren laßen Im Überigen aber gäntzlich bey Vorermelten Urthlen ſein und Verbleiben, darbey ſye fürß Knüfftig Krefftig manuteniert Und geſchirmbt werden ſolle Deßen zur wahren Uhrkundt, ſo haben Wir dißen Confirmations Brieff in Unßer aller Namen mit Unſeres Lieben, Und getreüwen Landvogts der Graffschaft Baden im Ergöüw, deß Edlen, Veſten, Und Weißen Hauptmann Johanneß wäber, deß Raths zue Zugg, Angehänkhtem in ſigell Verwahren Laßen.

Den ſiben Und Zwäntzigiſten Tag Jully deß Taußent Sächs hundert ſächs und ſibentzigiſten Jahr.

Die drei Entscheide der Ehrengesandten sind wörtlich in den Text aufgenommen worden, erstens weil uns aus dem dritten die älteste Kunde wird über die Befugnisse und Pflichten der Stüdler und der Gemeinde Koblenz, die Schiffahrt durch den Laufen betreffend, und zweitens, weil sie die Grundlage bilden für alle späteren Entscheide der Ehrengesandten und der Landvögte in Baden, weil diese beiden Behörden dieselben in allen ihren Urteilen anrufen.

Rechte und Pflichten der Stüdler und der Gemeinde Koblenz. Demnach hatten die Stüdler nicht nur das alleinige Recht, auf kleinen Schiffen oder Weidlingen Salz und Güter aller Art, welche auf solchen Fahrzeugen von anderen Schiffern bis oberhalb des Laufens gebracht worden waren,

den Laufen hinunter zu führen, sondern auch das des Transportes den Laufen hinunter für alle Güter, welche in großen Schiffen bis zum Laufen gebracht wurden und dort oder soweit sich der Gemeindebann erstreckte, zur Abfuhr durch den Laufen mußten abgeladen werden.

Dagegen fiel den Stüdlern nicht zu der Transport von Waren, welche *ohne Ausladen* oberhalb des Laufens von Schaffhauser Schiffleuten in *grossen* Schiffen oder von Laufenburger Schiffleuten ebenfalls in großen Schiffen von der Zurzacher Messe den Rhein hinunter gebracht wurden.

Die Gemeinde Koblenz sodann war verpflichtet, den Laufen zu säubern und stets in befahrbarem Zustande zu halten, auch mußte sie Bürgschaft leisten für allen Schaden, welcher den Eigentümern der zu transportierenden Waren durch die Stüdler erwachsen konnte, soweit Letztere nicht selbst oder durch ihre Nebenkehrkasse, von der später die Rede sein wird, denselben zu decken vermochten.

Die Schiffahrt *rheinaufwärts*, auch durch den Koblenzer Laufen, war vollständig frei und es hatten die Stüdler an dieser keinerlei Privilegien.

Aufnahme in die Genossenschaft. Jeder Bürger von Koblenz hatte das Recht, der Genossenschaft der Stüdler beizutreten, sofern er 1. eigenen Rechtes und unbescholtenen Rufes war und 2. eigen Schiff und Geschirr besaß.

Vor seiner Aufnahme mußte er sich aber durch Probefahrten durch den Laufen über seine Eignung zum Schiffer ausweisen. Über dieses Examen, sowie darüber, daß die Weidlinge stets in tadelloser Ordnung sich befinden und periodisch untersucht werden sollen, bestimmt eine obrigkeitliche Verordnung vom 28. März 1781.

„Da die gefährliche Überfahrt zu Coblenz und der noch gefährlichere Schiffweg durch den Coblenzer Laufen

ganz besondere Aufmerksamkeit und Sorgfalt bedarf, so ist zu so viel möglicher Abhebung von Gefahr und zur Sicherheit sothaner Schiffahrt von hoher Obrigkeit zu verordnen und durch gegenwärtiges zu befehlen nothwendig befunden worden:

1. niemalen, die Umstände mögen sein wie sie wollen, kein Stüdler oder Nebenkehr-Schiffer die Schiffahrt brauchen, er habe denn vorerst bei großem und bei kleinem Wasser im Beisein und unter Aufsicht ihrer Vorgesetzten eine doppelte Probe abgelegt, aus deren ganz unzweifelhaft könne angenommen werden, daß er ein guter Schiffmann und den Laufen zu befahren tauglich seie.

2. sollen jährlich allemal 6 Wochen vor jeder Zurzacher Meß die Vorgesetzten eine genaue Untersuchung der Schiffe und alles dessen so dazu gehört vornehmen und was sich dabei Fehlbares findet sollen sie alsbald zu verbessern oder zu erneuern befehlen und nicht gestatten, daß das fehlbare Schiff oder Geschirr gebraucht werde bis es hergestellt und gänzlich sicher gemacht ist.

Wurden sie nicht ein fleißiges Aufsehen haben, daß der erste Artikul fleißig befolgt werde und die Untersuchung wie sie im 2. Artikul befohlen worden nicht bewerkstelligen, zumalen auch eifrig nachsehen, ob dasjenige verbessert und gemacht worden, was sie zu verbessern und zu machen befohlen, oder unterlassen, die Widerspänstigen und säumigen zu leiden und anzuzeigen, so werden sie mit denselben zur Verantwortung gezogen und mit ernstlicher Ahndung und Strafe belegt werden. Wobei denn schließlich festgesetzt wird, daß gegenwärtige Verordnung alle Jahre einmal in der Coblenzer Gemeindeversammlung solle verlesen und damit männiglich erinnert werden, daß er auf die Befolgung derselben pflichtgemäß

achte, zumal die Fehlbaren, sie mögen sein wer sie wollen, der Oberkeit anzeigen."

Fahrknechte oder Gesellen. Börlin bemerkt in seiner Brochüre auf Seite 27: „Es gab z. B. in Laufenburg, nicht „nur Meister, sondern auch Gesellen, die Geld in die Ge„meinschaft legen mußten, aber sie mußten nicht Schiff und „Geschirr besitzen."

Von einem ähnlichen Vorkommnis ist bei den Stüdlern in Koblenz nichts zu finden. Allerdings durften auch die Stüdler Fahrknechte einstellen, allein es durfte kein solcher allein ein Schiff den Laufen hinunter führen, stets mußte ein Stüdler dabei sein. Im Jahr 1707 verlangten einige Koblenzer Bürger, die nicht zur Stüdlergenossenschaft gehörten, gestützt darauf, daß die Gemeinde Bürge sei, es solle auch ihnen gestattet werden, Transporte durch den Laufen zu führen, trotzdem sie weder des Fahrens kundig noch im Besitz von Weidlingen seien, indem sie andere, also Fahrknechte, hiefür anstellten.

Die Stüdler und die Gemeinde Koblenz bestritten dieses Verlangen und der Landvogt Conrad von Flüe entschied mit Receß vom 23. Februar 1707

„es ſolle bey dem Jahresrechnungs Receß von dem 12. July 1674 Undt deßen Buchſtaben, auch bey der ſeithärigen Uebung undt Harkommen verbleiben Undt nur die von der Schiffahrth Erfahrenen, Undt mit einem Weydling oder Schiff verſehen, fahren mögen ohne Beſchwerdt Undt die Kläger hiermit abgewyſen ſein ſollen."

Innere Ordnung der Genossenschaft. Die Genossenschaft bestand gewöhnlich aus 30—32 Mann, etwa einmal waren es auch mehr, und die Geschäfte leiteten die Meister. Eine Verordnung des Landvogtes Rupert Scipio Lentulus vom 10. März 1729 schreibt vor:

„aus den jetzt vorhandenen Stüdleren soll die Gemeinde Coblenz 6 ehrbare Meister wählen, welche die Aufsicht über das Stüdlerwesen zu führen haben.“ Im Jahre 1838 wurde die Zahl der Meister auf 3 vermindert.

Im Weiteren schreibt diese Verordnung vor:

„Stirbt ein Stüdler, so sollen diese Meister aus den Gemeindegenossen, welche mit Schiff und Geschirr wohl versehen sind, ohne sich bezahlen oder mit Essen und Trinken regalieren zu lassen, einen oder mehrere ernennen und aus diesen soll dann die Gemeinde einen durch Stimmenmehrheit wählen.“

Danach scheint in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts die Zahl der Genossenschafter eine beschränkte gewesen zu sein; es konnte also damals nicht mehr jeder Koblenzer Bürger, der die oben erwähnten Bedingungen erfüllte, Stüdler werden.

Später wurde diese Beschränkung wieder aufgehoben, was aus § 3 der vom Regierungsrat des Kantons Aargau am 4. Januar 1840 genehmigten Statuten der Stüdlergenossenschaft hervorgeht. (Siehe Beilage I.)

Ausschluß aus der Genossenschaft. Kriminell bestrafte oder gegen die Weisungen der Vorgesetzten widersetzliche Stüdler konnten aus der Genossenschaft gestoßen werden. Zwei Beispiele, wovon das erste zeigt, daß nach erfolgter Rehabilitierung die Wiederaufnahme in die Genossenschaft erfolgen mußte.

Der Stüdler Hans Jakob Schwere begehrte wieder in die Stüdlerschaft aufgenommen zu werden, nachdem er „aus Ursach seines in das Criminale gelauffenen fählers“ ausgestoßen worden war. Dem Begehren widersetzen sich die Stüdler, weil sie meinten, Gefahr zu laufen, die Kaufleute in Schaffhausen könnten sie „von ihrer Schiffahrt ſtoßen.“ Schwere entgegnete, er sei wegen seines Miß-

trittes hochobrigkeitlich begnadigt worden und sei deshalb so weit rehabilitiert, „daß er ſein Stuk Brodt mit der Schiffarth weiter möge verdienen können," ohne daß die Herren Kaufleute es verwehren mögen, besonders da er bei der Schiffahrt immer treu gewesen sei.

Abraham Jenner, des Souverainen Rats der Stadt Bern, gewesener Landvogt der Grafschaft Sargans, gewärtig regierender Amtsstatthalter der Grafschaft Baden erkennt an, 25. Februar 1773:

„Die Kläger werden abgewieſen, jedoch in der Meinung, daß der Hans Jakob Schwery die Geſellſchaft mit ſeinen fruchtbahren Mittlen oder ſonſten genugſam Verſichern ſolle." Hierauf verpflichtete sich die Stüdlergesellschaft gegenüber Schwere und seiner Frau, ihm seinen Kehr im Führen von Waren durch den Laufen zu belassen, gleich wie allen anderen. Zu billiger Versicherung verspricht dagegen seine Frau Maria geb. Häfelin, vollen Ersatz zu leisten, „ſo etwan, Gott Verhüet ſolches, Ihrem Mann mit Etwas zur Vertränkhen VerUnglükhet würde."

Sodann wurden mit Erkenntnis vom 3. August 1815 des Friedensrichters Häfelin von Klingnau Hartmann und Fridli Schwere von Koblenz von der Stüdlerschaft ausgeschlossen, weil sie die Vorschriften der vorgesetzten Meister nicht beachten, denselben keinen Respekt erweisen und die von ihnen abgeschlossenen Akkorde brechen und der Stüdlerschaft Unordnung und Schaden verursachen, ihre Pflicht als Stüdler vergessen, und das alles trotz mehrmaligem Ermahnen.

Leider enthalten die noch vorhandenen Akten nirgends vollständige Satzungen der Stüdlergesellschaft, man kann deren Organisation nur aus Bruchstücken zusammensetzen.

Vom 19. Jahrhundert an finden sich im Staatsarchiv

in Aarau vom Regierungsrat genehmigte Statuten, nämlich von den Jahren 1818, 1830 und 1840.

Die letzteren, vom 4. Januar 1840 datiert, mögen dieser Arbeit beigefügt werden. (Beilage I.)

Schifferlohn. Der älteste vorhandene Lohn-Tarif der Stüdler für den Transport der Waren den Laufen hinunter datiert vom 12. August 1749. An diesem Tage bestätigten die Abgesandten der VIII. alten Orte einen zwischen der Meisterschaft der Schiffmeister zu Schaffhausen und den Stüdlern abgeschlossenen Vergleich folgenden Inhaltes:

Die Meisterschaft zahlt für jedes Gefährt Kernen zu 80 Mütt 2 gl 3 gut Batzen, für 16 Faß Salz wie von Alters her 1 gl 52 Kreuzer, desgleichen für 80 Ctr. Kaufmannsgut 1 gl 52 xr; auch verpflichten sie sich, auf jedes seit Oktober 1747 gemachte Gefährt 5 gut batzen nachzuzahlen, wogegen die Stüdler versprechen, jedes Gefährt Kernen in 5 Kehren abzuführen und am Laufen ankommende Güter jeder Zeit so rasch als möglich wegzuführen.

Sekret Jnsigill des Landvogts Franz Ludwig von Graffenried, des Gr. Raths Lobl. Stands Berns, Herr zu Worb, Wickartsweyll und Trimstein.

Am 10. Mai 1768 bittet eine Abordnung der Stüdler in Schaffhausen wegen Steigens der Weidling- und Lebensmittelpreise um Erhöhung des Lohnes für die Warenfuhren, worauf die Schiffmeister versprechen, künftig, d. h. vom 10. Mai 1768 an, für jedes Faß Salz 8 xr statt wie bisher 7 xr zu bezahlen, für alle übrigen Waren bleibts beim alten Satz, wogegen die Stüdler fleißige und ungesäumte Abfuhr zusichern.

Die Stüdler begnügten sich nicht lang mit dieser Aufbesserung, ihr Streben ging dahin, ihr Monopol möglichst auszubeuten und ihre Forderungen steigerten sich schließlich so sehr, daß am 23. April 1794 Bürgermeister und Rat zu Schaffhausen sich beim Landvogt beklagten. Die

Churfürstl. Bayrische Hof-Kammer sende in letzter Zeit das Salz aus Mangel an Holz oder wer weiß aus was für Gründen nur noch zum Teil in Fässern, meist aber in Säcken, 4 Säcke = 1 Faß.

Die Stüdler behaupteten nun, es gebe ihnen dies viel mehr Arbeit und die Säcke nähmen viel zu viel Platz weg im Schiff und auf dem Land, und verlangten neben dem Lohn von 8 xr noch 4 xr für je 4 Säcke für die Fahrt durch den Laufen. Zuzugeben sei, daß das Ein- und Ausladen und das Rangieren der Säcke mehr Mühe mache, als das der Fässer, und eine kleine Erhöhung sei gerechtfertigt, allein 1 xr per Sack sei zu viel. Der Landvogt möchte mit den Stüdlern verhandeln, damit nicht die Stände Zürich und Bern reklamierten; direkte Unterhandlungen mit den Stüdlern seien fruchtlos geblieben.

Auch am *28. November 1795* schreibt der Waldvogt Ferd. v. Harrant an den Landvogt, die Hauensteiner und Luttinger Schiffleute, welche private österr. und besonders kais. königl. Militär Naturalien spedieren, beklagten sich über unmäßige Forderungen der Stüdler, während sie doch Willens seien, nach wie vor, Sommer- und Winterszeit, und ob die Stüdler ihnen helfen müßten oder nicht, beim Durchfahren durch den Laufen, für den Weidling 30 xr zu bezahlen, was für die Stüdler bei den häufigen Militärnaturalientransporten eine ganz beträchtliche Summe ausmache. Über den weiteren Verlauf der Angelegenheit sind keine Nachrichten vorhanden, dagegen wurde am 6. Februar 1795 von den Stüdlern ein neuer Anlauf genommen.

