

Zeitschrift: Jahresbericht / Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Herausgeber: Uferschutzverband Thuner- und Brienzersee
Band: - (1936)

Artikel: Alte Schiffahrtsherrlichkeit auf dem Brienzersee
Autor: Buri, E.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1095847>

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: 25.03.2026

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

Alte Schiffahrtsherrlichkeit auf dem Brienzersee

Von E. Buri, Schwanden bei Brienz

Nach ablösung- und Erdaurung, harumb aufgesetzter Statuten, puncten und Ordnungen warend die alten Schifflüth, Michel und Hirni widerumb bestätigt. Jedoch mith disem vorbehalt, dass ein Jeder syn schuldigkeit, es sye dess Bodenzinses zu Untersewen oder der Schützen zuo Brientz pretention halb entrichten solle und Ihre nachfahrenn inn dasskünfftig äbenmässig.¹⁾

Damit sind wir mitten in die «Schiffbesatzung» vom Jahre 1670 hineingeraten und werden vielleicht Mühe haben, uns einigermassen in den Verhältnissen längst vergangener Schiffahrtsherrlichkeit zurechtzufinden. Nicht dass die Besatzung (heute würde es etwa eine Generalversammlung oder Direktorenkonferenz für Handel und Verkehr des Berner Oberlandes sein mit besonderer Berücksichtigung bernstaatlicher Interessen) oder im engeren Sinne die Schiff- und Fuhrleuterwählung immerdar zu Unterseen auf dem Kaufhaus stattgefunden hätten wie eben am 27. Juni 1670; aber ward die Tagung, die ab und zu recht stürmisch verlaufen sein muss, auf Interlaknerboden ins Gasthaus anberaumt, so gab die Rodelführung, will sagen das renitente Verhalten des Landschreibers daselbst gelegentlich zu seltsamen Störungen Anlass.

Das eingangs angeführte ablösen der bisherigen Satzungen war gleichsam Orientierung und Beobachtungsaufforderung vorab an die Adresse der anwesenden Schifflaute und Spetter oder Karrer in Beisein der örtlichen Vertreter aus Hasli, Brienz, Ringgenberg, aus dem Bödeli und den Lütschentälern: Grindelwald, Lauterbrunnen und Unspunnen. Dass bis in die Fünfzigerjahre des XVIII. Jahrhunderts die Besatzungen in der Regel alle zwei Jahre stattfanden,

¹⁾ Handschriftband betitelt: Der Schifflüt und Furlüthen Ordnung, im St. A. Bern. — H. Hartmanns Grosses Landbuch gibt übrigens verschiedentlich interessante Einblicke in das heimatliche Verkehrswesen, namentlich sind die Darstellungen auf SS. 479, 510 f, 669 f, 689 f, 695 ff. sehr lesenswert.

beruhte auf scheinbar altem Herkommen; seit Druck des obrigkeitlichen Schiff- und Fuhrreglementes 1757 13. IX. von Thun bis nach Meiringen wurden die Zusammenkünfte viel seltener; angesetzt auf alle sechs Jahre: kaum ausschliesslich «der übergrossen Kösten» wegen. Die anderen Bedenklichkeiten, wie der Schreiber protokollierte, werden wohl eher bernischer Politik entsprungen sein; auf Gebieten anderweitiger Staatsherrlichkeit sind damals noch wesentlichere Aenderungen getroffen worden, die uns ins Zeitalter des Absolutismus hineinführen. Von da an gab es denn nicht nur die bestellten Inspektoren über Handel und Wandel, sondern eigens eine neue Kommission, welcher nebst administrativen Aufgaben in erster Linie nahegelegt ward, dass sie «darauff Achtung haben soll, Begründete und gnugsamme Klägden zu führen . . .»

Dennoch müssen wir ja ohnehin wissen, wie weiland im XVII. Jahrhundert und noch später vorab die Käsführen in unserem Gebiet zu berechtigten Beschwerden Anlass gegeben haben. Das brienzerische Lager- oder Gehalthaus, oft nur kurzweg Sust genannt, stand nachgerade in sehr bösem Ruf. Im übrigen; so ein Schiffmannsposten, offensichtlich recht begehrt, stellte sicher nicht geringe Tüchtigkeiten voraus, wenn er schon mehr ein eigentliches Wirt- und Kaufmannsleben darstellte und den «Schiffmann» zweifellos nur die kleinste Zeit auf den See verpflichtete. Der hatte natürlich seine Knechte und Dienste, die er sich wohl meist selbst aussuchte oder vom alten Schiffmann übernahm.

