

Fremde Schifflleute und Schifflleutengesellschaften

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Solothurn**

Band (Jahr): **11 (1922)**

PDF erstellt am: **20.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

II. Fremde Schiffeleute und Schiffeleutengesellschaften.

Die beiden Strecken, die für Solothurn in Betracht fallen, wurden von Schiffskundigen verschiedener Städte befahren. Mehr nur gelegentlich werden erwähnt die Schiffeleute von Neuenburg und Biel, von Aarburg und Brugg. In der Hauptsache handelt es sich um die Schiffeleutengesellschaften und Zünfte von *Bern* und *Yverdon* einerseits, *Solothurn* und *Olten* andererseits. Versuchen wir es, uns ein kurzes Bild über ihre Stellung und die ihnen verliehenen Rechte und die von ihnen verlangten Leistungen zu machen, so weit es nach dem noch vorhandenen Material möglich ist.

1. Die Schiffeleutengesellschaft der Stadt Bern.

Nicht etwa aus Freiheitsbriefen von 1470 und 1493, sondern aus spätern Dokumenten, sowie aus allerlei Rechtshändeln, lassen sich die Rechte und Freiheiten der Berner Schiffeleute zusammenstellen. Der Kampf wird hier, wie natürlich auch bei den Schiffeleuten der andern Städte, um die *Vorzugsstellung* geführt. Die erste Periode ist diejenige der ausschliesslichen Benutzung der Wasserstrasse von Bern bis Brugg, oder in den Zeiten der Zurzacher Ledermessen bis Klingnau, dem Landungsplatz der Berner Waren nach Zurzach. Der Ratsbeschluss vom 16. Mai 1632 sagt folgendes: „Zwischen hiesigen Schiffeleuten ist wegen Ihres des Fahrens halb nach Zurzach habenden Gespans geraten, dass es bei der alten Ordnung bewende, dass „Berners Schiff“ voraus die Waren laden und hierin nochmals den Vorzug haben solle; sodann was übriges noch zu laden wäre, mögen die andern

zu fahren und solliches auch, doch unter gewöhnlicher Belohnung laden, jedoch bevor sie abfahren, Erlaubnis gehöriger Orten erhalten, wie das solcherweise angesehen worden“.¹⁾ Ein anderes Vorrecht war dasjenige, dass die Schifflente die Taxen des Personen- und Warentransports selbst und ohne Zutun der Regierung bestimmten und bezogen.²⁾

Wichtiger war nun aber in der Folge die Aufgabe der Berner Schifflente auf der Wasseroute Yferten - Brugg. Immerhin scheint die Gesellschaft eine Zeitlang auf die Ausübung ihrer Rechte verzichtet zu haben. Einmal gehörte die Seefahrt durchaus nicht zum Lebenslement der Berner Schifflente. Dann wirkten auch die verwickelten Solothurner Zollverhältnisse, die später näher darzustellen sind, durchaus nicht ermutigend. In einem „Vortrag“ betreffend die Admodiation (Pacht) der Schifffahrt von Yferten bis nach Brugg vom 23. Mai 1702 erwähnt die Seckelschreiberei, dass die bisherige Pacht der Herren Ruprecht sel. und nach ihm der Herren Landvögte Steiger und Wurstemberger abgelaufen sei, die Gesellschaft zu Schifflenten die Pacht um gleichen Preis verlange, sodass die Venner, „in Erwartung eines Hauptvorschlages über diese Materie, wegen anjetzt noch bevorstehenden Zurzach-Märkten, ihnen die Admodiation auf ein halb Jahrlang vom Januar anzurechnen um den halben Zins pro rata der Zeit hingegeben“.³⁾

Im Anschluss daran ist ein Vertrag betreffend die Admodiation der hiesigen Schifffahrt erwähnt, weil die im Vorjahre gegen Erlegung von 100 Thalern für ein Jahr überlassene Konzession abgelaufen ist. Es wird die Frage erwogen, ob sie weiterhin der Schifflentengesellschaft überlassen werden soll, oder ob solche nach öffentlicher Steigerung auf ein oder mehr Jahre weggegeben und hingeliehen werden solle. Das zu diesem Zwecke erstattete Gutachten vom 31. Januar 1704 verbreitet sich recht eingehend über die verschiedenen Fragen, die damit zusammenhängen.⁴⁾ Die Ausgeschossenen

¹⁾ Ratsmanual Bern. 1632.

²⁾ Howald, K., Die Gesellschaft zu Schifflenten. Berner Taschenbuch 1874, pag. 275.

³⁾ Bern. Seckelschreiberei-Protokoll. K.