Weil alle Lebensmittel teuer geworden, auch die Beschaffung und der Unterhalt von Schiff und Geschirr, und weil besonders zu Winterszeit die Offenhaltung des Laufens viel Arbeit erfordert und ihnen deswegen viel anderer Ver-

dienst entgeht, haben sie bei den Schiffmeistern von Schaffhausen eine Lohnerhöhung anbegehrt und diese haben das Gesuch dem Schaffhauser Rat zur Genehmigung empfohlen.

Ratsherr Oexle und Johs. Vögelin, Schiffermeister, „haben dann mit den Stüdlern gütlich ein Accord getroffen in Erhöhung Ihres Knechtlohn von Salz, Gut und Korn *durch den Coblenzer Laufen* und von Coblenz bis Waldshut und Lauffenburg," nämlich:

1. von 1 Faß Stands Salz	2	xr
2. von 5 Ctr. Gut pro 1 Faß gerechnet	2	xr
3. von 1 Sack Korn	1	xr
4. von 1 Sack Korn ab dem Coblenzer Laufen bis Waldshut	2½	xr
5. von 1 Sack Korn ab dem Coblenzer Laufen bis Lauffenburg	4	xr
6. von 1 Faß Österr. oder Baden Durlacher Salz ab dem Coblenzer Lauffen bis Lauffenburg	6	xr

Mehl und Haber bleibt im alten Lohn.

Einen besonderen Vertrag schlossen am 23. Mai 1715 die Schiffmeister Heinrich Blum und Sebastian Schwere im Namen der Stüdler mit dem Salzdirektoriat von Luzern ab. Interessant ist der Artikul 7 desselben: „begehren ſie (die Stüdler) für all dieſes von und wegen eines jeden Fäſſel ſo in ihre verwahrung kombt, Eß ſeye eines Preſthafft oder nit obwohlen ſolche vom hohen Stand Bern 9 Rappen haben, verlangen ſie vom hohen Stand Luzern, *katholischer Religion,* bloß 7 Rappen oder 1 Angſter oder gute 3 Kreuzer per Stück."

Ein weiterer Vertrag mit den Schiffmeistern unter dem Rheinfall datiert vom 15. September 1831 und lautet:

„Es macht sich jene Schiffergesellschaft verbindlich die in Schaffhausen zu versenden bereit liegenden

circa 2500 Fässer würtenberger und
circa 500 Fässer beierisch Salz

von dato an unverzüglich, und soviel Wasserstand und Witterung es immerhin erlauben ohne Unterbrechung aus dem Laufen bey Neuhausen abzuführen, und sich von dort bis auf den Coblenzer Laufen mit dem festgesetzten Lohn von 28 Kreuzer Rchs. Whrg. per Faß zu begnügen. Dagegen garantieren die Schiffmeister von Schaffhausen der Steudler Gesellschaft von Koblenz den ungeminderten Fortbestand des bisher genossenen Lohns für die Strecke durch den Coblenzer Laufen nehmlich:

10 Kreuzer per Faß Salz
5 Kreuzer per Sack Frucht von 8 und 9 Viertel, nebst der bisherigen Aufbesserung für die größeren 2 Kreuzer per Zentner Kaufmanns-Gut,

und soll es bey diesem Lohn so lange sein Verbleiben haben, als die Steudlergesellschaft sich auch in Zukunft bereitwillig zeigen wird auf die von den Herrn Schiffmeistern an sie ergehende Aufforderung die Fahrt von Laufen bei Neuhausen bis auf den Coblenzer Laufen nöthigenfalls zu versehen und auszuhelfen so oft man ihrer bedarf."

Bezug des Schifferlohnes. Alle Schifferlöhne für Fahrten durch den Laufen wurden durch die Vorsteher der Stüdlerschaft bezogen und monatlich verteilt.

Kehrordnung. Auschließliches Recht der Stüdler war der Transport alles obrigkeitlichen oder Standes-Gutes, bei dem das Salz die Hauptrolle spielte. Die Spedition dieses Standesgutes erfolgte in der Kehre, indem die Stüdler der Reihe nach, wie sie in die Genossenschaft eingetreten waren, vom Weibel zur Fahrt aufgeboten wurden; vom Weibel wurde „die Kehr angesagt".

Die Kehrordnung mußte genau inne gehalten werden und jeder Stüdler war bei Strafe verpflichtet, seine Kehre

abzufahren und zwar, so lange er gesund war, persönlich, ein Nicht-Stüdler, auch wenn er des Fahrens kundig war, durfte keinen Kehr für ihn fahren.

Über zulässige Stellvertretung gilt der Artikel 8 der Verordnung des Landvogtes Johann Kaspar Hirzel vom 25. August 1781, welcher vorschreibt:

„Wan ein Steüdler nicht mehr im Stand, perſöhnlich Seine Kehr, durch den Laufen zu führen, So Solle dieſelbe durch die Samtliche Steüdler Geſellſchaft Verſehen, und Ihnen dan Von jedem Gulden Verdienſt nur 15 xr Verabfolgt werden, und zukommen, zumahlen derſelbe dan auch kein Schiff, und geſchier zu under halten hat, doch nach Billicher Erachtung der Mehreren, Solle einer So lang jmmer Geduldet werden, als er mit Schiff, und geſchier Verſehen, und Seine Kehr auch durch Söhne oder Befreünte unklagbaar Verſehen, und führen wurde; Hinwiderum aber Solle der Stüdtlehrfahrt Sich Keiner entziehen mögen, er werde dan von denen Steüdtler Vorgeſetzten dorzu für untüchtig befunden, und Erklärt."

Konnte ein Stüdler seinen Kehr nicht fahren und auch die erlaubte Vertretung nicht finden, so war er verpflichtet, es dem in Koblenz wohnenden Salzfaktor anzuzeigen und seine Fuhr kam dann dem Nächsten in der Kehrordnung zu und zwar ohne daß Ersterer den verlorenen Kehr nachholen durfte.

Es sind verschiedene Fälle überliefert, daß an der Ausführung ihres Kehres verhinderte Stüdler durch richtige Vertretung ihren Kehr abfahren ließen und daß ihnen dann gleichwohl die Genossenschaft den Schifflohn nicht verabfolgen wollte. Alle diese Fälle kamen vor die Behörde und diese entschied stets in strenger Anwendung der Hirzel'schen Verordnung zu Gunsten des Klägers.

Neben den *obrigkeitlichen Gütern*, wie schon bemerkt in der Hauptsache Korn und Salz, wurden aber auch *Privatgüter,* Kaufmannswaren aller Art, in riesigen Mengen den Laufen hinunter geführt und der Transport dieser Privatgüter hieß „der *Nebenkehr*".

Nebenkehrschiffahrt. Am Nebenkehr durften sich außer den Stüdlern auch andere, der Schiffahrt kundige Männer beteiligen, allein nur in der Weise, daß sie einen Stüdler als Lootsen in den Weidling nehmen und entschädigen mußten. Auch scheint es vorgekommen zu sein, daß Nicht-Stüdler, welche den Laufen kannten, ohne Beihilfe eines Stüdlers Waren den Laufen hinunter führen durften, aber auch sie mußten den Stüdlern einen gewissen Betrag entrichten. Hiebei gabs vielfach Streit, indem diese Abgaben verweigert wurden und die Obrigkeit mußte einschreiten.

So beschwerten sich die Schaffhauser anno 1678 in Baden darüber, daß sie ihre Waren oberhalb des Laufens aus- oder umladen und durch die Stüdler mußten den Laufen hinunter transportieren lassen. Die Koblenzer beriefen sich auf den Entscheid der Ehrengesandten vom 27. Juli 1676. Nach Einsichtnahme aller schon ergangenen Urteile entschieden die Herren Abgesandten am 13. Juli 1678 in Baden, es seien diese Urteile in allen Teilen bestätigt und „daß ihnen durchauß bey Straff und Ungnad der Oberkeit nachgelebt werden ſolle".

Im Jahr 1696 versuchten es die Zurzacher und Kadelburger, die Schiffahrt durch den Laufen zu betreiben ohne den Stüdlern die vorgeschriebene Taxe zu entrichten. Auf die Beschwerde der Koblenzer hin entschieden die Ehrengesandten am 17. Juli 1696 „per maiora", die Klage sei berechtigt und wenn die beiden Orte die Schiffahrt auch ausüben wollten, so sollen die Koblenzer „Ein Gebührendeß

undt Befridenlicheß nemmen mögen. Wenn aber Jemand ſich beſchwähre, ſolle Er ſich bey unſerem Landtvogt anmelden, welcher alß dan die Billichkheit undt Gebühr außzuſprechen wüßen wirdt".

Sodann entschied am 24. Mai 1717 in Zurzach „Herr Joh. Rud. Waſer, des Raths und alt Sihlherr von Zürich d. Z. Landvogt der graffſchaft Baden im Ergäuw, ſamt dem Oberambt": „Es habe bei der hierüber ergangenen landvögtlichen Erkenntniß de dato 1676 zu verbleiben, nämlich:

die Schiffleute von Klingnau dürfen nicht durch den Coblenzer Laufen fahren ohne einen Coblenzer Schiffmann zu sich zu nehmen und zahlen von einem Weidling der bis auf 25 Zentner hält 20 Schilling, von einem Weidling aber der über 25 Zentner hält ½ Gulden Schifflohn."

Weitere Versuche von Eingriffen in die Rechte der Stüdler, resp. der Gemeinde Koblenz, finden sich in den vorhandenen Akten nun nicht mehr vor bis im Jahr 1831. In diesem Jahr berichtete am 19. März der Gemeinderat von Koblenz an den Bezirksamtmann in Zurzach: Herr Melchior Blum, Faktor, Speditor und Mitglied des Verfassungsrates, verlange für sich die freie Durchfahrt durch den Laufen, d. h. die Beseitigung des mehr als 200 Jahre alten Privilegiums der Gemeinde Koblenz, das erst am 1. Juli 1830 durch die vom Regierungsrat genehmigten Statuten der Stüdler wieder bestätigt worden sei.

Der Bericht schließt wie folgt: „wir hoffen, unſere hohe Regierung werde wegen einem ſo indereſſanten (ſic!) Burger unſere Gerechtſame, ſo wir mehr denn 200 Jahre innegehabt, nicht verkürzen oder gar vernichten".

Auf Veranlassung des Bezirksamtes, das offenbar die Angelegenheit ohne Intervention der Regierung beilegen wollte, wurde am 18. März 1831 in Koblenz Gemeinde-

versammlung abgehalten, in welcher der Gemeindeammann Berthold dem Herrn Verfassungsrat eindringlich ins Gewissen redete, ob er denn seine Heimatgemeinde in dieser Weise schädigen und seine Mitbürger ums Brot bringen wolle. Nachdem Blum zum Austritt verhalten worden war, beschloß die Gemeinde einstimmig, an ihren Rechten festzuhalten.

In dem über den Verlauf dieser Gemeindeversammlung vom Gemeindeammann an das Bezirksamt erstatteten Bericht heißt es nun wörtlich: „nachdem Herr Blum wiederum in die Versammlung einberufen worden, und er das Thumöhl* über ihm gehört hat, ſo Sagte er, Er nehme ſein von der Hohen Regierung verlangte Gerechtſame durch den Laufen zu fahren wiederum zurück und laſſe es bey den Verordnung und Statuten ſo die Hohe Regierung ertheilt hat bewentet ſein."

Waren so die Stüdler hie und da Versuchen von Eingriffen in ihre Rechte ausgesetzt, so begegnen uns auch Versuche ihrerseits zu Eingriffen in die Rechte Anderer.

Ausdrücklich ist überall betont, daß das Privilegium der Stüdler bloß die Schiffahrt strom*abwärts*, den Laufen hinunter, beschlage, niemals aber den Transport strom*aufwärts*, den Laufen hinauf. Die Stüdler versuchten im Jahr 1848 auch letzteren Transport an sich zu reißen, aber ohne Erfolg, bei folgendem Vorfall:

Die Stüdler Jos. Leonz Kalt, Jakob Gaßler, Johannes Blum und Konrad Gaßler von Koblenz waren aus der Stüdlergenossenschaft ausgestoßen worden, gestützt auf einen Mehrheitsbeschluß derselben vom 4. Juni 1848, wonach bei Strafe des Ausschlusses jedem Gesellschafts-

* Thumöhl, (Lexer, mittelhochdeutsches Handwörterbuch tumel, betäubender Schall, Lärm) ein im Aargau meines Wissens nur noch in den Bezirken Laufenburg und Zurzach gebrauchtes Wort.

genossen untersagt wurde, auf eigene Rechnung Salztransporte zu übernehmen und auszuführen. Die Genannten hatten aber ohne Genehmigung oder Mitbeteiligung der übrigen Gesellschaftsgenossen mit dem Spediteur Hierlinger von Waldshut einen Salzausfuhrvertrag abgeschlossen und wirklich eine Anzahl Fässer und Säcke mit Salz *rheinaufwärts* geführt. Sie wandten sich an das Bezirksamt, welches entschied: „Die Ausschließung wird als ungerechtfertigt und unzuläßig aufgehoben und die beidseitigen Kösten werden wettgeschlagen," mit der Begründung:

§ 1 der Statuten vom 3. Januar 1840 spricht ausschließlich und deutlich nur von Warentransport, als Salz, Güter, Früchte, Wein und andere Waren, *stromabwärts* über den sogenannten Laufen im Rhein bei Koblenz und schließt wörtlich so: „die Schiffahrt *stromaufwärts* hingegen steht jedem Koblenzer Schiffer für Gegenstände jeder Art und jedem fremden Schiffer für Transitgut nach bisheriger Übung offen".

Aber schon 100 Jahre früher, im Jahr 1749, hatten die Stüdler einen Eingriff in die Rechte der Schaffhauser Schiffer versucht, indem sie sich das Recht anmaßen wollten, die von ihnen durch den Laufen transportierten Güter nun noch bis nach Laufenburg zu führen, sie stützten sich bei diesem Verlangen auf den Erlaß vom 27. Juli 1676, in dem aber allerdings von einem Recht zu solchem Weitertransport nichts zu finden ist. Gegen diesen Versuch eines Eingriffes in ihre Rechte protestierten die Schaffhauser Schiffer in Baden und reichten dem Landvogt ein Memorial ein, das eine anschauliche Beschreibung des Wassertransportes der Waren von Schaffhausen bis Basel gibt. (Beilage II).

Dieser Nebenkehrschiffahrt mit ihrem gewaltigen Verkehr war von der Obrigkeit von jeher die gebührende

Aufmerksamkeit geschenkt worden und die Ehrengesandten, der Landvogt und später die Aarg. Regierung, haben oft ordnend eingegriffen. Im Jahr 1834 erließ z. B. letztere Behörde die als Beilage III abgedruckte Nebenkehrordnung.