So ist jener obengenannte Michel beispielsweise kein anderer als Herr alt Statthalter Michael Michel, weiland zu Ringgenberg, nunmehr Schiffmann und Wirt zu Tracht. Immerhin eigentümlich, wie der von den gestrengen brienzerischen Chorrichtern stets angefochtene Wirt weit länger den Posten inne hat als die Schiffleute vor und nach ihm. «Wan aber er gar nit parieren wolte, kan man mir denselben aben schicken . . .» dokumentiert 1670 der Interlakner Landvogt den Sittenrichtern zu Brienz, die mit Michel anscheinend gar nicht mehr fertig werden.²⁾ Dann ists doch wieder

²⁾ Chorgerichtsmanual Brienz 1670 10. X. — Eine ältere Interlakner Amtsrechnung belegt einen verrechneten Bussenbetrag von Zweien: «umb dass sy ohnerlaubt ein halb-schiff gemacht, Ingenommen an Pfenn. 25 Pfd.»

der Herr Landvogt, der dem oberen Schiffmann entschieden zur Seite steht, wenn durch private Fuhren der gesetzten ordinären Fuhren mehr und mehr Schaden erwachsen will. Da gilt es die Hoheitsrechte energisch zu wahren, dass fast im Handumdrehen der Wirt Michel gehörig verwarnt werden muss und anderseits der Schiffmann Michel vor Konkurrenzfuhren geschützt wird durch gänzlich Verbot anderweitiger gewerbmässiger Transporte zu Wasser und zu Land: das «gentslich abgestriekt sin söll by straff etc. . . .» Das lag selbstverständlich auch im Interesse der Brienzer, die in der Sust-Einnahme keine unbedeutende Finanzquelle hatten.

Das obrigkeitlich bewilligte Recht nämlich, hier zu Tracht das Lagerhaus zu einer eigentlichen Zollstatt auszubauen, geht ins Jahr 1594 zurück und ist ohne Zweifel eine späte Frucht der dreissig Jahre vordem erstmals beschlossenen Schiffordnung und Karrersatzung des Oberlandes. (1597 erklärt ein obrigkeitliches Mandat «Dy niuwe Zollstett Inn der Herrschafft Inderlappen, Alls Nammlich: Inn Grindelwald/zuo Brienz und Wyler am Brünig», wo für durchfahrendes Vieh Ausländischer $\frac{1}{2}$ Batzen erhoben werden darf, doch ward durch «ein gwüss Wortzeichen ussgebracht» wer den Brienzerzoll schon entrichtet und den Brünig frei passieren könne. Das erst spät eingetragene brienzerische Zoll- oder Gebührenrecht veranlasste den Landschreiber zu folgender Korrektur: die Bezeichnung Zollstock wird gestrichen und durch Gehaltstock ersetzt, analog die Zoll-löhn in Ghaltlöhn.)

Die ältere und älteste Sust, bekanntlich gelegentlicher Zusammenkunftsort freundeidgenössischer Boten, lag ehemals weiter aarewärts im Kienholz. Vermutlich durch gefährliche Ueberführungen heimgesucht, ward der Umladeplatz notwendig von Kienholz nach Tracht verlegt, näher Brienz, das sich aus naheliegenden Gründen die Verlegung der «suste» nur wirtschaftlichen Gewinn versprechen konnte; die «suste» im Kyenholtz war ehemals Brienzerische Herrschaftspertinenz, die dann an Interlaken-Bern überging. 1594 wird nun Brienz zuständig, einen Schiffmann zu halten, der vielleicht auf Vorschlag der beiden Statthalter zu Brienz und Ringgenberg durch die Schiffsbesatzung gewählt wurde. Gar mancherlei in der Fuhr- und Karrerordnung hatte ebenfalls für ihn Bedeutung und Anwendung; überdies und ausser seinem Wirteberuf war er ja

brienzerischer Gehalteinnehmer: von jeder Rosslast oder Saum, wie man es nennen möge, soll er einen Kreuzer fordern, aber nur für Waren, die in der Sust abgeladen, eingestellt und «behalten» werden. Von dieser Abgabe waren die Einheimischen vorläufig befreit; es betraf anscheinend einzig die «Ussländischen» und die, welche «uff fürkhouff handlend».