⁴⁾ Bern. Seckelschreiberei-Protokoll. K.

der Schifflerengesellschaft sind mit ihren Wünschen verhöret worden, worauf die Gn. Herren verschiedene Entschlüsse gefasst haben: Auf der einen Seite hält man es für richtig, der Schifflerengesellschaft Rechnung zu tragen, selbige bestmöglich wieder zu „öffnen“ und in einen guten Stand zu bringen. Andererseits wird ihr die Summe von 400 Pfd. erlassen; dafür hat sie zu sorgen, dass erfahrene Handwerksmeister vorhanden seien. Schliesslich wird darauf hingewiesen, dass das Navigationsrecht für ein obrigkeitliches Regal anzusehen sei, wodurch den Ständen namhafte Einkünfte zufließen sollen, was angesichts der wachsenden Ausgaben des Staates wohl zu beachten sei: „Dies um so mehr, weil dasselbe bis dato weder von der gemeldeten Gesellschaft jemals prätenziert, noch von allhiesigen Meistern präciziert worden, da dieselben, wie bekannt, sich des Gebrauchs des Aareflusses vergnügt, und was die Seen anbetrifft, selbige nicht nur EGH. Untertanen, sondern auch fremden Schifflern überlassen, und hiemit (weder) eigenen Profit noch Genuss davon erhalten.“ Es wird der Schifflerengesellschaft in verschiedener Weise entgegenzukommen versucht, auch bei der künftigen Aemterbesetzung („Burgerbsatzig“): aber es wird ausdrücklich festgestellt: „soll also dieses Schifffahrtsrecht einzig und allein E. Gn. und nicht einer Ehrenden Gesellschaft zu Schifflern verbleiben“.

Im Jahre 1714 aber war die Vennerkammer und der Rat bereits wieder im Fall, des Langen und Breiten darüber zu beraten, ob man das Navigationsrecht der Gesellschaft lassen wolle oder nicht, und nur der Wunsch der Regierung, sich auch für die Zukunft handwerkstüchtige Schiffler, namentlich für den Kriegsfall, zu sichern, beförderte den Abschluss eines neuen Vertrages.¹⁾ Es werden folgende Bedingungen festgestellt:

1. Wollen wir den bemeldten Bestehern zehn Jahre lang bewilligt haben, ein „Ordinär-Schifffahrt“ anzustellen, von Jferten bis nach Aarburg und weiters die Aare hinab, da sie gehalten sein sollen, zu aller Zeit zwei oder mehr Schiff und

¹⁾ Bern. Teutsch Spruchbuch DDD, veröffentlicht Berner Taschenbuch 1874, pag. 286.

zwar also zu halten, dass von den Barken zu Jferten und dann von den Schiffen zu Aarburg auf das Wenigste alle vierzehn Tag eine nidsich und eine obsich fahren solle, und diejenigen Waren, so ihnen zu führen erlaubt, unter möglichster Beschleunigung an ihr Ort verschafft werden, in der Meinung, dass, wenn diese Schifffahrt vollkommen eingerichtet sein wird, dannzumal die Bestehher ferner verbunden sein sollen, anstatt die vierzehn, alle acht Tage bei genugsamer Ladung abzufahren, jedoch grosser Sturmwind und ungewohntes Wetter vorbehalten.

2. Soll mit Ausschliessung aller andern Schiffen den Bestehern zugelassen sein, und ihnen allein zustehen, alle auf dem Port zu Jferten ankommenden Waren auf ihre Barken zu laden, nach Nidau und durch die daselbst habenden Schiffe weiters hinab an ihr gehörig Ort zu verschaffen.

3. Soll auf diese Route dem Wasser nach, als zu Nidau, Büren, Wangen und andern Orten unserer Botmässigkeit bis nach Aarburg und weiters hinab Niemanden zugelassen sein, seine Waren, leere Fässer und andere Sachen, andern als diesen Ordinari-Bestellten Schiffen aufzugeben, zu welchem End Ihnen die erforderliche obrigkeitliche Hülfsmand geboten werden wird.

4. Ist den Bestehern auch zugelassen, zu Murten ein Schiff zu halten, und alle dort ankommenden Waren bis nach Pfauen zu ferggen, allwo die Ordinari-Barken selbige nehmen und an ihr gehörig Ort verschiffen sollen.

5. Wann eine Barke oder Schiff also gebrucht und beschaffen, dass es nicht mehr für währschaft zu achten, so sollen sie verbunden sein, alsobald nach neuen und guten Schiffen sich umzusehen, widrigenfalls und so etwas Schadens den Gütern und Personen von solchen unwährschaftigen Schiffen herfliessend widerführe, sie solchen zu verantworten schuldig seien.