Stüdlerkasse. Zur Unterstützung armer Stüdler in Zeiten von Verdienstlosigkeit und als eigentlicher Versicherungsfond bei Unglücksfällen bestand eine sogenannte Stüdlerkasse oder Lade. Dieselbe wird erstmals erwähnt in einem Erlaß des Landvogtes Junker Johann Heinrich Escher, Constaffel-Herr und des Inneren Rates hohen Standes Zürich vom 22. Februar 1760 des Inhalts:

„Es sollen künftig die beiden gesetzten Coblenzer Geschworenen jeweilen jeder ein ½ Jahr lang, von den Stüdlern und Nebenfähren das Geld „von Mann zu Mann und von Wochen zu Wochen ohne einichen Nachlaß und ſo oft Einer ein Fuhr Thut einzüchen“ und in eine eigene verschlossene Büchse legen unter Einschreiben in einen Rodel von wem er es empfangen; diese Büchs ist auf dem Gemeindehaus aufzubewahren und soll zwei ungleiche Schlüssel haben, von denen einer auf der obrigkeitl. Kanzlei, der andere von den Geschworenen verwahrt wird. Jedes Jahr im Mai bringen die Geschworenen die Büchs nach Baden und legen in Gegenwart von 2 Stüdlern vor dem Landvogt Rechnung ab, was sie verwendet und was noch in der Büchs sei; zudem sind die gegenwärtig bestehenden vielen Exstanzen sofort und mit allem Ernst durch die Geschworenen einzuziehen und es ist auf nächsten Mai die genaue erste Rechnung abzulegen. Auch soll diese Verordnung in eigens versammelter Gemeinde öffentlich zu jedermanns Nachricht verlesen werden.“

Genauere Vorschriften erließ am 25. August 1781 Johann Kaspar Hirzel, des Mehreren Raths hohen Standes Zürich, Landvogt in Baden, indem er „verordne und gebiete für iez

und Immer“ in Bestätigung und Gutheißung der ihm von den Stüdlern vorgelegten „Kassen Satz und Ordnungen“, welche von ihm Punkt für Punkt erdauert worden seien:

1. Wenn ein junger Fährmann seine Probe abgelegt und eine Ladung Salz, Güter oder andere Waren den Laufen hinuntergeführt hat und in die Stüdlergesellschaft eintreten will, so soll er zu Handen sämtlicher Stüdler in die Lad 7 gl einlegen und 3 gl nach alter Übung in die sogen. Neben Kehr Kasse nach Baden. Die 7 gl sind in Zeit oder nach Verfluß von 3 Monaten, die 3 gl sofort bar zu bezahlen.

2. Von der Gesamtsumme, welche sämtl. Stüdler verdient haben und von Monat zu Monat von den Schiffmeistern zu Schaffhausen bezahlt worden sind soll von jedem gl Verdienst ein Schilling in die Stüdler Lad gelegt werden.

Damit dieses Geld gehörig verwahrt sei, sollen 3, wenigstens 2 Schlüssel zur Lad gemacht werden und 2 oder 3 von den sechs Meistern übergeben werden, welchen obliegt, die monatlichen Beträge in ein eigenes Buch einzutragen und zweimal im Jahr der ganzen Stüdlerschaft vorzuzeigen, auch Rechnung abzulegen. Auch sollen sie verpflichtet sein, alle zwei Jahre bei Ablage der Neben Kehr Rechnung die Stüdler Kasse vorzuweisen.

Sie besorgen alles unentgeltlich.

4. Verwendung des Geldes: Wenn einem Stüdler im Laufen ein Unglück passiert oder er zu Schaden kommt, so soll ihm den Umständen angemessen aus der Kasse ein Beitrag geleistet werden, es sei denn, daß der Verunglückte wider das Verbot der 6 Meister bei Hochwasser gefahren wäre, in welchem Fall er erst aus eigenen Mitteln den Schaden zu vergüten hätte.

5. In Zeiten ohne Verdienst kann bedürftigen Stüdlern für ihren Haushalt aus der Kasse ein Beitrag verabfolgt werden, aber nur mit obrigkeitlicher Bewilligung und erst wenn die Lade wenigstens 300 gl. enthält.

6. Ist einmal der Betrag von 300 gl beisammen, so darf, um jeder Zeit helfen zu können, nie weniger als dieser Betrag in der Lade sein, ist aber mehr als 300 gl drin, so solle der Überschuß auf Gutheißen der 6 Meister hin Jahr für Jahr „auf gute Verſicherung an Zinß geſtellt werden."

7. Stirbt ein Stüdler, für den während seinen Lebzeiten nie aus der Lade ein Beitrag hat verabfolgt werden müssen und er hat s. Z. seine 7 gl richtig einbezahlt, so erhalten seine Hinterlassenen aus der Lade 5 gl, jedoch nur, wenn diese 300 gl enthält, ferner ist den Hinterlassenen unter den gleichen Bedingungen ein Monatsgeld auszuzahlen wie es der Verstorbene bei Lebzeiten bezogen hatte.

8. Ist ein Stüdler nicht mehr im Stand, persönlich seine Kehr durch den Laufen zu führen, so wird dieselbe von den sämtl. Stüdlern besorgt und es wird ihm dann für jeden gl Verdienst bloß 15 xr ausbezahlt, wogegen er aber kein Schiff und Geschirr zu unterhalten hat, doch soll Einer immer so lang in seinem Kehr geduldet werden, als er mit Schiff und Geschirr versehen ist und seinen Kehr durch Söhne oder Freunde unklagbar führen lassen kann. Dagegen darf Keiner aus den Pflichten der Stüdlerschaft sich drücken, wenn er nicht von den Vorgesetzten dazu für untüchtig befunden und erklärt wird.

Nachtrag: Durch Obrigkeitl. Verfügung vom 19. Novem. 1805 wurde der Betrag, der immer in der Lade vorhanden sein soll, von 300 auf 100 gl ermäßigt.

Verurkundet den 1. Jan. 1807 durch Friedensrichter Häfelin in Klingnau.

Über die Höhe der Einlagen, die natürlich wechselten, je nachdem viele Fuhren zu machen waren oder wenige, gibt die nachfolgende Tabelle Anhaltspunkte.

	fl	bz	hl
Mit einschluß Aug. 1788 betragt die ſtüdler Cassa	119	12	30
Von Sept. 1788 biß und mit Einschluß Sept. 1789	75	6	
Von Oct. 1789 biß und mit Einschluß Dec. 1790	201	3	10
Von Jenner 1791 biß und mit Einschluß Merzen 1792	172	9	
Von Merzen 1792 biß und mit Einschluß Aug. 1792	53	9	20
Sept. 1792 fehlt.			
Von Sept. 1792 biß und mit Einschluß May 1793	105	9	10
Summa	727	11	30

Wie oben angegeben, mußten stets 300, später wenigstens 100 Gulden in bar in der Stüdlerkasse vorhanden sein. Der Rest, d. h. die Hauptsumme, wurde zinstragend angelegt auf Hypotheken, wobei doppelte Sicherheit verlangt wurde.

Beispiele von Unterstützungen, welche stiftungsgemäß an verunglückte Stüdler aus der Stüdlerkasse geleistet worden, finden sich aus älterer Zeit keine mehr vor, dagegen einige aus dem 19. Jahrhundert. So erhielt im Jahr 1816 die Witwe des verunglückten Schiffers Fridolin Speckert eine Unterstützung von Fr. 80 und als weitere Unterstützung sind im gleichen Jahr ohne Angabe an wen, Fr. 16 aufgeführt und am 28. Brachmonat 1832 gestatteten Landammann und Kleiner Rat den Stüdlern, „in dieser Zeit allgemeiner Noth", jedem Genossen aus der Kasse Fr. 16 auszuzahlen, jedoch mit dem Bemerken, es sei der

Wunsch der Behörde, „daß die Ausrichtung der einzelnen Beträge nicht mit einem Male, sondern auf angemessene Weise in verschiedenen — etwa wöchentlichen — Raten geschehe."

Nebenkehrkasse. Neben der ordentlichen Stüdlerkasse bestand noch eine Nebenkehrkasse, die erstmals in der Verordnung des Landvogtes Rupert Sùpio Lentulus vom 10. März 1729 erwähnt wird. Es wird dort bestimmt:

„Von dem aus den sogenannten Nebenkehren erhobenen Geld soll die eine Hälfte demjenigen zufallen, der fremde Schiffe durch den Laufen führt, die andere Hälfte soll in eine verschlossene Büchse gelegt werden und es sind daraus die Kosten für Säuberung des Laufens und zur Deckung anderer für diese Schiffahrt nötiger Kosten und zur Bezahlung beschädigter oder verlorener Waren zu verwenden. Reicht dieses Geld nicht aus, so muß das Fehlende von der Gemeinde geleistet werden."

Im Jahre 1737 erhob sich zwischen den Stüdlern und der Gemeinde Koblenz Streit wegen der Nebenkehrkasse.

Die Gemeinde behauptete, Herr Landvogt Lentulus habe am 10. März 1729 erkannt, daß nicht nur von den Nebenkehren, sondern von allen Fuhren durch die Stüdler je 3 Batzen der Gemeinde Koblenz abzuliefern seien. Die Stüdler dagegen behaupten, es gelte dieser Spruch nur für die Nebenkehren und nicht für die anderen Fuhren auch noch. Sie hätten auch dieser Verfügung getreulich nachgelebt und würden es auch fernerhin tun. Die Gemeinde aber habe das Geld nicht immer in die verschlossene Büchse gelegt, sondern oft zu anderen Zwecken verwendet, sie verlangten deshalb genaues Inhalten des Spruches Lentulus auch durch die Gemeinde und wünschten ferner, daß die 3 Gl. die jeder neugewählte Stüdler der Gemeinde zahlen muß, auch wirklich in die Büchse fallen sollen.

Diesen Streit entschied der Landvogt Christian Wilading am 11. März 1737 mit folgendem Spruch:

1. Die Briefe von 1673, 1674 und 1676 und der von 1717 von Landvogt Waser und der von 1729 von Lentulus sind und bleiben rechtskräftig.

2. Das Anerbieten der Stüdler, über die 3 Artikel Lentulus hinaus noch von jeder Fuhr von Zurzach 2 Groschen in die Büchse geben zu wollen, wird angenommen und bestätigt.

3. Die obgenannten 3 Gl. fallen ebenso in diese Büchse.

Verwendung des Geldes: Säuberung des Laufens und Entschädigung für verdorbene oder verlorene Waren. Um künftigen Mißhelligkeiten wegen der Büchse zu steuern, sollen 2 Schlüssel zu derselben gemacht werden, wovon einer auf der obrigkeitl. Kanzlei in Baden liegt und einer bei den Geschworenen (Stüdlermeistern) und über die Verwendung des Inhaltes der Büchse wird „nach erheüschenden Umbſtänden in Ansehung der Rechnung und Verordnung solchen Gelts vom Jeweiligen Herrn Landtvogt das guetbefindende vorgekehrt werden."

Auffallend ist, daß während die älteren Urkunden und landvögtlichen Entscheide der Nebenkehrkasse als einer sehr wichtigen Sache alle Aufmerksamkeit schenken, von ihr in den vom Regierungsrat am 4. Januar 1840 genehmigten Statuten der Stüdlergesellschaft nicht die Rede ist, und doch bestand sie damals noch. Jedes Jahr wurde über sie Rechnung abgelegt und diese mußte von der Gemeindeversammlung Koblenz genehmigt werden, was begreiflich ist, wenn man in Betracht zieht, daß die Gemeinde Bürge war und überall da selbstzahlend eingreifen mußte, wo die Nebenkehrkasse resp. deren Bestand nicht zur Bezahlung der ihr vorschriftsgemäß obliegenden Verpflichtungen ausreichte.

Es sind uns nur wenige Fälle überliefert, daß infolge Unvorsichtigkeit oder Fahrlässigkeit der Schiffleute aus der Nebenkehrkasse entstandener Schaden mußte vergütet werden; es scheint aber jeweilen eine langwierige Geschichte abgesetzt zu haben, wie aus Nachfolgendem zu entnehmen ist:

Am 26. Heumonat 1745 ging im Coblenzer Laufen ein ganzes Gefährt unter. Es waren des Hochwassers wegen zwei Weidlinge zusammengebunden worden, was verboten war und zudem waren sie statt mit den bloß erlaubten 80, mit 90 Zentnern beladen.

Am 27. Juli gingen Hans Martin Gaßler und Geleitsmann Hößli von Klingnau nach Baden um dem Landvogt und Burgermeister und Rat das Unglück anzuzeigen.

Am 2. Aug. ging ein Stüdlerausschuß mit dem Ratschreiber von Klingnau vor das Landvogtamt in Baden um den Schiffmeistern von Schaffhausen, welche den Stüdlern diese Waren übergeben hatten, wegen des Unglücks „Red und Wort“ zu geben.

Inzwischen wurden von den ins Wasser gefallenen Waren gehoben, u. a. ein Faß Messing, was den Schiffmeistern und dem Landvogt in Baden jeweilen angezeigt wurde.

Wegen dieses Fasses Messing war von den Eigentümern desselben in Schaffhausen offenbar beim Landvogt schon auf Schadenersatz geklagt und von diesem deswegen Tagfahrt nach Baden angesetzt worden, denn am 11. Dec. 1745 gingen zwei Mann nach Schaffhausen um den dortigen Schiffmeistern die Hebung des Fasses anzuzeigen und um Aufschiebung des Rechtstages zu bitten und es wurde ihnen jedenfalls willfahrt, denn am 12. Dezbr. berichtet man dem Landvogt, daß die Schiffmeister nicht nach Baden kommen werden.

Sodann ging am 22. Dez. Hans Jörg Keller auf Begehren der Schiffmeister in Schaffhausen mit Mustern der gehobenen Waren zu den Kaufleuten nach Basel an welche diese Waren hätten sollen abgeliefert werden und am 3. Januar 1746 wird der in Basel erhaltene Bericht dem Landvogt durch eine Deputation gemeldet.

Dieser Bericht ist uns nicht erhalten, doch müssen die Basler Kaufleute auf eine gütliche Abmachung nicht eingetreten sein, denn am 4. März 1746 erschienen „Herr Bergrat Screta als Anwalt der Schiffmeister in Schaffhausen, dann Herr Hans Georg Maurer, Herr Kaspar Trippel, Herr Heinr. Pfau und Herr Martin Pfau für sich selbst und nomine übriger Schiffmeister von des niederen Wassers von Schaffhausen als Kläger und Hans Marti Gaßler, Hans Georg Boller, Joh. Schweri, Joh. Winkler und Jos. Mändler. alles koblenzische Schiffleute, für sich selbst und namens Mithafte Steudlerschaft mit Beistand Frz. Xaver Frei Gerichtsschreiber von Zurzach, Beklagte, betreffend Entschädigung für die im Laufen versunkenen Kaufmannsgüter samt Kösten, vor Junker Quartier, Hauptmann, und Joh. Rud. Weiß des Großen Rats in Zürich, Landvogt in Baden und den beiden Herren Oberamtleuten."

Die Kläger bringen an: die Stüdler seien zu verhalten, für die untergegangenen Waren vollen Ersatz zu leisten und die Kosten zu tragen, denn sie hätten durch verschiedene seither gehobene Fässer sich schon einigermaßen erholen können, auch benützten sie den Coblenzer Laufen als obrigkeitliches Lehen und sie hätten laut Syndikatsrecht von 1674 für alle Waren Garantie zu leisten, zudem sei der entstandene Schaden verursacht worden durch unvorsichtiges Laden und fahrläßiges Zusammenbinden von 2 Weidlingen.