Anlässlich der Genehmigung des Zollrechtes vor Schultheiss und Rat zu Bern haben sich die Brienzer anboten, fürderhin die mit grosser Beschwerde verbundene Wegsame zum Gehalthaus eigens erhalten zu wollen oder nötigenfalls zu verbessern. Man vernimmt gleichzeitig von bedeutenden Kosten und grosser Arbeit, die ihnen die Sust bis dato bereitet habe. Diese damals vorgetragenen Beschwerden sind denn auch Gegenstand späterer Schiedssprüche. So beklagen sich bald einmal die Nachbargemeinden Hofstetten und Brienzwiler vor dem Landvogt in Interlaken gegen Brienz um die Zollaufgabe und wissen geschickt ihre Mühsale mit Weg und Steg ins Feld zu führen. Die geschilderten Säumereiverhältnisse bewogen dann die Herren des Schiedsgerichtes folgendes aufzurichten:

Die Brienzer überlassen einen Vierteil der Einnahmen von Tracht an die beiden klagenden Dörfer, nachdem vom ungeteilten Zoll beiderseits «den gmeinenn Büchsennschützen zuo Brientz . . . jerlich zechen pfund pfenning zuoverschiessen» ausgerichtet wird. Mit ihrem Susteinnahme-Anteil sollen aber die Hofstetter und Brienzwiler die Brünigstrasse in bessern Stand stellen; nur bei Katastrophen sind die Brienzer ihren Nachbarn zu Hilfe verpflichtet etc. «und endtlich sol ein Schiffmann, so er zun Zythen Im Kienholtz wonet, schuldig syn den Sustlohn von den schuldigen, allwäg In seinen costen zebezüchenn und zeüberantworten, ouch dem hus, hofstat und Gartenn, sammt den Bünden, so Er daselbst bewonet, ouch desswägen, das deren von Brientz Allmendt von den Soumrossen daselbst geschwecheret (-Schaden erleidet) wirt, Jerlich ein pfund pfen. Zinns geben . . .»

Wenige Jahre nach 1600 wird die Sustverlegung nach Tracht stattgefunden haben. Denn erst jetzt vernehmen wir erstmals von einer «uferbuwung einer nüwen Sust unnd Bhalthuss an statt der abgangnen unnd überfüerten.» Wie vormals Hofstetten und Brienzwiler versuchen zu Beginn des XVII. Jahrhunderts nun die Oberhasler,

an den bisherigen Verkehrsverhältnissen dies und das hier umzugestalten, aber der bernische Spruch entschied unbedingt für Brienz: Nammlichen das die unseren der Landtschafft Hassle deren von Brienz Liebe vernachparten, von allen den wahren, gütteren, Züg und Sachen, die sy uss unserem Land uff gwün und gwerb hin zuo Brienz durchvertigen werdendt den gebürenden sust- und behalt Lhon, wie anndere zeendtrichten verbunden syn.

Jahre vergehen und wir hören fast drei Menschenalter von keinen grossen ärgerlichen Beschwerden und Klagen mehr; unbedeutendere Händel gab es ja immer. Da war es 1675; Hasli klagt gegen Brienz, die Sust sei nicht mehr in gutem Zustand, ihnen wäre überdies sehr grosser Schaden zugefügt worden usw. Sie verlangen, dass denjenigen «denne sie die Sust- und Gehalthausschlüssel vertriuwet, darum zur endthebung fürgeschlagen sein solle». Die Rats-erkenntnis lautet kurz: Brienz sorgt besser für Unterhalt und Sicherheit der Sust, es ist ebenfalls für das gute Erhalten der Schwelli verantwortlich, ohne Hilfe der Hasler: Also dass beides, die Wahren im Sust- und Gehalthaus, wie auch die Schiff an der Schwelli von denselben recht und wolgesicheret sein mögind. — Erleiden fernerhin die haslischen Waren Schaden, so sollen die Brienzer Ersatz oder Entgelt leisten und der Schlüsselverwalter soll abgesetzt werden. Dagegen verbleibt natürlich das alte Sustrecht den Brienzern allein; die Hasler zahlen just wie alle andern Aussern: Gehaltlohn per Rosslast oder Saum 1 Kreuzer, von einem Mütt Roggen oder Haber auch 1 Kreuzer. Fünf Jahre später ward Hasli nun doch etwas eingeräumt, indem bei Schlechtwetter der Weg auf der Kienholzlauen überführt wäre und man genötigt sei, die Waren im Schiffe die Hasliaare hinaufzustossen, dann sollen Hasli und Brienz miteinander darüber nach Billigkeit entgegenkommen; ansonst bleibt die Sust für die Hasler zu Tracht und den Brienzern bleibe allenfalls noch die Pflicht, ihnen «stäg und wäg zeverzeigen». ³⁾