6. Es sollen die Schifffahrtsbestehher pflichtig sein, alle obrigkeitlichen Weingeschirre, als von deutsch und wälsch Weinschenk, beiden Spitalern, Stift und Insel an ihre Behörd am Bieler-See und die in das Wälschland nach Jferten wohlbedingt zu rechter Zeit und ohne Forderung einiger Pfennigs für den Fuhrlohn abzuführen und zu verschaffen, also dass

solche, wie etwa bisher geschehen, unterwegs nit etwan am Wetter und andern unsichern Orten liegen gelassen werden. Und damit diese Pflicht nicht etwa Einer auf den Andern schieben könne, so soll unserm Schwellimeister als dem Hauptinteressierten sämtlicher Schiffleute obliegen, die erforderliche Veranstaltung zur Abfuhr dieser obrigkeitlichen Weingeschirre zu treffen und er darum zu antworten haben. — Müsste aber der Eine oder Andere von den Teilhabern an dieser Schifffahrt von diesen Weingeschirren mehr führen, als es ihm nach billiger Verteilung beziehen möchte, so soll demselben von demjenigen, an dessen Statt er führt, vier Batzen per Stück entschädigt und derselbe im Fall Ungehorsams durch den Schwellimeister vor Seckelmeister und Venznern verklagt und allenfalls zu Strafe und Schadenersatz verfällt werden.

7. Soll den Bestehern auch einzig überlassen sein, derjenigen Partikularen leere Fässer, insofern solche sie ihnen anvertrauen wollen, zu laden und an ihr gehörig Ort zu verschaffen und von Fertigung dieser leeren Fässer ein Mehreres nicht zu fordern, als von einem Landfass $7\frac{1}{2}$ und von einem Ryffass 5 Batzen. (Der Land- oder Seewein kam vom Bielersee und Umgebung, der Ryfwein aus dem Waadtland.)

8. Es sollen auch die Bestehere gegen unsre Burger und Untertanen von deren eigener Ware in dem Preis des Fuhrlohns nicht aufsteigen, sondern wie zuvor beschehen, von deren Ware einen halben Batzen minder vom Zentner, als sonst die Ordnung mitgibt, beziehen, auch sich gegen diejenigen, deren sie sich zur Fahrt gebrauchen, in Bezahlung ihres Verdienstes und sonst, also erzeugen, dass zu rechtmässigen Klagen Niemanden Ursach gegeben wird.

9. Und wie diese Schifffahrt auf zehn Jahre lang den Bestehern hingeliehen ist, so sollen dieselben den vorstehenden Gedingen in Allem getreulich nachkommen und jährlich Ein- hundert Reichstaler zu entrichten schuldig sein, welche Summe wir aber aus sonder Gnaden zu gutem und desto besserem Unterhalt den Gesellschaftsarmen überlassen.

Fügen wir noch bei, dass nach der Ratserkenntnis vom 24. März 1721 grosse und kleine Fahrten unterschieden wurden; für die erstern war vorgeschrieben, dass ein jeder Mei-

ster an den Kaufmannsgütern zur Pfingst- und Verena-Zeit, wie auch bei den Aufzügen der Landvögte ohne Unterschied gleichen Anteil haben und von jedem gebührende Rechnung abgelegt werden solle; dagegen soll ein Jeder ins Gemein gleichen Verlust tragen und leiden ohne Unterschied. Was aber die kleinen Fahrten betrifft, wenn nämlich ein Herr nach Baden oder sonsten anderwärtig sich begeben wolle, soll demjenigen die Fahrt allein überlassen sein, dem er sich anvertrauen tut oder anvertraut haben will.¹⁾

2. Die Schifflleute von Yverdon.

Es ist durchaus nicht zu verwundern, dass Yverdon seit alter Zeit für die Schifffahrt einen bedeutenden Umschlagplatz bildete; seine Lage beim Ausfluss der Thièle und am obern Ende des Neuenburgersees hat es dazu bestimmt. A. Crottet bemerkt in seiner „Histoire et Annales de la ville d'Yverdon“, die ersten Zeichen einer Schifffahrt zwischen Orbe und dem See finden sich in den Akten eines Prozesses zwischen dem Herrn von Montfaucon und Peter II. von Savoyen vom Jahre 1260. Dort heisst es: „Cependant il était convenu que l'acquéreur n'empêcherait pas les bateaux de descendre la Thièle pour se rendre d'Orbe sur le lac. Il pouvait bien fermer la rivière et y établir une porte, mais celle-ci devait s'ouvrir toutes les fois que les bateaux se présenteraient pour remonter ou descendre la Thièle. Datée la troisième après Paques 1260.“²⁾ Weiter sagt derselbe Autor: Die Stadtrechnungen von Yverdon belehren uns, dass seither (1407—1459) „des bateaux ou razels“ nicht aufhörten, den Fluss hinauf und hinunter zu fahren. Dies geschah also lange vor dem Bestehen des Enteroches-Kanal.