Die Beklagten entgegnen: die Kläger hätten zu den gewöhnlichen 80 Ctr. noch weitere 10 aufgeladen, gegen

bisherige Übung, was auch daraus hervorgehe, daß das eine und andere gehobene Faß weder eine Marke noch eine Gewichtsangabe aufweise, auch entspreche der bezahlte Zoll und Waglohn gar nicht dem aufgegebenen Kaufmannsgut, es falle also die Schuld am Unglück nicht der Fahrläßigkeit der Schiffleute zur Last, sondern den Klägern, worauf Letztere vorbringen:

Die Beklagten seien nicht gezwungen gewesen mehr als 80 Ctr. aufzuladen, sondern bloß 80 oder so viel als sie sich getrauten, ohne Gefahr den Laufen hinunter zu führen. Die Beklagten wiederholten, die Fässer hätten weder Gewichtsangabe noch Nummern gehabt, auch seien sie zu groß gewesen um ohne Zusammenbinden der Waidlinge transportiert werden zu können. Es erfolgte vom Landvogt die *Erkenntniss:* Beklagte und einige Schiffmeister sollen zu den Eigentümern der Waren nach Basel gehen und diesen die gehobenen Waren antragen, sie auch um Spezifizierung des Wertes bitten, damit man dann den zu leistenden Schadensersatz feststelleu könne, da „benebſt ſye ſich werden angelegen ſeyn laßen, bittlich die Herren Proprietarios Um Annemmung der Vorhandenen Waaren und leydenliche anſetzung der köſten und ſchadloßhaltung anzugehen "

Auch dieses Mal scheinen die Basler Herzen hart geblieben zu sein, denn am 10. Januar 1747 ersuchten die Schiffer die Herren Ratsherr Frölich in Brugg und Herrn Ratsherr und Säckelmeister Hößli von Klingnau, nach Koblenz zu kommen um die gehobenen Waren zu besichtigen. Sodann wurde am 23. Januar 1747 der Landvogt um Rat angegangen, was die Schiffer mit den gehobenen Waren machen sollten. Am 24. März verfügt das Oberamt eine dritte Mission nach Basel, es sollen 2 Schiffmeister von Schaffhausen und 2 Mann von Koblenz samt einem Bei-

stand dorthin gesandt werden um mit den dortigen Kaufleuten über Annahme der gehobenen Waren zu „akkordieren".

Auch dieser Gang war fruchtlos. Schließlich mußten die Stüdler laut obrigkeitlichem Spruch an den Warenverlust 555 Gulden und 27 xr bezahlen, wozu noch ungefähr 150 gl Kosten kamen. Der Handel dauerte somit vom 26. Juli 1745 bis Ende März 1747, also 1¾ Jahre, was man nicht gerade prompte Justiz nennen kann.

Ein anderes Mal verunglückten 7 Fässer Salz. Laut einer Notiz vom 3. März 1772 trugen an den Schaden bei:

die Schiffmeister von Schaffhausen	41 gl 6 xr
die Stüdler	82 gl 12 xr
zusammen	123 gl 18 xr

Gewicht einer Ladung durch den Laufen. Bestimmte Vorschriften darüber, wie viel in einen Weidling zum Transport den Laufen hinunter geladen werden durfte, finden wir erst in der Nebenkehrordnung von 1834, wo der Artikel 2 sagt, daß kein Weidling oder Schifflein eine größere Ladung als 40 Mutt Frucht oder *40 Zentner* andere Güter oder Waren enthalten dürfe.

Aus verschiedenen älteren Akten ist wenigstens Folgendes für frühere Zeiten festzustellen:

Das obrigkeitliche Salz, das im ordentlichen Kehr von den Stüdlern durch den Laufen hinunter befördert wurde, erheischte als besonders wertvolles Gut auch besonders sorgfältige Behandlung und es durften davon nur 20, höchstens 25 Zentner in einen Weidling verladen werden. Die Schaffhauser Schiffer brachten das Salz jeweilen in einem „Gfehrt" bis zum Eingang des Laufens, d. h. in drei neben einander befestigten Weidlingen.

Andere Güter aller Art, Kaufmannsgüter, Korn, Wein, Früchte, wurden früher jeweilen in Ladungen von 80 Zent-

nern per Weidling durch den Laufen geführt und die Stüdler beklagten sich am 17. Juli 1748 beim Landvogt in Baden darüber, daß die Schaffhauser verlangten, sie müßten jeden Weidling mit 80 Malter Kernen beladen, was einem Gewicht von 100 Zentnern gleichkomme, während sie doch nur 80 Zentner laden dürften.

Es mag von Interesse sein, hier ein noch vorhandenes Aktenstück mitzuteilen, welches uns zeigt, wie viel Korn vom 1. Januar 1748 bis Ende Juni 1749 von Schaffhausen nach Coblenz abgeführt wurde und von wem.

1748	Januar	Sam. Vogel	1228	Muth
	Feb.	Hans Martin Pfau . .	2013	„
	März	Heinr. Rauschenbach . .	2693	„
	April	Caspar Trüßel . . .	1672	„
	Mai	Heinr. Pfau	1162	„
	Juni	Hans Jörg Murer . . .	1120	„
	„	Heinr. Rauschenbach . .	560	„
	Juli	Kasp. Trüßel . . .	600	„
	„	Heinr. Rauschenbach . .	81	„
	„	Heinr. Pfau	560	„
	Sept.	Heinr. Rauschenbach . .	1173	„
	Okt.	Kasp. Trüßel . . .	2812	„
	Nov.	Heinr. Trüßel . . .	3014	„
	Dez.	Hans Jörg Murer . .	1484	„
1749	Januar	Sam. Vogel	905	„
	Feb.	Hans Martin Pfau . .	260	„
	März	Heinr. Rauschenbach . .	1822	„
	April	Kasp. Trüßel . . .	200	„
	Mai	Heinr. Pfau	260	„
	Juni	Hans Jörg Murer . .	40	„
			23,659	Muth

Weiterspedition der durch den Laufen geführten Güter. Hatten die Stüdler das alleinige Recht, Güter durch

den Laufen hinunter zu führen, so mußten sie den Weitertransport sowohl des Salzes als aller anderen Waren die Aare hinauf nach Brugg mit anderen Schiffleuten teilen. Und da hieraus vielfach Streit und Mißhelligkeiten entstanden, fand sich die Obrigkeit veranlaßt, ordnend einzugreifen,

So erließ u. a. die Kanzlei der Grafschaft Baden am 20. September 1709 folgenden Erlaß zur Regelung der Speditionsverteilung zwischen den Schiffern von Coblenz und Stilli:

1. Betreffend das obrigkeitliche Gut von Bern soll jeder Teil die Hälfte führen, gleich wie beim Salz.

2. Von aller ins Bernische gehenden Frucht, gehöre sie dem Staat oder Privaten, führt ebenfalls jeder Teil die Hälfte, dagegen

3. alle anderen, nicht ins Bernische gehenden Güter und Frucht, welcher Art sie seien, sollen die von Koblenz führen „von denen von Stillj Ungefaumbt undt Ungeirret".

4. Es verpflichten sich zur Bezeugung guter Nachbarschaft die Schiffleute von Stilli, die von Koblenz nicht zu hindern, „daß ſie nit zue Brug undt in dem Berniſchen auch waahren abführen mögen, wann dieſelben denen von Coblenz verdingt werden".

Am 23. Juli 1710 sodann verfügten die Ehrengesandten in Baden: Betreffend die Abfuhr der durch den Laufen *hinab* geführten und im Coblenzer Bezirk abgeladenen Güter: diese sollen allein die Coblenzer weiter führen, was aber die Fuhren *hinauf* anbetrifft, „so sollen die Clingnauer mit und neben denen von Coblenz im Coblenzer Bezirk laden und abführen mögen und die Köſten unb deſſen willen compensirt und aufgehebt ſeyn".

Gegen diese Verfügung erhoben sowohl die Klingnauer als auch die Stüdler vor den Abgeordneten der VIII alten

Orte am Tag der Jahresrechnung in Baden Protest und es wurde von den Herren Ehrengesandten am 2. August 1711 „Erkannt undt erlütheret:“

„daß Jedem Lobl. Orth und Standt frey und anheimb geſtelt ſeyn ſolle, daß getreyd, old Früchten, Salz und der gleichen nach belieben Verdingen und füehren zu laſſen, deßwegen man eß auch bey dem Zwüſchen denen Von Coblentz und Stillj wegen lifferung deß Berniſchen Saltzes und Früchten getroffenen Verglich bewenden laßt; die übrigen Kaufmannsgüeter und Wahren dann, ſo zu Coblenz abgeſtoßen, und die Aaren hinauff geliferet werden müeßen, ſollen zu guten Treuwen in drey Theil getheilet werden, davon der Einte die Von Klingnauw abfüehren, die andere Zwey Theil die Von Coblentz ſpedieren, und Umb welche Zwey Theil Sie ſich mit denen von Stillj Zu Vergleichen Wüßen werden.

Waß auch Jeder Theil ſeith Appellations Urthell anno 1710 geführt, und ſpediert hat, möge ſolcher den gebührenden Lohn dafür beziehen und die Von Coblenz gegen denen von Klingnouw umb die ſpedierte Wahren ferner Rechnung zu halten nit ſchuldig ſeyn und hiermit übrige köſten gegen einanderen aufgehebt und compenſiert ſeyn, alſo Jeder Theil die ſeinigen an ſich ſelbſten Tragen.“

Abfuhrordnung. Da die Stüdler am Nebenkehr mehr verdienten als am gewöhnlichen Kehr, d. h. am Transport des obrigkeitlichen Salzes, so vernachläßigten sie letzteren, sobald große Korn- und Güterfuhren zu machen waren. Es fand sich deshalb die Bernische Salzdirektion am 15. Dezember 1791 veranlaßt zum Erlaß einer neuen

Salzfuhrordnung für Koblenz. (Beilage IV.)

Und im Anschluß erfolgte sogleich noch eine Salzfuhrordnung für Vogelsang. (Beilage V.)

Endlich wurde am 10. Mai 1810 unter Ausschaltung der Schiffer von Vogelsang zwischen den Salzverwaltungen der Kantone Aargau und Bern einer- und 4 Gemeinden anderseits ein Salztransportvertrag abgeschlossen. (Beilage VI.)

Ankunfts- und Abfuhrzeiten. Am 4. April 1759 wurde durch den Landvogt Joachim Schuler, „deß Raths hochloblichen Standts Glaruß" folgender „Vergleichs-Receß" über Ankunfts- und Abfuhrzeiten verurkundet:

Schiffmeister Pfau in Schaffhausen nomine sämtlicher Schiffmeister trifft mit der Stüdlerschaft von Koblenz ein gütliches Übereinkommen, wonach die Schiffmeister ihre Kaufmannsgüter und das Salz an den Laufen transportiert haben sollen wie folgt:

1. Zur Winterszeit: Novem., Dez., Jan. u. Febr. um 1 Uhr.
2. Frühling u. Herbst: März, April, Sept. u. Okt. um 2 Uhr.
3. Sommer: Mai Juni, Juli und August um 3 Uhr.

Um diese Zeit sollen die Schaffhauser „Gfehrte" von den Stüdlern übernommen werden.

Halten die Schiffmeister diese Stunden nicht ein und es entsteht Schaden, so sind *sie* verantwortlich; *die Stüdler* dagegen haben für den Schaden aufzukommen, wenn sie nicht zu den angesetzten Stunden am Laufen zur Abnahme der „Gfehrte" bereit sind.

Am 13. Januar 1825 wurde dieses Übereinkommen erneuert mit dem Zusatz, daß wenn von den Schiffmeistern von Schaffhausen ein Quantum Salz, Getreide oder Waren auf den Koblenzer Laufen versandt würde, nachdem eine Zeit lang vorher nichts gesandt worden, so müssen sie es einen Tag zuvor anzeigeu.

Holztransport. Bis zum Jahr 1843 finden sich über Holztransport den Laufen hinunter keinerlei Aufzeichnungen. Am 8. Mai 1843 wurde zwischen der Stüdlerschaft und den

zwei Schiffern Joh. Kaiser und Heinr. Fehr von Eglisau eine Übereinkunft abgeschlossen, wonach diese Beiden sich verpflichten, alle Holzflöße, welche sie rheinabwärts bringen, bei dem gewöhnlichen Landungsplatz ob dem Koblenzer Laufen an die Stüdler zum Transport bis Laufenburg abzugeben gegen eine Fracht von 5 Schweizerfranken per Floß plus Zoll. Die Stüdlervorsteher verpflichten sich namens der Gesellschaft, diesen Transport zu den genannten Bedingungen zu übernehmen und denselben gehörig zu befördern insofern der Wasserstand es zuläßt. Die zwei Eglisauer haben die erforderlichen Seile zu liefern.

Klagen wegen Nachlässigkeit im Abführen von Waren. Zahlreich sind die Klagen wegen Nachlässigkeit der Stüdler im Abführen der Waren und vielfach muß der Landvogt in Baden Genossenschafter vorladen und zu strenger Pflichterfüllung ermahnen. Sowohl die Schiffmeister von Schaffhausen als auch die Salzverwaltung in Bern beschweren sich, daß so viel Waren und Salz entweder langsam abgeführt oder gar längere Zeit im Freien liegen gelassen werden, wodurch Schaden und Stockungen entstünden. Namentlich ließen die Stüdler das von Schaffhausen kommende Korn liegen, wenn gerade Früchte und sonstige Güter, welche mehr Frachtlohn bezahlten als ersteres, in größerer Menge vorhanden waren.

Wurden die Klagen wegen Saumseligkeit zu groß, so kehrten die Stüdler den Stiel um und schimpften, die Schiffmeister von Schaffhausen schickten viel zu viel Güter, man sei nicht mehr im Stand, sie abzuführen, das Wetter sei neblig und viele Genossen seien krank, so daß die gesunden nicht mehr nachkommen könnten. Sie entschlügen sich aller Verantwortlichkeit, wenn weiter so viel Speditionen ab Schaffhausen gemacht würden.

Am 5. Februar 1796 beschweren sich Burgermeister

und Rat von Schaffhausen beim Landvogt über die Saumseligkeit der Stüdler in der Abfuhr und verlangen dringend Abhilfe. Sie hätten auf dringende Vorstellung der Stände, daß ihre Güter und namentlich das Salz, regelmäßiger und in größeren Quantitäten zugeführt werde, eine eigene Direktion eingesetzt und die nötigen Maßregeln getroffen und auch wirklich regelmäßige und gute Spedition erreicht nun kämen die Stüdler und schufen neue Verlegenheiten.

Reinigung des Laufens. Die Reinigung des Laufens und dessen Freihalten für die Schiffahrt erforderten viel Arbeit und Mühe, ebenfalls das Beseitigen der die Schiffahrt hindernden dem Ufer entlang aufwachsenden Stauden und Hecken.

Bei jedem Hochwasser brachte der Rhein viel Holz, ausgerissene Bäume und Sträucher, welche die Fahrrinnen verstopften und mit großen Kosten und oft unter Lebensgefahr wieder entfernt werden mußten.

Leider sind über solche Arbeiten keine Rechnungen mehr vorhanden, dagegen begegnen wir in den Akten vielfachen Klagen der Stüdler, daß ihnen die Reinigungsarbeiten beinahe allen Verdienst weggenommen hätten.

Judikatur betreffend die Coblenzer Schiffahrt. Hatten die VIII alten Orte im Jahr 1671 einen Eingriff des bischöflich-konstanzischen Obervogtes Zweyer in Klingnau in ihre Hoheitsrechte zurückweisen müssen, so mußten sie sich im Jahr 1738 auch gegen einen solchen in ihre richterlichen Befugnisse wehren.

Im Januar 1738 versank im Koblenzer Laufen ein Schiff mit Kaufmannsgütern, wobei u. a. auch viele dem Herrn Schultheiß Senn in Zofingen gehörende Seidenwaren zu Grunde gingen.

Der Faktor Schweri wandte sich wegen Entschädigung an den bischöfl. konstanzischen Obervogt Zweyer in Klingnau, der die Schiffleute Fridli Mändler und Johann Blum vor sein Gericht zitierte. Letzterer erschien nicht, weil nach seiner Meinung die Sache nicht vor das Klingnauer Gericht gehörte, sondern vor den Landvogt von Baden, ersterer dagegen stellte sich.