3) Verschiedene Urkunden aus jenen Jahren, meist Spruchbriefe. — Einer einlässlichen jedenfalls sehr dankbaren Untersuchung vorbehalten dürften die «Susten-Geschichten» sein, wobei auch die hochgelegenen Karrwege aus dem Dornröschenschlafe der Tradition zweifellos aufwachen würden. Funde und fachkundige Ortsnamenforschung könnten ohnehin in den nächsten Jahren überraschende Beiträge zur Heimatgeschichte liefern.

Noch haben wir die eigentlichen Schiff-Führungen kaum beachtet; wir beschränken uns nur einiges hier mitzuteilen: Vorab dies und das über den Gütertransport. Eine erste Forderung für die Schiffeleute und die, denen die Fahrten anvertraut sind, besteht in der Gewährleistung und Verbürgung: Alle Schiffeleute, Fuhrleute und Spetter geloben eidlich, sämtliche Satzungsartikel getreu beachten zu wollen. Die Satzungen von 1618, die sich ja auf die ersten Bestimmungen von 1562 stützen, enthalten nun gar mancherlei interessante Verordnungen: des Ladegewichtes beispielsweise. Es soll nie unterlassen werden, genau auf das Schiffszeichen zu sehen; über den Strich hinaus darf nicht geladen werden «domit sy lüth und gut wol uss unnd zu Landt bringen mögendt». Güter oder Waren dürfen landsatzungsgemäss auch nicht verändert werden. (Da dürfen wir ruhig an recht weinselige Bacchusfahrten denken, lesen wir doch selbst in der Fuhrordnung): Wölicher dem anderen über syn wyn gadt, wyn usszücht oder wasser darin dethe, derselb sölle gestraft werden an Lyb und gut, nach erkantnus einer Herschafft.

Wein-, Korn- und noch einige andern Fuhren sollen an einem Samstag nur solange der Tag währt gefuhrwerkt werden. Zuwiderhandelnde verfallen in eine Busse von 3 Pfd. Pfennige. Bis ins Jahr 1674 war es übrigens üblich, dass der Sustschlüssel einem Venner oder sonst einem Verordneten abgegeben ward. Zu Unterseen hatte der Schultheiss letztinstanzlich das Verfügungsrecht über den Blatten-Schlüssel. Wer z. B. am Samstagnacht ohne Erlaubnis noch karrte, wurde unablässig gestraft. Für die Karrer galt im weitern: Sie haben die ganze Woche durch fleissig auf die Ankunft der Seefuhren zu achten und sind pflichtig, dass sie den Schifferleuten «an das Landt unnd entladen helfindt». In der ältern Satzung vernimmt man ferner noch, dass die Müller und Pfister nicht einfach ihr Korn auf den Landungsplatz schaffen sollten, dort aufgäben, um dann wieder fortzugehen; sie haben die Pflicht selbst mitzufahren und den Schifferleuten gebührende Hilfe zukommen zu lassen mit Ruderarbeit. Erwiesene und genügende Klagen gegen die Müller und Pfister können zu Folge haben, dass diese ihr Gewerbe aufgeben müssten. (diser Artickell ist Anno 1626 geendrett worden.)

«und alls anzogen (angezeigt an der Schiffsbesatzung 1618) wie man noch bissharenn die seckh die hieunden verblyben, söllend

von den obren mit Strouw abzeichneth werden, da aber mengmalen das Strouw abgerissen, danennhar den das korn dem obren Schiffman zugefñrt wirt, unnd einem uss der handt und verloren wirth, wyl aber das under ckorn unden Inn den Sosten blybt unnd Jetwederen das syn besser unnd kommllicher ankeren möchte, So ist einhelig abgerathen, das nun hinfñro die Oberen söllindt abzeichnen . . . wyl aber die Landtlñth von Hassli nit persönlich zugegenn, so Sölle es Inen zugeschriben werden. Diser durchgestrichen Artickell Ist uff der Schiffbesatzung dess 1620 Jars uffgehept und abgerathen, das die Underen wie von alter har Ir Seck abzeichnen Söllindt, diewyl die von Hassli dessen nit zufriden gsin . . .»