Erst unter dem bernischen Regime werden genaue Verordnungen erlassen, die das Schifflleutenwesen in Yverdon regeln. Die erste uns bekannte Schifflleutenordnung zu Yverdon datiert vom 29. Juni 1626.³⁾ Sie enthält folgende Bestimmungen:

¹⁾ Berner Taschenbuch 1874, pag. 276.

²⁾ A. Crottet, Histoire et Annales de la ville d'Yverdon. 1859, pag. 91.

³⁾ Staatsarchiv Bern. Teutsch Spruchbuch unt. Gewölb. SS. 14.

1. Erstlich sollen auf dem Port daselbst fünf grosse und zwei halbe Schiffe erhalten werden, weder mehr noch minder.

2. Zu diesen Schiffen, so an der Zahl sieben sind, sollen keine andern als gute, wohlerfahrene und getreue Schifflente, sowohl Meister als Knechte, zugelassen werden, welche hiezu in die Hand des Herrn Landvogt einen Eid leisten sollen: Erstlich, Mn. Gn. Hrn. in der Fertigung ihres Weins oder anderer Sachen dienstbar zu sein, und in der Fuhr der Stadt Bern Burger allen andern vorzuziehen, den Wein und andere ihnen übergebenen Sachen wohl und fleissig zu führen, ohne irgendwelchen Betrug. Bei jeder Uebertretung soll nicht nur der Schiffer primiert oder um den Wert desselben gebüsst, sondern auch exemplarisch und als eidbrüchige Leute gestraft werden, welcher Eid alle Jahre auf St. Michaelstag auf ein neues soll geschworen werden, und dem Landvogt und dem Rat zustehen, die zu diesem Gebrauch der Schiffe passend erfundenen Leute zu setzen und zu entsetzen, während die Wiederbegnadigung und die Annahme des einmal Entsetzten allein Ihr Gn. gebührt. Und zu mehrer Erklärung der Sache ist auch darauf zu sehen, dass ein jedes der erwähnten Schiffe einen eigenen Schiffsmann und Führer, neben den Dienern, haben und derselbe schuldig sein solle, sein Schiff in eigener Person zu führen, dass es ihm aber unmöglich wäre, an seiner Stelle einen andern, und dazu treuen und genugsam erfahrenen, zu setzen, ohne der Verantwortung für allfälligen Schaden enthoben zu sein.

3. Diesen Schiffsmestern ist auch nicht zugelassen, Jemanden zu der Schiffsfuhr zu gebrauchen, er sei den zuvor dem Landvogt und Rat zu Yverdon vorgestellt, allda ihres Verhaltens und guten Namens anerkannt, wobei ohne Parteilichkeit gehandelt werden soll.

4. Aus guten Ursachen soll denjenigen, welchen Wein zugehört, zugelassen sein, denselben, wenn er geladen ist, zuzufüllen, oder wenn er noch auf dem Land liegt, zu echantillonieren, dass es in des Schiffmanns Gegenwart geschehe, überhaupt mit seinem Wein nach Gutdünken handeln. Er mag auch in eigener oder einer andern Person seinen Wein verwahren, ohne von Jemand gehindert zu sein. Und wenn

Jemand seinen Wein zugefüllt und echantillioniert haben wird, aber wegen der Witterung besorgt ist, der mag aus jedem Fass ein oder zwei Mass ziehen und hernach deswegen mit dem Schiffmann nach Billigkeit übereinkommen.

5. Allen Schiffsmeistern und Knechten soll geboten sein, weder aus den Fässern Wein in Flaschen oder anderm Geschirr zu ziehen und in denselben aus dem Schiff zu tragen oder tragen zu lassen, noch auch Jemanden aufs Schiff zu rufen, Wein zu trinken, oder solches zu gestatten, bei ihrem geschworenen Eid. Wenn es aber vernommen würde, dass solchem zuwider gehandelt würde, soll solches an den betreffenden exemplarisch als eidbrüchig und malefisch gestraft werden.

6. Und so lang und oft, als zwei der erwähnten Schiffe am Port zu Yverdon gefunden werden, so sehr sie als gut, ganz und sicher erfunden werden, sollen alda keine andern gestellt werden, und es den Inhabern des Weins und anderer Waren nicht zugelassen sein, andere Schiffe ausser Ihr Gn. Land zu suchen, dagegen aber auch die Schifflente sollen nicht säumen, sondern geflissen sein, dieselben nach Vermögen zu führen. Wenn aber zu Yferten eine solche Anzahl von Schiffen am Port sich nicht vorfindet, so soll ihnen zugelassen sein, sich nach andern umzusehen und sie zu brauchen nach bester Gelegenheit.