Der Landvogt von Baden schrieb sofort an Zweyer, es sei ohne Weiteres klar, daß die Judikatur über solche und ähnliche auf dem Rhein sich ergebende Fälle ausnahmslos der hohen Landesobrigkeit zustehe und keineswegs dem niederen Gericht. Der Klingnauer Vogt ward aufgefordert, sogleich alle vom niederen Gericht erlassenen Verfügungen in dieser Angelegenheit rückgängig zu machen, die betreffenden Beamten kräftig zu ahnden und „alles in statum ab ante“ als wäre nichts vorgefallen zu setzen, „da dann Männiglich frey ſtehen ſolle Undt Vorbehalten ſeyn ſolle, wegen etwann erlittenem ſchaden oder ſonſtiger anliegenheit Vor gebührender Instanz allhier (in Baden) Recht zu ſuechen. In Zuverſicht, es werde mein hochgeehrter Herr in derley und anderen auß dem Rheyn als hoher Reichsſtraß ſich ergebenden fählen fürohin und dermahleinſt gäntzlich supersedieren, hingegen denen rechten gemäs ſolche ohn anderes ad forum competens in das Schloß Baden verweiſen.“

Es wurde vom Landvogt auch allen Beteiligten mitgeteilt, daß das vom Gericht in Klingnau erlassene Urteil kassiert sei „als incompetirlich und folgsam widerrechtlich“; und weil bei diesem Handel sowohl der Faktor Schweri als auch Fridli Mändler „ſich wiſſentlich vor unbefugsamer Inſtanz zu Klingnau angemeldet, also ſolle Jeder aus Gnad in 5 ℔ Bueß, auch Beide denen übrigen 3 Intreſſierten ein taglohn zu bezahlen ſchuldig ſein.“

Beschwerden von rechtsrheinischer Seite. Verschiedene Male sahen sich im Jahr 1760 „die hochfürstlich Schwarzenbergischen, zur Regierung der gefürsteten Landgrafschaft Kleggau und Herrschaft Thiengen und Wuthenthall verordneten Oberamtmann und Rät zu Thiengen veranlaßt, sich zu Gunsten rechtsrheinischer Schiffer beim Landvogt zu Baden zu verwenden.

Am 30. April 1760 ging von diesen Behörden in Baden das folgende Schreiben ein:

„Die Schiffleute von Rheinheim und Kadelburg beklagen sich, daß die linksrheinischen Schiffleute sich anmaßen, alle vom rechten Ufer ans linke zu führenden Waren dort abzuholen und so den linksrheinischen Schiffern das Brot wegnehmen“ und die dortige Behörde könne diesem Mißstand nicht weiter ohne Reklamation zusehen. Sie sei deshalb „auf den Gedankhen zerfallen, daß nach dem Exempel mehrerer anderwärtigen Schifffahrten von denen hierlands durch frembde Schiffleuth abholenden Waaren der halbe Lohn denen dießeithigen Fähren abgereicht auch ein gleiches auf dero Fahrt gegen dieſe beobachtet werden ſolle und könnte.

Worüber wir dero freündliche nachbarliche Geſinnung durch ſchrifftliche Ruckantworth Erwärthigen undt mit beſondere consideration forthin gebleiben wollen

Unſeres hochgeehrten Herren Nachbars

Dienſtbereithwilliger.“

zur Regierung . . . etc. wie oben.

Am 20. Juli 1790 richteten die gleichen Behörden nach Baden eine Beschwerde darüber, daß einem Schiffer von Rheinheim, der aus dem dortigen Kaufhaus entweder selbst oder durch seine Knechte den Rhein hinunter Ladungen Getreide führt, von den Koblenzern von jedem Weidling Frucht ein Laufenlohn von 25 Kreuzer abgefordert

werde, auch da, wo kein Koblenzer als Lootse diene. Hiebei beriefen die Koblenzer sich stets auf ihre Konzession von 1676, allein die VIII alten Orte hätten kein Recht, zu Gunsten der Koblenzer ein solches Privileg zu schaffen.

Beide Beschwerden sind offenbar im Sand verlaufen, es ist nirgends eine Antwort des Landvogtes vorhanden, und man wird wohl, und mit Recht, die Herren Fürstlich Schwarzenbergischen Beamten darauf hingewiesen haben, daß für die Koblenzer neben dem Recht, einen Laufenlohn zu beziehen, die sehr beschwerliche, lebensgefährliche und kostspielige Pflicht des Reinhaltens des Laufens einherging.

Völkerrechtliches. Wo ein Fluß zwei Länder scheidet, bildet nach dem Völkerrecht die Mitte des Flußes die Grenze.

Auf dem dieser Arbeit beiliegenden, aus dem Jahr 1903 stammenden Plan des Koblenzer Laufens liegt schon die linksufrige schiffbare Längsspalte „Ruschelöchli“ auf der rechten, badischen Hälfte des Rheines.

Wenn im 17. Jahrhundert die VIII alten Orte den Koblenzer Stüdlern das alleinige Fahrrecht den Laufen hinunter, das diese Genossenschaft offenbar schon lange Zeit vorher besaß und ausgeübt hatte, neuerdings verbrieften und in der Urkunde vom 12. Juli 1674 ausdrücklich bemerkten „daß alle Reychßſtraßen zue Wasser und Landt, und ſonderlich *der halbe Rhein* der Hohen Oberkeit Zueſtendig iſt,“ so müßte der Rhein im Laufe der beiden letzten Jahrhunderte durch Wegfressen großer Strecken des linken, schweizerischen Ufers, sein Bett wesentlich verbreitert und so die Verschiebung der Mitte und damit der Grenze zwischen der Schweiz und Baden um so viel nach Norden verschoben haben, daß eben vom ganzen eigentlichen Laufen jetzt nichts mehr auf Schweizergebiet gelegen wäre.

Eine solche Verbreiterung des Strombettes durch Wegspühlung ist aber beim Koblenzer Laufen nicht möglich, weil dort das schweizerische Ufer reiner Fels und deshalb nicht wegschwemmbar ist. Wie läßt es sich unter diesen Umständen erklären, daß die VIII alten Orte im Jahre 1674 über den halben Laufen, also über weit mehr als den halben Rhein, ihre Hoheitsrechte ausüben konnten, also über weit mehr, als ihnen völkerrechtlich zukam?

Vor einigen Jahren erklärte ein Großherzogl. Badischer Wasserbauingenieur dem damaligen Gemeindeammann Kalt von Koblenz, jetzt Bezirksverwalter von Zurzach, anläßlich eines Augenscheines beim Koblenzer Laufen, hier bilde die Mitte des größten Wasserlaufes, also die Mitte des „Judis" die staatliche Grenze, und nicht die Mitte des Rheines. Wir müssen und dürfen auch wohl annehmen, daß diese ausnahmsweise Bestimmung schon 1674 gültig gewesen sei und haben damit die Erklärung der Hoheitsrechte der VIII alten Orte über die linksufrige schiffbare Längsspalte, das Ruschelöchli, also weit über „den halben Rhein" hinaus.

Damit sind wir aber mit unseren völkerrechtlichen Erörterungen und Bedenken noch nicht zu Ende.

Wie im Anfang unter „Oertlichkeit" bemerkt wurde, ist die befahrbare schweizerische Längsspalte, das Ruschelöchli, nur bei hohem Wasserstande für die Schiffahrt benützbar, weitaus die meisten Fahrten mußten die Stüdler durch die nördliche Längsspalte, den „Känel" hinunter machen, also auf fremdem Gebiete, und auch für diese Fahrten hatten sie das Privilegium, die VIII. alten Orte hatten also ihr Hoheitsrecht über den *ganzen* Rhein ausgedehnt und zwar ohne daß seit Bestehen der ältesten Urkunden, d. h. seit 1674, irgend welche Reklamationen ernster Art von Seiten der linksrheinischen Behörden erfolgt wären,

die eben erwähnten erfolglosen zwei ausgenommen. Wie war das möglich?

Es läßt sich diese merkwürdige Tatsache wohl nur so erklären, daß die Koblenzer Schiffer schon lange vor 1674 für die Mehrzahl ihrer Fahrten die auf deutscher Seite des Rheins liegende Längsspalte „Känel" benützt hatten ohne daß von seite der dortigen Landeshoheit Einsprache erhoben oder eine Abgabe verlangt worden wäre und daß diese alte Gewohnheit auch nach 1674, als die VIII alten Orte den Stüdlern das Privilegium des Transportes von Salz und Waren „auf dem halben Rhein" verbrieften und diese Schiffer dasselbe wie von Alters her auf den ganzen Rhein ausdehnten, ohne Einsprache jenseitiger Behörden fortgesetzt wurde. Altes Herkommen, an dem niemand rüttelte. Bis 1687 war das Kleckgau, zu dem die rechte Hälfte des Kleinen Laufens gehörte, Eigentum der Grafen von Sulz. Der letzte derselben, Johann Ludwig, starb am 21. August 1687 und das Kleckgau ging nun an den österreichischen Fürsten Ferdinand von Schwarzenberg über, den Gemahl der ältesten Tochter Anna Maria des genannten Grafen von Sulz und wurde zur gefürsteten Grafschaft erhoben mit Regierungssitz in Thiengen.

Eine ernstliche Einsprache erfolgte erst im Jahre 1776, aber auch diese ohne Erfolg.

Am 31. Dezember 1776 schrieb ihrer kaiserlich-königlichen und apostolischen Majestät Kommissär der Grafschaft Laufenburg, Johann Rudolf von und zu Zwerger, an den Landvogt Lavater in Baden: „nachdem seine kaiserlich-königlich-apostolische Majestät allerhöchst Dero Grafschaft Laufenburg, nachdem sie durch Jahrhunderte in auswärtigen Händen gewesen, aus der Pfandschaft gelöset habe, habe dieselbe nun neben Anderem auch das allermildeste Augenmerk geworfen auf das was zur Be-

förderung des publici und auch insonderheit zur Beförderung und Sicherheit des commercii diene."

In weiteren Schreiben vom 8. und 14. Januar und 4. Februar 1777 brachte der österreichische Kommissär allerlei Klagen gegen die Stüdler vor und verlangte Abstellung verschiedener Übelstände, die sich nach seiner Ansicht in der Rheinschiffahrt nach und nach ausgebildet hätten.

Schließlich protestierte er gegen den Schirmbrief vom 27. Juli 1676. Die VIII alten Orte hätten das Recht, solche Privilegien auf dem Rhein zu erteilen, *so weit er auf Eidgen. Gebiet fliesse, nicht aber auch die reichsländische Seite mit einzuschliessen,* auch sei es eine Ungerechtigkeit, den Schaffhauser Schiffern zu gestatten, mit großen Schiffen ohne weiteres den Laufen zu passieren, während die österreichischen großen Schiffe müßten vor dem Laufen ausgeladen und durch die Stüdler auf kleinen Schiffen deren Ladung durch den Laufen transportiert werden: „Das ist ein exorbitantes Privilegium und welches die Benachbarten zu gleichem Gesetz auffordert." Der Kommissär verlangt wiederholt durchgehende Freiheit oder das reciprocum. „Ersteren Falles bleibt die Schiffahrt zwischen denen Koblenzeren und österr. Schifferen durchaus frey, dergestalt, daß jeder auf des anderen Gestaad einladen kann.

Letzteren Falls aber würde keinem Schweizer Schiffer verſtattet werden, an dießeitigem Ufer Holzwaren, Eisen etc. etc. einzuladen und in die Graafſchaft Baaden und so fort zu überschiffen. Viel weniger ein Retour-Gut verſtattet werden. Hierüber bitte ich mir also die baldmöglichste Erklärung aus."

Vorläufig bestritt der Landvogt Lavater in einer Zuschrift vom März 1777 an den Kommissär dessen Begehren mit der Bemerkung, definitiv hätten die Stände zu entscheiden. Er sandte die Reklamationen Zwerger's an den

Vorort Zürich und dort müssen sie, wohl namentlich die letzte, für sehr ernst angesehen worden sein, denn es wurde dem Landvogt geantwortet, der Vorort könne die Begehren Zwergers nicht von sich aus erledigen, die Angelegenheit müsse von allen drei regierenden Ständen beraten werden, man werde sie an der nächsten Syndikatsversammlung in Baden erledigen; in gleichem Sinn war auch im März an den Kommissär Zwerger berichtet worden.

Offenbar hielt dann auch dieser seine Reklamation nicht aufrecht und es blieb inbezug auf das Privilegium der Stüdler beim Alten. Es geht dies hervor aus den Eidgen. Abschieden Band 7 II. Seite 854 No. 362, der einzigen Stelle, in der diese Angelegenheit erwähnt und zugleich erledigt ist.

Es heißt dort: „der kaiserlich königliche Commissär zu Laufenburg hatte dem Landvogteiamt einige Abänderungen in Betreff der Schifffahrt auf dem Rhein vorgeschlagen und mit ihm darüber verhandelt. Da aber auf die schon im März an den Commissär erlassene Zuschrift keine Antwort erfolgt ist, so wird bloß ein Schreiben entworfen und ad ratificandum dem Abschied beigelegt, welches im Fall der Genehmigung an den Commissär erlassen werden könnte, wenn von demselben eine Zuschrift einkäme. Abschied 395 § 12".

Tatsache ist, daß die Stüdler bis zur Auflösung ihrer Genossenschaft im Jahr 1858 in alter Weise ihr Privilegium auf dem ganzen Kleinen Laufen ausgeübt haben.

Die Namen der beiden befahrbaren Längsspalten, Ruschelöchli und Känel, haben nichts Auffallendes an sich und sind leicht erklärlich. Woher kommt aber der ganz auffallende und merkwürdige Name des unfahrbaren mittleren Stromteiles „Judis"? Sollte hier vielleicht eine Er-

innerung übrig geblieben sein und an einen alten Schiedsspruch oder ein Urtheil über die Verlegung der Grenze weit nördlich über die Mitte des Stromes hinaus?

Auflösung der Gesellschaft. Als die Eisenbahnen anfingen unser Land zu durchbrausen, und der sichere und bequeme Bahntransport die Waren rasch ans Ziel beförderte, da hatte für den zum Teil so gefährlichen und oft sehr umständlichen Wassertransport das letzte Stündlein geschlagen, und auch unsere altehrwürdige Stüdlergesellschaft fiel wie die Zurzacher Messe nach mehrhundertjährigem Bestand der neuen Zeit zum Opfer. Im Jahr 1858 löste sie sich wegen Mangels an Arbeit auf.

Liquidation der Gesellschaftskassen. Auffallend ist, daß über die Liquidation der Stüdlerkasse und über die Verteilung ihres Vermögens nirgends Ausführliches aufzufinden ist, trotzdem der Regierungsrat in den Statuten von 1840 der Kasse so viel Aufmerksamkeit widmete und trotzdem über sie alle zwei Jahre in der Gemeindeversammlung von Koblenz mußte Rechnung abgelegt werden.

Das einzig Vorhandene ist die bezirksamtliche Gemeindegüterübersicht von 1858, wo das Vermögen der Stüdlerkasse auf Fr. 1795.48 angegeben ist mit der Bemerkung: „Schiffergesellschaft, welches verteilt wird."

Nebenkehrkasse. Die Nebenkehrkasse wies bei der Auflösung der Stüdlergenossenschaft einen Betrag von Fr. 5323.73 auf.