Auch der nachstehende Artikel ist durchgestrichen, zeigt aber interessanten Einblick in die Karrerpraktiken: Und alls uff vorbe-melthem Datho die Karer sich derjenigen belonung beschwerenn, unnd von Jedem Mñth schwer noch (dazu) ein Vierer begärthendt⁴⁾ oder sy wöllindt nit globen; domit aber dem gemein Man syn gut gefñrt werde, habend min Herren erkent, das sy einmalen umb die althe belonung untzit (bis) uff die nechste gelegenheit karren söllindt. Und uff die Ordnung hin sind' Schiffflñthen bestäthiget worden.

Uffem Oberen See: Christan am Acher. Bürgen: Hans und Fridrichen am Acher syne Brüder . . . etc.

1620: Demnach und diewyl die Karrer unnd Furlñth sich starck erclagt, die Buschlen Ysen je lenger je grösser unnd schwärer gemacht, Sy aber mitt der belonung alzytt In glychem unnd von Einer Buschelen nit mehr dann achtzechen Haller habindt, da aber das Ysen ouch Schmid, Wagner unnd ander Uffschlacher, sy ouch dess Loons ein gantz Jar usstan müssind, also sy es nitt mehr darumb füren mögindt, desswegen uns ankert, Inen den Loon zebesseren unnd Inen vonn Jeder Buschelen noch zwen Haller zu den 18 d. zeverordnen. Alls wir nun befunden, das Ja das Ysen je lenger thürer . . . noch zwen d. zu den 18 Halleren geschöpfft.

Letstlichen ob woll bisshär den Karreren, Schiff- unnd Fhurlñthen, welchen Wyn zefüren bevolchen nitt abgeschlagen worden, Ein Stichnetapperlj by sich zu haben, Damitt das fass anstecken, das Sy unnd die welche arbeit damitt gehept nach bescheidenheitt

⁴⁾ 2 Vierer ergaben einen Kreuzer oder 8 Pfennige - Haller.

darus trincken mögindt, Wyl nun aber filfältig geclagt unnd fürgebracht worden, das sy und Sunderlichen Etlich under Inen der bescheidenheitt dergestalten vergessen, das sy mit dem Trunck überfharindt, unnd die Sach übertrybindt, als sind sy desswegen Samptlichen zu mehrer bescheidenheitt Ernstlich vermant und angehenckt worden, Das wo sy sich nun fürthin nitt bas verhütten und des überflüssigen truncks halb Clag fürkommen, man Inen Ermelt Stichnapperlj gäntzlichen abgeschlachen unnd verpietten, Sy ouch verners nach beschaffenheit der Sach abstraffen unnd Büssen wurde. Nachtrag: Die Stichnäpper sind Inen abgesteckt unnd zu Jedressin der Wyn fergget-guten willen gesetzt Inen ein trunck werden zelassenn oder nit.

Dem geneigten Leser wird wahrscheinlich längst aufgefallen sein, wie ehemem die alte Verkehrsherrlichkeit, namentlich wenn sie durch durstige Schiffleute und Karrer bestellt wurde, nur zu leicht privat- und eigenrechtlichen Charakter erhalten konnte und die staatlichen Hoheitsrechte über den Wasserweg durch mancherlei fast aufgehoben schienen bis Bern wieder straffere Zügel handhabte.

Noch kurz einige Angaben und Einblicke ins vordampfliche Zeitalter. Erstlich sovil die Lären fass antrifft, solle es by der alten belonung verblyben als von jedem fass, das Vierthalbenn Soum gross ist: $\frac{1}{2}$ batzen. Welliche fass aber für Vierthalben Soum uffen sind, solle Inen für Ire belonung werden: 3 crützer etc. Was übrige Waaren und furungen antrifft, solle Es verblyben wie von alter harr. Unnd Im fhall sy, die Karrer oder furlüth, Söllichs annehmen mögen, söllendt sy darumb globen, vermög der Schiffordnung. Byn-eben Inen nitt zimmen solle, wo fherr sy nitt globen wellen, mitt einem oder andern zemärten, unnd sich also in sölliche führung inflicken wöltindt, dasselbig gar abgeschlagen Syn soll.