7. Zu der Ladung eines Schiffes mit Wein soll Niemand als die Schifflente selbst, die das Schiff und den Wein fertigen, und an der Zahl 6 oder 7 sind, gebraucht werden.

8. Sofern an verschiedenen Orten raseliert werden muss, um Wein und Waren durchzubringen, sollen die Schifflente solche Raselirkosten zu bezahlen schuldig sein, ohne sich der Ueberforderung schuldig zu machen.

9. Die Schifflente sollen bei ihrem Eid schwören, aus keinen andern, denn aus zwei Fässern, welche der Weinhaber ihnen zeigen wird, zu trinken und die andern Fässer unberührt und unangegriffen zu lassen.

10. Diesen Schifflenten ist für ihren Trunk und den Abgang des Weins von Yferten gegen Murten 2 Mass vom Fass geordnet. Wenn sie nicht so viel getrunken haben oder dem Wein nicht so viel abgegangen ist, ist der Inhaber des Weins

Es wird uns nicht verwundern, dass zwischen den Inhabern des Enteroches-Kanals und den Schiffleuten von Yverdon bald Streitigkeiten ausbrachen über die beidseitigen Kompetenzen und Privilegien, da es sowohl für die Kanal-Inhaber als die Schiffleute von Yverdon wünschenswert war, den Neuenburgersee zu befahren. Daher brachten beide ihre Interessen vor den Rat zu Bern, der unterm 9. März 1676¹⁾ folgendermassen entschied:

1. Die Kanalbesitzer sollen nicht mehr als zwei Barken zur Ladung und Durchführung des Weins und anderer Waren im Kanal halten; sie dürfen aber mit denselben ungehindert durch die Zihl in den See und über denselben hinab, wohin es ihnen passt, fahren, ohne sich weder jetzt noch künftig den Ordnungen der Gesellschaft der Schiffleute zu unterwerfen, noch auch an der Erhaltung des Hafens zu Yverdon beizutragen, vorbehalten Zoll und andere Beschwerden.

2. Wenn das Wasser in der Zihl zu klein werden sollte, um mit ihren beladenen Barken durchzukommen, so soll ihnen das Raselieren erlaubt sein und das Wiederaufladen am See.

3. Dagegen sollen die Kanal-Inhaber den Hafen von Yverdon meiden und ihre Waren anderswo laden.

4. Ferner sollen sie künftig ihre Schiffe nicht mehr in der Nacht durchführen.

5. Sollte es vorkommen, dass die Kanalbesitzer den auf dem Kanal ankommenden Wein nicht zu ferggen vermöchten, so dass ein Teil im Hafen zu Yferten abgeladen würde, so soll der Transport desselben den Schiffleuten von Yferten allein zustehn.

6. Die Zahl der Kanalschiffe (im Unterschied zu den Barken, die für den Seetransport passen!) ist dem Befinden der Kanalsbesitzer freigestellt.

7. Die Kosten des Verfahrens werden wettgeschlagen.

Mit dem Jahre 1679 wurde die Schifffahrt von Yverdon auf eine neue Grundlage gestellt, indem die Schifffahrtskonzession mit 5. Dezember 1679 auf die Dauer von 12 Jahren

¹⁾ Staatsarchiv Bern. Teutsch Spruchbuch unt. Gewölb. WW. 179.

dem Hans Jakob Ruprecht ausgestellt wurde.¹⁾ Sie enthielt folgende Hauptbestimmungen:

1. Die Bewilligung erstreckte sich darauf, ein „Ordinari-Schiff“ von Yferten nach Aarbrug oder weiter hinab einzurichten. Es sollen zwei oder mehr gute Schiffe zur Verfügung stehen, so dass zu Anfang alle 14 Tage einmal eines obsich und eines nidsich fahren sollen, um unter möglicher Beschleunigung die Waren an ihren Ort zu führen. Sobald die Schifffahrt vollkommen eingerichtet ist, soll er verbunden sein, alle Tage einmal abzufahren, ungewohntes Wetter und grossen Sturmwind vorbehalten.

2. Soll ihm zugelassen sein, alle im Hafen von Yverdon ankommenden Waren ausschliesslich zu laden und bis nach Nidau und durch die daselbst befindlichen Schiffe weiter hinab an ihren Ort zu verschaffen.