Die Verteilung dieses Vermögens gab zu allerlei Mißhelligkeiten und Prozessen Anlaß. Am 11. März 1862 erfolgte ein Gemeindebeschluß, wonach jeder Stüdler seine beim Eintritt in die Genossenschaft einbezahlten 3 Gulden oder Fr. 6.85 zurückerhalte, aus dem Rest aber ein Unter-

stützungsfond gebildet werden sollte, und es wurden an 35 Stüdler sofort Fr. 239.— ausbezahlt. Am 13. Juli 1862 wurde dieser Gemeindebeschluß mit 53 gegen 50 Stimmen wieder aufgehoben, worauf durch Vermittlung des Bezirksamtes in Zurzach eine Verständigung erzielt wurde. Einen Prozeß gegen 7 längst ausgetretene Stüdler, welche am Bestand der Kasse trotzdem ihren Anteil geltend machen wollten, verlor die Genossenschaft vor Bezirksgericht, gewann ihn dagegen vor Obergericht, so daß nun endlich die Liquidation konnte durchgeführt werden. Es erhielt jeder der 35 Stüdler Fr. 100.—, abzüglich der schon bezogenen Fr. 6.85, sodann wurden den 7 genannten alten Genossen die ihnen ausbezahlten Anteile in Güte belassen, der Rest ging auf in Prozeß- und anderen Kosten.

Der Wegfall des Warentransportes durch den Kleinen Laufen war für das kleine und nicht reiche Dorf Koblenz ein schwerer Schlag. Als im Jahr 1858 die Gemeinde auf den wegen Niederwassers beinahe ganz trockenen Laufenfelsen ein Jugendfest feierte, ergriff der tüchtige Oberlehrer Gaßler die Gelegenheit, um in trefflicher Rede seine Mitbürger zu ermahnen, sich durch diesen Schlag nicht entmutigen zu lassen, sondern sich ins Unvermeidliche mit Mannesmut und Gottvertrauen zu fügen. Die Jungmannschaft ermahnte er, da sie nun nicht mehr die altgewohnten, lieben Schifferwerkzeuge, Ruder und Schalte, handhaben könnten, sich anderen Berufen zu widmen, und sei es auch außerhalb des geliebten Dörfleins. Und die Koblenzer haben sich seine Worte zu Herzen genommen, und trotz dem Verlust der früheren schönen Einnahmen ist Koblenz ein gesundes, tatkräftiges Gemeinwesen geblieben, das unter verständigen und einsichtigen Ortsbehörden sich eine geachtete Stellung unter den Aargauischen Gemeinden zu wahren weiß.

Beilagen.

Beilage I.

Auszug aus dem Urkundenprotokoll des Bezirksamtes Zurzach Bd. I, pag. 6 und ff.

Wir Landammann und kleiner Rat des Kantons Aargau tun kund hiemit:

„Nachdem uns von der durch unsere Concession und revidierten Statuten vom 1. Jänner 1830, bezüglich auf die Schiffahrt, neuerdings bestätigten und eingesetzten sogenannten Stüdlergesellschaft in der Gemeinde Koblenz der Wunsch um Abänderung einiger Paragraphe dieser Statuten einmütig vorgetragen und von der Gemeinde Koblenz unterstützt worden, so haben wir in angemessener Würdigung der an uns gelangten Abänderungsanträge, der Stüdlergesellschaft zu Koblenz folgende neue Concession und Statuten erteilt und verordnen demnach:

I. Schiffahrtsrechte der Stüdler.

A. Allgemeine Bestimmungen.

Die Schiffahrt mit Salz, Gütern, Früchten, Wein oder andern Waaren *stromabwärts* über den sogen. Laufen im Rhein bei Koblenz, sowie von diesem Orte die weitere Verfrachtung aller Gegenstände, die zu Koblenz oder im Gemeindsbezirk ausgeladen werden, wird hiemit der Gesellschaft der Stüdler (Schiffergesellschaft) in der Gemeinde Koblenz übertragen, und kann unter den in § 2 hienach enthaltenen Ausnahmen einzig von den Genossen der gedachten Stüdlergesellschaft ausgeübt werden. Alle nicht zu derselben gehörenden Schiffer, denen die Ausnahmen von § 2 hienach nicht zu statten kommen, sind daher gehalten, den Transport ihrer stromabwärts gehenden Schiffladungen den Stüdlern für die hienach bezeichneten Flußstrecken zu übertragen, nämlich:

Von dem Landungsplatz zunächst obenhar des Laufens bis nach Koblenz, ferner: alle Ladungen, welche nicht in die Aare einzulenken bestimmt sind und in Koblenz oder im Bezirk dieser Gemeinde ausgeladen werden, *von Koblenz weiter* bis nach Laufenburg. Die Verfrachtung von Ladungen in die Aare und weiter nach Koblenz oder einem andern unterher des Laufens liegenden Punkt aus bleibt nach bisheriger Übung der freien Übereinkunft und Konkurenz überlassen.

Die Schiffahrt *stromaufwärts* hingegen steht jedem Koblenzer Schiffer für Gegentände aller Art und jedem fremden Schiffer für Transitgut, nach bisheriger Übung offen.

B. Ausnahmen.

§ 2.

Den Bestimmungen des § 1 unterliegen nicht, und es sind demnach zur Schiffahrt durch den Laufen nach bisheriger Übung, ohne Mitwirkung der Stüdler berechtigt:

a. die große Schiffahrt nach Schaffhausen, welche hiefür an die Bezirksverwaltung jährlich 12 Pfund entrichtet,
b. die Schiffmeister in Schaffhausen und Laufenburg, wenn sie mit großen Schiffen (Nauen, nach dem Ausdruck der alten Titel) ohne auszuladen durch den Laufen fahren,
c. die Schiffsladungen an Fracht oder Gütern, welche in Rheinheim oder Kadelburg oder weiter rheinabwärts von Schiffern aus Koblenz oder benachbarten Gemeinden eingenommen werden, deren Verfrachtung die Schiffahrt der s. g. Nebenkehren ausmacht, welche hiemit bei ihren bisherigen Übungen belassen werden,
d. die Holzflöße.

II. Eintritt in die Stüdlergesellschaft.

A. Bedingungen der Aufnahme.

§ 3.

Um auf den Eintritt in die Stüdlergesellschaft Anspruch machen zu können ist erforderlich:

a. daß der Bewerber aargauischer Kantonsbürger,
b. Bürger der Gemeinde Koblenz oder doch in dasiger Gemeinde angesessen sei,
c. daß er eigenen Rechtes sei und einen unbescholtenen Ruf genieße und eigene Haushaltung führe,
d. daß er vor den Vorstehern über seine Tüchtigkeit zur Stüdlerschiffahrt (nach § 15 litt. d hienach) seine hinlängliche Probe abgelegt habe.

B. Verbindlichkeit beim Eintritt.

a. Allgemeine.

§ 4.

Jeder neu aufgenommene Stüdler erlegt binnen Jahresfrist von seinem Eintritt an in die Stüdlerkasse soviel als dem Stüdlerfond nach der unmittelbar vorhergegangenen passierten Rechnung unter die Gesellschaft verteilt auf jeden einzelnen treffen würde.

Wer innert dieser Zeit den treffenden Betrag nicht erlegt, dem soll von den Vorstehern zu Handen der betreffenden Kasse ein zu seinem Stüdlerlohn im Verhältnis stehender Betrag so lange von seinem Monatsgelde abgezogen werden, bis der schuldige Betrag sich vollständig abgeführt befindet. Mit Bewilligung der Stüdlergesellschaft können auch Schuldschriften statt Barschaft eingelegt werden.

b. Der Ausbürger insbesondere.

§ 5.

Wegen der lt. § 25 hienach der Gemeinde Koblenz obliegenden subsidiarischen Bürgschaftsverbindlichkeit, soll jeder in die Stüdlergesellschaft aufgenommene Ausbürger auf Verlangen der Vorsteher (§ 14) oder des Gemeinderats von Koblenz, dieser Gemeinde annehmliche Bürgschaft leisten und erst nach Stellung derselben zur Betreibung der Stüdlerschiffahrt zugelassen werden. Alle diesfälligen Bürgschaften sind vom Gemeinderat Koblenz zu beaufsichtigen und die hierüber aufgestellten Urkunden im Gemeindsarchiv aufzubewahren.

III. Teilnahme an der Gesellschaft.

A. Regulierung im Allgemeinen.

§ 6.

Die der Stüdlergesellschaft zum Transport durch den Laufen, oder weiter, übertragenen Waren sollen wie bis anhin nach einer unveränderlichen Kehrordnung und ohne Säumnis auf dem Landungsplatze abgeholt, über den Laufen an den betreffenden Ort abgeführt und dort ausgeladen werden, wofür die Stüdler den Lohn nach folgendem Tarif zu beziehen haben:

a. *Vom Laufen oberhalb Koblenz bis Koblenz.* Xr Rheinisch

Von jedem	Faß Salz	10
„ „	Sack Getreide (der Sack zu 8—9 Viertel)	5
„ „	ordinären Zentner Gut	2
„ „	Schiffszentner	2½

b. *Vom Landungsplatz in Koblenz bis nach Laufenburg.*

Von jedem	Faß Salz	15
„ „	Sack Getreide (der Sack zu 8—9 Viertel)	8
„ „	ordinären Zentner Gut	4
„ „	Schiffszentner.	5

§ 7.

Jeder Genosse der Stüdlergesellschaft hat das Recht auf einen Kehr, jedoch so, daß auf eine Haushaltung nicht mehr als ein Kehr falle.

§ 8.

Von dem diesfälligen Arbeitslohn hat jeder Stüdler 1/40 (oder nach Zürichwährung berechnet, von jedem Gulden einen Schilling) an die Gesellschaftskasse abzugeben.

§ 9.

Beim Absterben oder freiwilligen Austritte eines Stüdlers, der während seiner Teilnahme an der Stüdlergesellschaft keine Beisteuer an den Ersatz beschädigter oder verlorener Waren bezogen, soll an dessen Erben oder den freiwillig Austretenden selbst, und bei Ausschließung eines Falliten an dessen Gantmasse sein Anteil von der Stüdlerkasse nach dem Bestand der letztpassierten Rechnung mit Abzug von 10 % herausbezahlt werden. — Wer aber aus den in § 18 hienach bestimmten Gründen ausgeschlossen wird, hat keinen Anspruch auf die Kasse zu machen.

B. Über die Schiffahrt insbesondere.

§ 10.

Außer wegen Krankheit und den in § 18 hienach bestimmten Fällen darf kein Gesellschaftsgenosse sich der Stüdlerschiffahrt entziehen; es ist daher unter gedachter Ausnahme das Übertragen oder Vermieten eines Kehrs an einen andern Stüdler ganz untersagt und somit jeder Stüdler verpflichtet, seinen Kehr selbst zu besorgen.

§ 11.

Die Stüdler sollen sich zur Betreibung der Schiffahrt nur starker, von den Vorstehern hiezu gut befundener und mit allen nötigen und üblichen Gerätschaften versehener Schiffe bedienen.

§ 12.

Würde ein Stüdler mit mangelhaftem Schiff oder Geschirr oder bei sehr gefährlichem Wasser gegen das Erachten der Vorsteher durch den Laufen fahren, oder sonst die Schiffahrt nicht mit gehöriger Tätigkeit und Vorsicht besorgen und sich hiebei an der Ladung Schaden ereignen, so hat der fehlbare Schiffer bei allgemeiner Hab- und Gutsverbindlichkeit hiefür zu haften und Ersatz zu leisten.

Könnte jedoch ein von Schaden betroffener Stüdler sich glaubwürdig ausweisen, daß der Schaden an der Ladung ohne seine Schuld, durch einen ganz unvorhergesehenen und unabwendbaren Zufall veranlaßt worden, so kann auf seine bittliche Anmeldung hin ein Beitrag zu Ersatz des Schadens aus der Stüdlerkasse abgereicht werden, worüber jedoch von der Stüdlergesellschaft ein Beschluss gefaßt werden soll.

§ 13.

Die Unterhaltung der zur Stüdlerschiffahrt nötigen Landungs-, Ein- und Ausladungsplätze und daselbst erforderlichen Hütten, die

Säuberung des Laufens und überhaupt die zur Sicherung der Durchfahrt dienlichen Vorrichtungen und Arbeiten im Laufen, sowie die Ein- und Ausladerüstungen (als Böcke, Bäume, Leitern u. s. w.) soll den Stüdlern und Nebenkehren nach bisheriger Übung gemeinschaftlich obliegen.

Im Ermanglungsfall hat aber die Stüdlergesellschaft auch die Beschwerde jeder Unterhaltung zu übernehmen, jedoch ist sie berechtigt die Nebenkehrkasse, oder die dannzumal durch den Laufen fahrenden Nebenkehren hiefür zum vollen Ersatz anzuhalten.

IV. Von der Vorsteherschaft.

A. Bildung und Bestand.

§ 14.

Die unmittelbare Leitung der Stüdlergesellschaft und Aufsicht über dieselbe wird von 3 der erfahrensten und angesehensten Stüdlern ausgeübt, welche die Vorsteherschaft bilden und von der Stüdlergesellschaft durch Stimmenmehr ernannt werden. Sie bleiben 6 Jahre im Amt und sind beim Austritt wieder wählbar. Tritt aber einer vor dieser Zeit aus, so tritt der Neugewählte in dessen Amtsdauer.

B. Rechte und Verbindlichkeiten.

§ 15.

Die Vorsteher haben über die Beobachtung der Statuten strenge zu wachen und überhaupt in der Stüdlergesellschaft die zur Sicherung ihres Bestandes und Erwerbes nötige Ordnung und Tätigkeit zu erhalten: insbesondere liegt ihnen ob:

a. Darauf zu achten, daß die zur Stüdlerschiffahrt bestimmten Fahrzeuge samt Geschirr gut unterhalten wnrden, und wenn an eint oder anderem etwas mangelhaftes wäre, die Schiffahrt mit demselben nicht zu gestatten bis alles wieder in erforderlichen währschaften Zustand hergestellt sein wird.
b. Sie werden nicht zugeben, daß gegen § 6 hievor in Abfuhr der Ladungen einige Säumnis eintreten, sondern veranstalten, daß bei sich ereignendem Falle die betreffende Ladung auf Kosten des in der Kehrordnung stehenden Stüdlers durch andere Stüdler sogleich geführt werde.
c. Sie haben darauf zu achten, daß nach § 13 hievor die Ladungs-, Ein- und Ausladeplätze für Stüdlerwaren und nötigen Hütten jeweilen gut unterhalten werden.
d. Wenn es sich um Aufnahmen eines Schiffers in die Stüdlergesellschaft handelt, werden sie nach einer von demselben als Probe zu machenden ordentlichen Fahrt durch den Laufen

abnehmen, ob derselbe zur Stüdlerschiffahrtsgesellschaft tüchtig und daher anzunehmen sei.

§ 16.

Die Vorsteherschaft besorgt die Verwaltung des Stüdlerfonds, sei es gemeinschaftlich oder durch einen ausgeschossenen aus ihrer Mitte, alle drei aber haften in solidum für die getreue und sorgfältige Geschäftsführung bei Verbindung ihrer Habe und Güter insgemein.

§ 17.

Die auf diese Statuten gegründeten Verfügungen der Vorsteher sind für alle Genossen der Stüdlergesellschaft verbindlich, und sind daher ohne Widerspruch zu befolgen. Glaubt sich der Betroffene hiedurch benachteiligt, so kann derselbe binnen 14 Tagen beim Bezirksamt Klage führen, welches diese Sache von Amtes wegen zu untersuchen und darüber zu entscheiden hat.

Auf jeden Fall bleibt den Beteiligten der Rekurs an die Finanzkommission offen.

V. Ausschließung aus der Gesellschaft.

§ 18.