Die Schiffleute müssen weiterhin besser «achtung und sorg uff die lären fass und sembliche ohne verwüstung fhüren, damit sy nit also zerworffen und geschintt werdint. Ess soll ouch der Ober Schiffman verbunden und schuldig sin, umb den bestimbten Lon von der Sust am Oberen See — wie es von nöten und man mitt Rossen, Schlitten oder Wägen über die Kien Louwenen nit fharen köndte — die wahren und züg uff dem See hinüber zefüren. —

1633 haben die Karrer nicht geloben wollen, man gebe ihnen denn höhere Belohnung für Korntransporte: zu einem Mütt khorn noch 1 Krützer haben wellen. An einer früheren Schiffahrtsbesatzung hat der brienzerische Schiffmann seine Bürgen «allein gnempt aber nit gstelt, manglet desshalb die glüpt von Innen uffzenemmen . . .»

1637. 26. Juni: Und uff dato ist dass abzeichnens halben endlich — doch hats der Landtsvenner von Hasli wider hinderrich bringen wellen — abgerathen, das die Oberen als für die Zollbrugg⁵⁾ uf Ire kornseck mit synen husszeichen, wie es ouch vor lang ist sol gesin syn; die underen aber nüt destminder mit Strouw wie nun etliche Jar brucht worden, abzeichnen söllindt.

Und wie wars mit Waren, die ab Thun eingeladen für Brienz oder Hasli bestimmt waren, oder wie stand es um die Haslerischen Waren wie die Mühlethalischen Eisenprodukte, die das Land hinab gefuhrwerkt wurden? . . . da blybt der ober Lohn dem Obern Schiffman, uff dem Underen See aber beiden Jnsgemein . . . Die gedruckte Schiffordnung von 1757 geht dann anscheinend weiter, wenigstens in der nähern Ausführungsbestimmung. Alle Waren und Sachen, die von Tracht bis zur Zollbrücke eingeladen und geführt werden, stehen ausschliesslich unter brienzerischer Schiffmannsherrlichkeit, so auch die Güter und Waren, welche ab Thun angenommen und weiter als zur Zollbrücke befördert werden. Verantwortlich gemacht wird dabei einzig der obere Schiffmann, der dann aber mit dem untern zu gleichen Kostenteilen das Märtschiff unterhält und die Schifferlöhne tragen helfen soll.

Endlich noch zwei Kleinigkeiten, die aber auch beachtet sein wollten: Auss gehabtem Anlass ist (1713) gefragt worden, wem das Wihrthaus zu Tracht ob Brienz zustehe, ob die Landleüth zu

⁵⁾ Die Zollbrücke lag ca. beim heutigen Hotel Du Lac, Interlaken-Ost. Die Säumerei vom Neuhaus bis zur Zollbrücke ist ausdrücklich in die Botmässigkeit des Unterseener Schultheissen erklärt worden. Die Amtsrechnungen z. B. geben darüber interessanten Aufschluss. - Dann sind namentlich noch für die Handels- und Verkehrsverhältnisse beachtenswert: die Mandatenbücher, wo wir beispielsweise einzig vernehmen können: Item den Speditor zu Tracht ansehend . . . soll keine Waar anders als mit Fuhrzedlen begleitet und nach vorgangener Einwägung derselben weder annemmen noch anderen Fuhr Leüthen übergeben . . . (1742).

Interlacken oder die Kirchörj Brienz, oder auch Jemand anders das Eygenthumb desselben anspreche. Nach Mshh. Praesid. Umfrag fand sich kein anderer bericht, alss dass gedeütes Hauss Eines jeweiligen Schiffmans Eigenthumb sey, zumahlen er solches Erkauffen und Bezahlen müsse . . . Dem Neüwen Schiffmann Tewis Michel ist anbefohlen worden, by Frantz Wilhelm die Brieffen abzunehmen, daselbst den Postlohn zu bezahlen, welches ihme die Hasli Kahrer ersetzen sollend. Damit wollen wir für heute Abschied nehmen von dieser alten Schiff- und Karrerherrlichkeit unserer Heimat.