3. Hierbei aber soll nicht inbegriffen sein der Wein und die Zurzacher Waren, für welche den Schiffleuten von Yverdon früher die Konzession gegeben wurde, welche auch fortbesteht. Wenn allerdings die Menge des Weins oder der Zurzacher Waren so gering wäre, dass die Yfertenschiffer sie nicht laden wollten, oder keins ihrer Schiffe vorhanden wäre, die Besitzer der Waren aber ihren Transport beschleunigen wollten, dann sollte ihm die Erlaubnis gegeben sein, die Waren zu befördern, immerhin nach vorheriger Anmeldung beim Landvogt.

4. Soll Niemanden zugelassen sein, auf dieser Route dem Wasser nach, als zu Nidau, Büren, Wangen, und andern Orten unserer Botmässigkeit bis nach Aarburg und weiters hinab, ihre Waren, leeren Fässer und andere Waren andern Schiffen, als den bestellten, aufzugeben, mit Ausnahme bestellter Schiffe, die auch Korn und leere Fässer, aber keine andern Waren, beim Hinauffahren mitnehmen dürfen.

5. Wird ihm erlaubt, zu Murten ein Schiff zu halten.

6. Wird ihm einzig überlassen, Berner und auch anderen Privatpersonen, die es tun wollen, die leeren Fässer zu laden und an gehörigen Ort sicher führen zu lassen.

7. Wenn eine Barke oder Schiff nicht mehr als währschaft anzusehen ist, so soll er verbunden sein, sich alsbald

¹⁾ Staatsarchiv Bern. Teutsch Spruchbuch unt. Gewöl. XX. 71.

nach neuen umzusehen, widrigenfalls er für allen Schaden aufkommen muss.

8. Soll er gegen unsre Burger und Untertanen den Preis des Schifflohns nicht steigern, sondern es beim alten verbleiben lassen, auch sich zu den Schifflenten von Yferten und andern Orten so stellen, dass sie zu keinen rechtmässigen Klagen Ursache haben, damit uns zu keiner „Zückung“ der Konzession Anlass gegeben werde; weshalb wir es ausdrücklich vorbehalten, wenn in 2 oder 3 Jahren dies Werk wider Verhoffen nicht nach Wunsch fortgeht, wir die Vollmacht haben das Nötige anzuordnen.

In Ergänzung dieses Patents erhielt Ruprecht unterm 23. Februar 1680 die Erlaubnis, unter bestimmten Bedingungen in Yverdon ein „Ghalthaus“ (Waren-Niederlage zu bauen.¹⁾ Da später Klagen über den Fuhrlohn einliefen, wurde am 24. April 1683 ein besonderes Reglement hierüber erlassen.²⁾ Am 16. Mai gleichen Jahres erfolgte die Bestätigung des Patentes und eine Erläuterung wegen des Verhältnisses zu den Fuhrleuten in Aarburg und Lenzburg.³⁾

Nach Ablauf der zwölfjährigen Konzession kam die Schifffahrtsverleihung an die Herren Steiger und Wurstemberger und die Uebertragung der Konzession Ruprecht an dieselben unterm 4. Januar 1692 zustande.⁴⁾

Die Entwicklung der Schifffahrt von Yverdon ist nun aber in der Folgezeit keine besondere, sondern steht in engem Kontakt mit derjenigen auf der ganzen Schifffahrtslinie. Dies geht hervor aus einer Verfügung Berns über die Schiffskonzeption der Schifferkompagnie von Yverdon vom 5. Februar 1743.⁵⁾ Sie geht auf das (weiter unten ausführlich zu erwähnende) zwischen Bern und Solothurn errichtete Schifffahrtsreglement vom Jahre 1742 zurück. Dabei handelte es sich um die Frage, ob das unterm 30. Januar 1722 errichtete Reglement, durch welches den Barken von Yferten die Fahrt von Nidau bis Solothurn und obsich abgestellt worden, noch wei-

1) Staatsarchiv Bern. Teutsch Spruchbücher unt. Gewöl. XX. 123.

2) Staatsarchiv Bern. Teutsch Spruchbücher unt. Gewöl. XX. 707.

3) Staatsarchiv Bern. Teutsch Spruchbücher unt. Gewöl. XX. 720, 723.

4) Staatsarchiv Bern. Teutsch Spruchbücher unt. Gewöl. ZZ. 447.