Von der Stüdlergesellschaft können und sollen ausgeschlossen werden:

a. Diejenigen Stüdler, die sich einer Kriminalstrafe schuldig machen.
b. Stüdler, die aus Leichtsinn oder Nachlässigkeit die ihnen anvertraute Ladung wiederholt und erweislich der Durchnässung oder gar der Gefahr des Untergangs aussetzen.

§ 19.

Jeder fallit erklärte Stüdler kann von der Gesellschaft ausgeschlossen werden.

VI. Von dem Stüdlerfond.

A. Bestand.

§ 20.

Der Bestand der Kasse darf außer im Falle des Ersatzes für beschädigte oder verlorene Waren, nie unter die Summe von 1500 Franken herabgesetzt werden. Vermehrt sich aber die Kasse über diese fixe Summe, so steht es der Gesellschaft frei, den Betrag der Vermehrung je nach Bedürfnis der Zeit und je nach Umständen, auf jeden Fall aber auf einen vorher gegangenen Beschluß der Stüdlergesellschaft unter die Genossen gleichmäßig zu verteilen.

B. Bestimmung.

§ 21.

Dem Vermögen der Stüdlergesellschaft wird folgende Bestimmung angewiesen:

a. Die Unterhaltung der Landungs,-, Ein- und Ausladeplätze und erforderlichen Falls auch die Bestreitung der übrigen wegen der Schiffahrt durch den Laufen veranlaßten Ausgaben nach § 13.

b. Die Vergütung des treffenden Anteils aus der Stüdlerkasse für austretende oder an die Erben verstorbener Stüdler nach § 9 hievor.

c. Ersatz wegen beschädigter oder verlorener Waren, soweit derselbe wegen Mangel Vermögens von dem betreffenden Stüdler nicht geleistet werden kann oder insofern demselben wegen Schuldlosigkeit (nach § 12 hievor) ein Beitrag zuerkannt worden ist.

C. Verwaltung.

§ 22.

Die Vorsteherschaft führt zufolge § 16 hievor die Verwaltung über den Stüdlerfond, Derselben liegt daher in dieser Beziehung vorzüglich ob: Die durch die Statuten § 4 und 8 diesem Fond angewiesenen und übrigen Einkünfte fleißig und genau zu beziehen, die vorliegenden Gelder baldmöglichst (jedoch nicht in Summen unter Fr. 100.—) auf Zins sicher auszuleihen, und alle zwei Jahre über ihre Verwaltung mit Belegung der Auslagen Rechnung zu stellen und dieselbe der gesamten Stüdlergesellschaft zur Untersuchung vorzulegen.

§ 23.

Diese Rechnung wird sodann vom Gemeinderat Koblenz genau untersucht, welcher dieselbe mit seinen Bemerkungen dem Bezirksgericht zur fernern Untersuchung und Passation übersendet.

§ 24.

Die Revisionsbehörden werden besonders darauf aufmerksam sein, daß in der Verrechnung der ordentlichen jährlichen Ausgaben (§ 21 lit[a] a) möglichste Sparsamkeit beobachtet werde, sie genehmigen keine unnützen oder den Statuten nicht angemessene Auslagen, sie untersuchen die gemachten Geldanleihen und bewirken, falls dieselben nicht annehmlich sind, sogleich deren bessere Versicherung oder Ablösung.

Alle zu Gunsten des Stüdlerfonds errichteten Schuldtitel sollen im Gemeindearchiv aufbewahrt werden.

VII. Verpflichtung der Gemeinde Koblenz.

§ 25.

Zur Erfüllung der dem Stüdlerfond nach § 21 litt[a] a und d obliegenden Verbindlichkeiten ist, falls derselbe hiefür nicht hinreichen sollte, zunächst in solidum die ganze Stüdlergesellschaft verpflichtet, nach derselben aber haftet hiefür in subsidio die ganze Gemeinde Koblenz.

§ 26.

Von nun an sind alle Erkenntniße, Sprüche, Statuten der ehevorigen Landesobrigkeit über das Stüdlerwesen, sowie unsere Beschlüsse vom 15 April 1807, 16. April 1810, 22. Juni 1818, 7. März 1828 und 1. Juli 1830, soweit dieselben mit den hievor enthaltenen Statuten im Widerspruch stehen, aufgehoben und außer Kraft gesetzt und sollen diese neuen Statuten genau befolgt werden, wobei wir uns jedoch vorbehalten, so oft wir uns durch abzuschließende Staatsverträge oder aus andern Gründen veranlaßt finden, gegenwärtige Concession und Statuten abzuändern oder aufzuheben.

Gegeben in Aarau den 3. Januar 1840.

Der Landammann, Präsident des Kleinen Rates:
sig. Dr. *Schaufelbüel.*
Im Namen des kleinen Rathes
Der Staatsschreiber:
L. Ringier.

Beilage II.

1749. Memoriale.

„Es haben die Schiffmeister des niederen Wassers (d. h. unterhalb des Rheinfalles) zu Schaffhausen von unvordenklichen Zeiten hero eine freie und ohngehinderte Schiffahrt von Schaffhausen bis nach Basel auf nachfolgende Weise exercieret:
daß sie die an Aar erkauften* und den Rhein hinauf in den Schaffhauser Laufen gebrachten großen Schiffe in diesem Laufen mit Waaren beladen und von dar entweder bei gutem Wasser mit ganzer Ladung durch den Coblenzer Laufen gefahren oder aber daselbst zum Theil ausgeladen und durch die Coblenzer Schiffleute in Weidlingen durch ihren Laufen führen lassen, unten an demselbigen aber wieder in ihre großen Schiffe genommen, damit bis nach Laufenburg ihre Fahrt fortgesetzt, alldorten die Waaren nochmalen aus den Schiffen genommen, auf der Achs bis unter den Laufenburger Laufen führen lassen, unten an dortigem Laufen aber selbige wieder in ihre durch den Laufenburger Laufen leer hinunter gelassenen eigenen Schiffe wiederum eingenommen und so damit weiter bis nach Basel gefahren sind.

---

* Schon damals gab es in Stilli an der Aare eine sehr entwickelte Industrie des Baues grosser und kleiner Flussschiffe.

Wofern sie aber bei schlimmem Wasser die großen Schiffe von der Aar nicht haben bis in den Schaffhauser Laufen heraufbringen können, so haben sie die Waren in Weidlingen von Schaffhausen bis nach Coblenz geführt, und allda solche von den Coblenzern durch ihren Laufen führen lassen, unten an dem Dorf aber selbige in ihre alldorten stehen gebliebenen Großen Schiffe geladen und auf vorhin beschriebene Art über Laufenburg nach Basel fortgeführt. Wann sie aber wegen mangelnder Waaren kein großes Schiff nöthig gehabt, so sind sie mit kleineren Schiffen, darauf circa 100 Ctr. geladen werden können von Schaffhausen ab und ganz ungehindert durch den Coblenzer Laufen gefahren.

Gegen diese von uralter Zeit her auf vorbemerkte Weise geübte Schiffahrt suchen ihnen nunmehr die Coblenzer verschiedene Eingriffe zu thun, und wollen vermöge eines von den Löbl. VIII. alten Orten unterm 27. Juli 1676 erhaltenen Confirmationsbriefes pretendieren, daß sie alle zu Coblenz sowohl in großen als in kleinen Schiffen anlangenden Waaren alleinig zu übernehmen und selbige *nicht blosshin durch ihren Laufen, sondern bis nach Laufenburg* zu führen berechtigt seien.

Gleich wie aber aus angezogenem Bericht zu ersehen ist, daß damalen das Ansuchen der Coblenzer lediglich dahin gegangen, daß den Fremden verboten werden möchte, mit Weidlingen durch ihren Laufen zu fahren, und ihnen solches auch bewilligt worden, also ist daraus gar nicht zu beweisen, daß selbigen andurch die ganze Schiffahrt von Coblenz bis nach Laufenburg mit Ausschluß aller Fremden überlassen worden sei und daß sie folglich die in Weidlingen nach Coblenz geführten oder aus großen Schiffen ausgeladenen Waaren bis nach Laufenburg zu führen das Recht erlangt haben, wenigstens ist solches in mehrgedachtem Brief nicht deutlich genug ausgeworfen und erläutert worden."

Die Schaffhauser behaupten, von jeher mit ihren großen Schiffen die Waaren von Coblenz bis nach Laufenburg und von da nach Basel geführt zu haben, ohne daß ihnen je hiegegen von Coblenz Einwendungen gemacht worden seien und man könne ihnen nun nicht zu muthen, mit ihren großen Schiffen von Coblenz bis Laufenburg leer zu fahren und in Laufenburg dann den Coblenzern die von diesen bis dorthin geführten Waaren wieder abzunehmen. Würde man sie dazu verhalten, so würden ihre Frachtpreise so erhöht werden, daß die Kaufleute vorziehen müßten, die Waaren per Achse nach Basel kommen zu lassen, wodurch den Schaffhauser und Coblenzer Schiffleuten der Verdienst und den VIII. alten Orten der Wasserzoll verloren ginge.

Beilage III.

Nebenkehrordnung von 1834.

1. Keine fremden Weidlinge oder kleine Schifflein, welche zu Rheinheim, Zurzach, Kadelburg und Aetikerhof, Rhein abwärts mit Früchten oder andern Waaren beladen werden, dürfen durch den Koblenzer Laufen fahren, sondern es sollen ihre Waaren daselbst ausgeladen und durch die von der Gemeinde Koblenz hiefür aufgestellten Schiffleute durch den Lauffen geführt werden; jedoch dieses der großen Schiffahrt von Schaffhausen, welche jährlich an die Verwaltung zu Zurzach 12 Pfund Geld zinset, ohne Nachteil und Schaden, ebenso mögen die Schiffmeister von Schaffhausen, sowie die Schiffleute von Laufenburg für ihre großen Schiffe (oder Nauwen nach dem Ausdruck des alten Titels) ohne auszuladen, durch den Laufen fahren, und ferner, wie bisher, ungehindert passieren können.
2. Es darf jedoch kein Weidling oder Schifflein eine größere Ladung als 40 Mutt Frucht, oder 40 Zentner andere Güter oder Waaren enthalten.
3 Für diese Durchfahrt wird der Gemeinde Koblenz ein Nebenkehrgeld von 3 Batzen zu handen der Nebenkehrkasse, den Schiffleuten aber 12 Batzen als Löhnung von jedem Weidling mit Früchten oder andern Waren bezahlt; würden aber gegen das Verbot laut Art. 2 die Ladung mehr enthalten, so soll von jedem Zentner Mehrladung annoch zwei Kreuzer in die Nebenkehrkasse entrichtet werden.
4. Bei einem allfällig eintretenden Unglück, welches aus Verschulden der bestellten Schiffleute entstanden, soll von diesen der Schadenersatz in solidum, im Fall von Unvermöglichkeit aber aus der Nebenkehrkasse, und wenn diese dazu nicht hinreicht, von der Gemeinde Koblenz geleistet werden; bei Unglücksfällen ohne Verschulden der Schiffleute hingegen soll die Entschädigung ausschließlich aus der Nebenkehrkasse und von der Gemeinde bestritten werden.
5. Der Eigenthümer einer größern als im Art 2 bestimmten Schiffsladung kann im Fall eines eintretenden Unglücks auf Entschädigung aus der Nebenkehrkasse und an die Gemeinde keinen Anspruch machen.
6. Sollte ein fremder Schiffmann gegen das bestehende Verbot mit seiner Schiffsladung selbst über den Laufen hinunter fahren, so müßte er gleichwohl den unter No. 3 bestimmten Betrag sowohl in die Nebenkehrkasse, als an die Schiffleute bezahlen, und hat nebstdem im Fall eines Unglücks auf keine Entschädigung Anspruch zu machen.

7. Den Koblenzer Schiffleuten ist gestattet, zu Aushülfe über den Laufen die erforderliche Anzahl Schiffleute aus der Stüdlergesellschaft auf ihre Rechnung anzustellen und zu gebrauchen, und sie sind sodann von der Bezahlung des, den bestellten Schiffleuten bestimmten Lohns von 12 Bz. frei, sollen hingegen wie bisher, von jeder Ladung 6 Kreuzer in die Nebenkehrkasse bezahlen.
8. Die Gemeinde Koblenz ist zu diesem Ende verpflichtet, für die erforderliche Anzahl erfahrener und tauglicher Schiffleute zu sorgen.
9. Es soll ein Verwalter zum Bezug des Nebenkehrgelds gegen einen angemessenen Lohn bestellt werden, welcher Bürgschaft zu leisten und jährliche Rechnung abzulegen hat.
10. Der Lauffen soll fleißig gesäubert und die dazu, und andern zu Unterhaltung dieser Schiffahrt erforderlichen Kosten aus der Nebenkehrkasse und in nicht hinreichendem Fall von der Gemeinde Koblenz bestritten werden.

Beilage IV.

Salzfuhrordnung für Koblenz

vom 15. December 1791.

Da eine hohe Salzdirektion des hohen Standes Bern anno 1711, denen Fehren und Weidling Fahreren zu Stilli und Coblenz deß hohen Standes Salz von Coblenz biß Brugg zu führen übergeben, die Zeiten und Umstände aber sich so veränderet, auch die Erfahrung belehret hat, daß die biß dahin beobachtete Ordnung der Salzfuhr nicht mehr auf die heutigen Zeiten schicklich seye und da zu gleich sämtliche Weidlingfahrer von Stilli und Coblenz sich bei unseren g. Herren hoher Salzdirektion um eine Vermehrung deß Schifflohnes ehererbietigst beworben und zwar unter der

Feyrlichen Versprechung,

daß die von Coblenz den halben Theil deß hochoberkeitlichen Salzes jeweilen auf das fleißigste und unaufgehalten von Coblenz nach Brugg liefern, in denen Zeiten, wenn starke Getreidlieferungen geschehen, wenigstens jeden Tag 6 Weidling oder 36 Faß Salz nach Brugg, auch wan es zu Beforderung des hohen Standes Salzhandlung nicht genug sein sollte, jeweilen auf den von dem Salzfaktoren in Brugg erhaltenen Bericht so viel Salz als nöthig sein wurde, führen wollen. Alles unter Gutstehung aller Mitglieder der Weidlingfahrer, je einer um und für den andern, so bei allfähliger Pflichtvernachlässigung und Schuld darauß entstehen wurde, auch daherigen Strafen. Als haben meine Gn. H. hoher

Salzdirektion denen Weidlingfahrern in ihren Begehren gnädig willfahret und den Schifflohn von Coblenz bis Brugg von einem Faß Salz auf 30 Bernkreuzer gesetzt, jedoch unter folgenden

Gedingen:

1° daß zu keinen Zeiten, weder bei großem noch kleinem Wasser einichen Extra Lohn gefordert werde

2° daß die Weidlingfahrer oder die Stüdler Gesellschaft zu Coblenz in Zeiten da starke Frucht Lieferungen geschehen, nach oben angeführten Versprechen täglich Sechs oder wöchentlich 36 Weidling Salz zu 6 Faß nach Brugg führen sollen u. da

3° die Erfahrung gezeiget, daß die Stüdler Gesellschaft, so die Weidlingfahrer in Coblenz ausmachet, bei starken Fruchtlieferungen, besonders Winters Zeit nicht genugsam Salz nach Brugg liefern, weilen die Durchfahrt durch den Laufen sie genug beschäftiget, auch das Salz und Frucht, so auf Laufenburg geführt wird, ihnen viele Tage weggenommen und daher das Bernerische Salz größtentheils, wie letzten Winter und Frühling geschehen, durch die Vogelsanger Weidlingfahrer auf Brugg geführt werden müssen, mithin die größte Unbillichkeit wäre, wan in Zeiten da keine andern als Salzfuhren vorhanden sind, diese Vogelsanger für ihre im Notfall geleistete Dienste von der Salzfuhr ausgeschlossen sein sollten, als solle hiemit denen Vogelsanger Weidling Fahrern von der denen Coblenzer zu führenden Helfte deß durchgehenden hochobrigkeitlichen Salzes von jeden 100 Faßen 6 Faß oder ein Weidling zu führen übergeben sein mit dem Vorbehalt jedoch, daß die Vogelsanger nie keinen größeren Antheil anbegehren und auch keine andere Gmeind der Grafschaft Baden an diese Salzfuhren einichen Anspruch zu machen haben sollen.