5) Staatsarchiv Bern. Teutsch Spruchbücher unt. Gewöl. KKK. 190.

ter existieren sollte oder nicht. Da nun die Langenthaler Abmachung das frühere Reglement in vielen Punkten abgeändert hat, so ist auch dieser Punkt zu Gunsten der Schiffskompagnie zu Yferten aufgehoben worden. Da die Schiffskompagnie verpflichtet ist, zu allfälligem Dienst des hohen Standes zu genügender Abfuhr des zu Yferten anlangenden Weins 18 ganze und 6 halbe Barken zu erhalten, so soll ihr dieser Verdienst hiedurch vergönnt sein, damit sie künftig zum Dienst sowohl des Publikums als des fremden Handels bestehen können.

Gegen Ende des 18. Jahrhunderts ging es mit der Herrlichkeit der Yverdoner Schiffler mächtig zurück. Wir entnehmen dies dem „Mémoire remis au Citoyen Sous Préfet Correvon ensuite de l'invitation (d'autre part)“ vom 9. Juli 1798.¹⁾ Die hauptsächlichste einzige Beschäftigung der Barken zu Yverdon ist der Transport von Wein von hier nach Solothurn und Murten und zurück von Solothurn mit Getreide, welches aus Deutschland kommt. Dieses letztere ist zugunsten der deutschen Barken und Schiffe, welche, da sie auf dem Platze sind, immer den grössern Teil führen. Das wird (nach der Meinung des Berichterstatters!) durch die Vereinigung Genfs mit Frankreich bald aufhören. Die Barken von Yverdon werden einzig auf den Weintransport reduziert werden, und es lässt sich berechnen, dass jede jährlich 6—7 Fahrten nach Solothurn und Murten machen wird. Die Waren kommen in zu kleinen Quantitäten, um die Ladung einer Barke auszumachen und werden fast immer fremden Schiffen, die auf der Rückreise sind, übergeben. Früher lieferte der Hafen von Yverdon 18 grosse und 6 halbe Barken; heute ist die Zahl auf 7 grosse und 2 halbe zurückgegangen, und von dem Augenblick an, da Jedermann die Freiheit des Ladens gewährt wird, werden keine neuen mehr gebaut werden, da der Unterhalt nicht gesichert wäre. Ueber die Schwierigkeit der Schifffahrt wird gesagt, dass man mehr als die Hälfte des Jahres gezwungen sei, an 3—6 verschiedenen Stellen zu rasellieren, eine Operation, die darin besteht, dass man wegen Wassermangel $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{3}$ der Ladung auf kleine Schiffe bringt,

¹⁾ Akten der Helvetik.

um durchzukommen, und dann wieder so oft aufladen muss. Seit etwa 25 Jahren, was früher nicht war, sind 3 oder 4 fremde Barken zu Neuveville und Solothurn, welche kleiner gebaut sind, die ganz so viel laden wie die zu Yverdon. Sogar auf der Aare sind eine Anzahl grosser Schiffe unter dem Namen Nacons bekannt, ausgezeichnet auf dem Flusse, aber gefährlich auf dem See wegen ihrer Bauart, welche dem Sturm nicht widerstehen können, wie die Barken, so dass letztes Jahr die Regierung von Bern in Folge verschiedener Unfälle verbot, ausserordentliche Fälle ausgenommen, ihnen Salz anzuvertrauen. Diese sind viel billiger als die Barken, und wenn Jedermann die Freiheit zu laden hat, wird man zum grossen Nachteil des Handels keine andern mehr sehen. Der Hafen von Yverdon ist der sicherste am Neuenburgersee, die Gemeinde macht grosse Ausgaben. Wenn Ladefreiheit besteht, geht die Schifffahrt in fremde Hände über. Neuenburg macht Anstrengungen, Biel und Neuveville, welche zu allen Zeiten Barken und Nacons hatten, werden auch profitieren, so dass ein Opfer, das man dem Wohl des Vaterlandes zu bringen glaubt, zum grossen Teil dem Fremden zum Vorteil gereicht. Man könnte das Reglement der Schiffergesellschaft den Anforderungen der Zeit und des Handels anpassen.

3. Die Oltner Schifflleute.

Ueber die Oltner Schifflleute stehen uns einige Berichte aus dem 18. Jahrhundert zur Verfügung, die einen Einblick in diese Gesellschaft gestatten.