4° sollen die Salz Fuhren durch die Stüdler Gesellschaft so eigen Schiff und Geschirr haben und im Kehr under ihnen geschehen, mithin

5° diejenigen so nach oben angeführten Versprechen selbigen Tages den Kehr haben nach Brugg zu fahren, sollen schuldig und verbunden sein zu fahren oder Andere für sie zu bestellen damit die Fuhr nicht versäumt werde. Sollten aber

6° sich deren saumseligerzeigen, so sollen diese durch den Faktoren zu Coblenz dem hochheitlichen herrn Untervogt zu handen S. T. h. H. Landvogt zu Baden zur Abstrafung angezeigt werden.

7° sollen samtliche Schiffleuth mit einander von Coblenz abfahren und schuldig sein im Nothfahl je einer dem andern treüe Hülfe zu leisten. Wann aber 10 oder mehr Weidlinge mit einander fahren, so sollen immer der halbe Theil mit einander zu Coblenz ab und nach Brugg fahren, der erste von jeder Partie so abfahrt

den Frachtbrief nehmen, so wie sie abfahren in Brugg anländen, das Salz an Ort und Stelle liefern, auch alle Sorg tragen, daß die Faß nicht verderbt werden; alles bei Verantwortung eines entstehenden Unglücks und daherigen Strafen.

Endlich verpflichten sich samtliche Weidling Fahrer und Stüdler aufs neüe für alles die Behörige Bürgschaft zu leisten.

Beilage V.

Und im Anschluß hieran erfolgte sogleich noch die folgende

Salzfuhrordnung für Vogelsang.

Vom 15. December 1791.

1. Die Vogelsanger erhalten das Recht, von jedem hundert Faß Bernisch obrigkeitlichen Salzes, welches die Coblenzer zu führen haben, 6 Faß von Coblenz nach Brugg zu führen.
2. sie sollen zu keinen Zeiten einen größeren Antheil verlangen
3. sobald ihnen der Faktor in Coblenz den Tag der Abfuhr ansagen läßt, sollen sie sofort mit der genügenden Zahl Weidlinge fahren.
4. sie sollen in Coblenz alle mit einander laden, in den unter ihnen ausgemachten Kehr abfahren, der erstabfahrende nimmt den Frachtbrief, sie sollen einander im Nothfall hilfreiche Hand leisten, in Brugg die Fässer sofort ausladen, alles bei Verantwortung und daherigen Strafen.
5. sollen die jetzt lebenden Weidlingfahrer in Löbl. Canzlei der Grafschaft Baden einen Bürgschaftsbrief ausfertigen lassen, daß einer um und für den andern und für sich und seine Erben für allen Schaden so vernachläßiget wurde, oder sonsten entstehen könnte, gutstehen.
6. solle nach rechtgethaner Lieferung des Salzes denen Weidlingfahreren gleich denen von Coblenz für Schifflohn von jedem Faß von Coblenz bis Brugg 30 xr Berngelt bezahlt werden, jedoch mit dem Geding, daß sie zu keinen Zeiten weder bei großem noch kleinem Wasser einichen Extralohn fordern sollen.

In Folge Umwandlung der Schweiz in eine untheilbare Republik ward auch das Salzwesen vereinheitlicht beim Helvetischen Finanzministerium und deshalb konnten die s. Z. vom Kanton Bern für die Weidlingfahrer in Coblenz und Stilli geschaffenen Salzfuhrordnungen nicht mehr als passend erachtet werden. Und da zwischen den obgenannten Schiffern schon Händel entstanden, ließ der Br Finanzminister eine neue Fahrordnung erstellen, durch welche ohne Rücksicht auf bisherige Titel und Rechte lediglich so viel als möglich nach der Anzahl der in jeder Ortschaft vorhandenen Fahrzeuge bestimmt

wurde, wie viel von dem in Coblenz anlangenden helvetischen Salz einem jeden Ort zu führen übergeben werden soll. Br Salzkassier Morell vereinigte in Brugg die Behörden von Koblenz, Stilli, Klingnau, Döttingen und Vogelsang und es wurde am 26. October 1798 einstimmig folgende Salz-Fuhrordnung angenommen:

Art. 1.

Von allem in Coblenz anlangenden und für die helvet. Republik bestimmten Salz sollen denen

Fehren von	Coblenz	1/3	oder	von 300	Faß	100 Faß
	Stilli	1/3	„	„ 300	„	100
	Klingnau	1/6	„	„ 300	„	50
	Döttingen	1/12	„	„ 300	„	25
	Vogelsang	1/12	„	„ 300	„	25
						300 Faß

an den Ort ihrer Bestimmung abzuführen bewilliget werden.

Art. 2.

Dießen ihren Anteil verpflichten sie sich jehweilen auf das fleißigste und unaufgehalten abzuführen, und zwar in Zeiten wo viele Güter-Waaren, oder Früchte in Koblenz lägen, sollen sie der Abfuhr des Salzes den Vorzug geben, und so viel Salz nach Brugg abführen, als der dasige Faktor nöthig erachten wird; Bey Straf der Ausschliessung von allen fernern Salzfuhren.

Art. 3.

Soll jede Gemeind unter sich eine Kehrordnung einführen und dieselbe, nachdem sie von der Salzverwaltung in Bern bestätiget seyn wird abschriftlich sowohl dem Facktor in Brugg, als dem zu Coblenz übergeben.

Art. 4.

Sollen sammtliche Schiffleüthe, wenn sie in Coblenz geladen haben mit einander von da abfahren, der erst abfahrende Weidling den Fuhrbrief mit sich nemmen, auch zu Vermeidung von Unglück nicht bey einander vorbeyfahren, und in derjenigen Ordnung in Brugg anlangen, wie sie in Coblenz abgefahren sind, auch im Nothfall einander hülfreiche Hand leisten.

Art. 5.

Sollen sie zu dem ihnen anvertrauten Salz die möglichste Sorge tragen, zu dem End keine Faß einladen die zum Transport nicht genugsam repariert seyen, diese Faß dann auf der Ländte in Brugg zu verlegen, wo und wie es ihnen von den Faktoren verzeigt werden wird.

Art. 6.

Verpflichten sich die Dettinger und Klingnauer Schifleute, auf die Aufforderung von Seiten des Faktors zu Koblenz, mit denen

Schifleuthen allda, das daselbs am Wasser liegende Salz bey stark anwachsendem Rhein in Sicherheit bringen zu helfen.

Art. 7.

Verpflichten sich die samtlichen Schifleuth obiger Gemeinden, jede insbesondere für das ihnen anvertrauende Salz die benöthigte Bürgschaft zu leisten und von daher einen Bürgschafts-Brief ausfertigen und dem Facktor in Brugg zu Handen des Bürger Finanz-Ministers übergeben zu lassen.

Art. 8.

Nach Beobachtung dieser Pflichten wird ihnen der Schiflohn von jedem Faß Salz von Coblenz nach Brugg mit 30 Kreuzer der Louis d'or zu $10^2/_8$ Gulden bezahlt werden

In keinem Fall soll aber weder bei großem noch kleinem Wasser ein Extralohn gefordert werden können.

Beilage VI.

Salztransportvertrag von 10. Mai 1810.

Kund und zu wissen seye hiermit

wie das die Gemeinde Koblenz und Stilli, wie auch die Fehren und Weidlingfahrer zu Klingnau, Groß-Döttingen und Eyen gegen die Hoch-Löbl. Saltz-Tirektion des Hoch-löbl. Kantons Argau und Bern, sich verpflichten, diesen beiden Kantonen das Salz auf das fleißigste von Koblenz durch den Ahrenfluß nach Brugg zu führen, um den für dießmahl gemachten Accort. Weilen aber die gedachte Salzfuhrordnung, wegen der seither sehr veränderten Zeitumständen, nicht mehr auf die Alten Verordnungen kann gestellt werden, also haben die Gemeinde Koblenz und Stilli, wie auch die Fehren und Weidlingfahrer von Klingnau, Groß-Döttingen und Eyen, folgendermaßen sich vereiniget und versprochen:

1tens.

Solle auf 200 Faß gezelt werden, darvon haben die Klingnauer zu führen 21 Faß, großDöttingen und Eyen 21 Faß, die übrigen Faß führen die Koblenzer und Stillemer jede Gemeinde die Hälfte.

2tens.

Bezieht die Gemeinde Koblenz alvorderst ihren Theil abzuführen, alsdann die Gemeinde Stilli, nachhin die von Klingnau und lezlich die von groß-Döttingen und Eyen.

3tens.

Wan ein oder die andere partey zu einer Zeit oder in Ihrer Kehri, ihren antheil Faß von Koblenz bis Brugg nicht abführen würden, so solle ihnen die Kehri hinüber gezelt werden, und nicht mehr nach gezehlt; dieses aber nur bey kleinen Lieferungen, bey großen Lieferungen ist ein jeder verpflichtet seine Kehr zur bestimten Zeit zu führen, und das bey Verantwortung und Straf.

4tens.

Ist es dem Faktor in Koblenz anentfohlen einer jeden partey wan Sie die Kehri haben anzusagen, das Sie ihres Salz abführen, damit sie sich keiner entschuldigen könne.

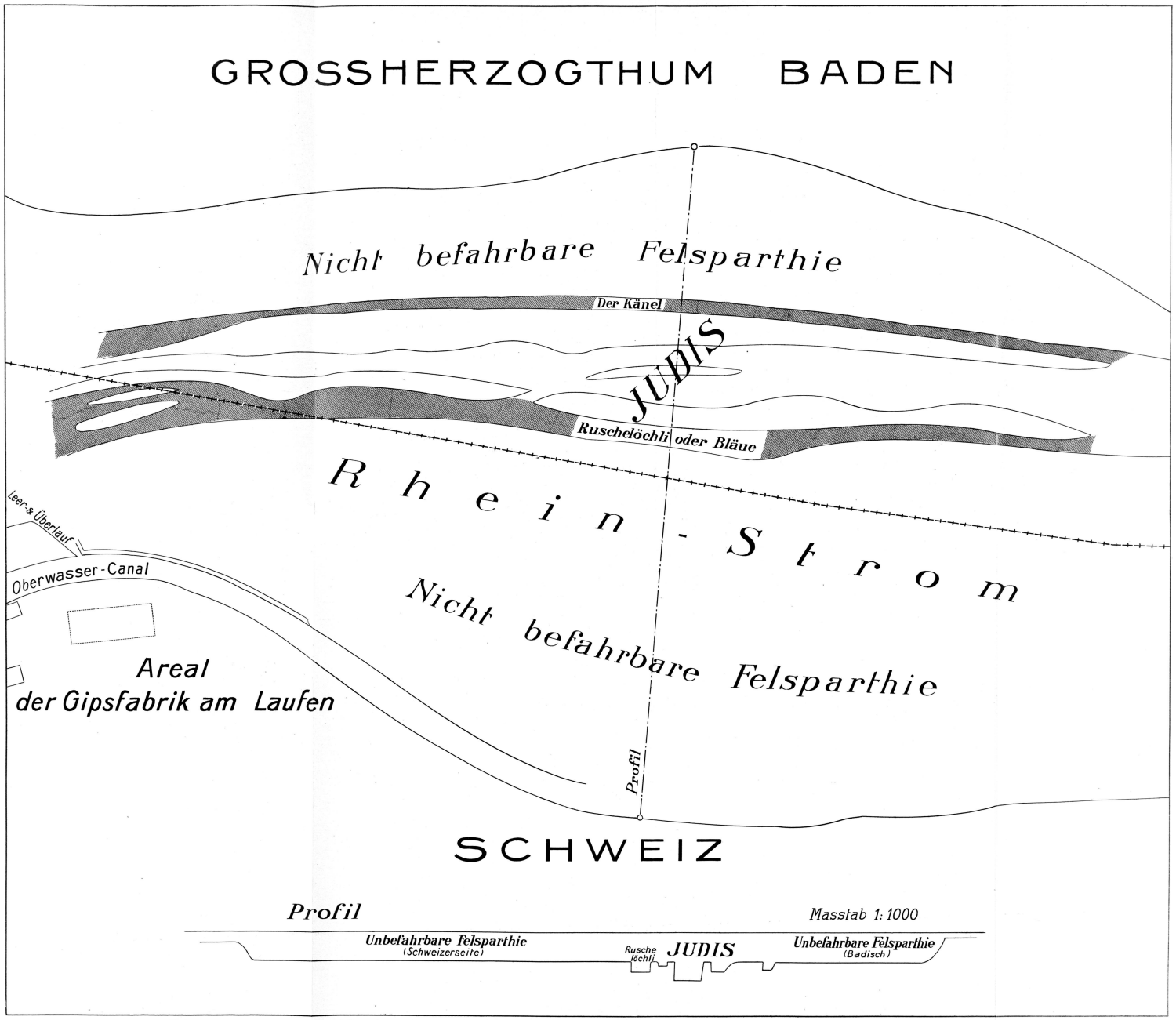
5tens.

Sollen die sametlichen Fehren und Weidligfahrer, wie vor alters her mit einander von Koblenz abfahren, und im Notfall schuldig sein, je einer dem andern treue Hüfe zu leisten; wann aber Zehen und mehrere miteinander fahren, so wolle immer die Mannschaft des halben Theils mit einander von Koblenz ab und nach Brugg fahren, doch aber der die erste Kehre hat, solle der Frachtbrief nehmen und zuerst abfahren und die übrigen dan einer nach dem andern der Kehre nach fahren und solle keiner dem andern fohr fahren, oder wenn auch einer oder der andere im hinüber fahren für den andern Fohrfahren wurde, so wolle er bei der ersten Wog stehen bleiben und wiederum in einer Kehre fahren, und ihres anvertraute Salz an Stehl und Orte führen und thun so der h. ober Faktor in Brugg anweißt, mit aller Sorgfalt, ohne vernetzt, und das bey Verantwortlichkeit und Straf und

6tens.

Endlichen sollte die eint- oder die andere Partey, nebst der obigen Salzfuhrordnung, noch andere Verortnungen gegen einander zu machen haben, so ist selbes ihnen unbenohmen.

Dessen zu wahren vesten Urkunde, haben sich die Parteyen eigenhändig underschrieben, fünf gleichlautende Verordnungen gemacht, eine Hr. Ober-Faktor in Brugg und die übrigen vier jeder Partey eine zu Handen gesteld. So geschen in Koblenz in Beysein denen Parteyen 10te Mey 1810.


GROSSHERZOGTHUM BADEN
Nicht befahrbare Felsparthie
Der Känel
JUDIS
Ruschelöchli oder Bläue
Rhein-Strom
Leer- & Überlauf
Oberwasser-Canal
Areal
der Gipsfabrik am Laufen
Nicht befahrbare Felsparthie
Profil
SCHWEIZ
Profil
Masstab 1:1000
Unbefahrbare Felsparthie
(Schweizerseite)
Rusche löchli
JUDIS
Unbefahrbare Felsparthie
(Badisch)