Aus dem Jahre 1708 stammt folgender Vertrag¹⁾, der massgebend gewesen sein wird für das Zusammenleben der dortigen Schifflleute. Er lautet folgendermassen:

„Den 31. Mai 1708 haben wir Schifflleute von Olten einen fründlichen *Vertrag* miteinander gehabt, von wegen unseres Handwerks, und haben einen Akkord getroffen, dass in der Gemeinschaft nicht mehr denn *sieben* sein sollen zu jeder Zeit auf Gutheissen des hochgeachteten Herren Schultheissen, nämlich Mathis Bürgi und Hans Ulrich Bürgi der alt, wie

¹⁾ Aktenband Schifffahrt. Staatsarchiv Solothurn.

auch Hans Joggi und Claus Kretz, wie auch Hans Joggi Michel und Hans Meyer und Hans Konrad Bürgi. Dieser Akkord also lautet: Wenn von diesen Meistern einer mit Tod abging, es sei gleich der eint oder ander, so soll sein Sohn zu seinem Platz kommen, wenn er einen hat. Hat er aber keinen Sohn, so stehet es an der Gemeinschaft Willfahung nach ihrem Belieben. Ist er noch nicht bei seinen Kräften, soll er einen Knecht, dass die Sach kann versehen, anstellen, dem Viktor Meyer haben wir wöchentlich geordnet nämlich an Geld 10 Batzen. So sehr, dass wir die Fahrt können verrichten. Wenn wir nicht mehr ein Jeder denn seinen Knechtlohn bekommen, so soll er auch still stehen, wie wir auch, und das bis zu seinem Absterben. Genehmigt von Schultheiss und Rat den 23. Februar 1756.“

Die Verhältnisse der Schiffmeisterschaften sollte aber im Laufe der Zeit bis ins 19. Jahrhundert hinein zu verschiedenen Verhandlungen Anlass geben.

Am 25. Januar 1758 beschloss der Solothurner Rat auf das Begehren von Friedrich und Christoph Rötheli, Vater und Sohn, dass die Schifffahrt sowohl hinauf als hinunter, solange es den Gn. Herren gefällig ist, in 8 Teile geteilt und Friedrich Rötheli dermalen der 8. Teil gegen hinlängliche Bürgschaft gegeben werde und unter der Bedingung, dass er, was die Oltner Schiffmeister in die Schifffahrt gesetzt, pro rata seines 8. Teils beitragen und gleich wie sie mit seiner Handarbeit geflissentlich beistehen, den Committierten aber der Auftrag gegeben, zu überlegen, wie die Sachen anzuordnen, dass zum Nutzen des Commerciums und auch allenfalls zum Besten des Publikums allezeit genugsam Schiffe in Bereitschaft und mehr erfahrene Schiffmeister könnten etabliert werden.

Von Olten her kam eine Eingabe, es seien schon 7 Meisterschaften da, die sich kümmerlich genug behelfen müssten. Allein der Rat beschloss unterm 14. Juni, beim Beschluss vom 25. Januar zu bleiben.¹⁾

Es liegt dann weiter vor der Schiffleute- *Bürgschafts-Vertrag* vom 20. Oktober 1771, in welchem sich die sieben Mei-

¹⁾ Ratsmanual Solothurn. 1758, 25. Januar und 14. Juni.

sterschaften der Stadt Olten, nachdem sie bereits am 16. September 1742 zur Führung des bernischen Salzes eine Bürgerschaft auf 10 Jahre geschlossen, die noch 19 Jahre darüber hinaus dauerte, zu einer neuen Bürgerschaft auf 10 Jahre verbanden,“ dass ein Jeder derselben je nach Masstab seiner besitzenden Meisterschaft, sowohl zu der wohlermeldeten, als auch ihrer eigenen Sicherheit ratione der zu führenden Sachen, Waren und Salzes, so man ihnen anvertrauen würde, für eine gewisse Summa, und namentlich eine ganze Meisterschaft für 300 Gulden, mithin samthaft für 2100 Gulden per Schiffahrt hinlängliche und währschafte Bürgerschaft dargeben, und erstellen sollen, welche sie also gleich insgesamt und ein Jeder insbesondere für das pro rata seiner inhabenden Meisterschaft ihm beziehende Quantum zu diesortigen wahren, habhaften und währschafte Bürgen vernamst und aufgeführt: Viktor Meyer, der ältere für eine ganze Meisterschaft 300 Gulden, alle andern: Moritz Meyer, Hans Ulrich Kretz, Johannes Kretz, Jakob Kretz, Jakob Bürgi, Peter Michel, Marti Michel, Jakob Meyer, Viktor Meyer, Hans Meyer, Moritz Meyer, Urs Kretz für je eine halbe Meisterschaft mit je 150 Gulden.“¹⁾ Der Bürgerschaftsvertrag enthält nun die folgende Bestimmung: „Welche insgesamt dieser ihrer Bürgerschaft pflichtig, solche freiwillig und gern eingegangen, und jedweder insbesondere für das ihm bestimmte Quantum angelobt, ja nötigenfalls selbst Schuldner und Zahler zu sein, bei Verwendung ihres und ihrer Erben ganzen Habes und Gutes, also, und dermassen jedoch, dass, sofern ein Unglück durch sonderbare Gewalt und Straf Gottes sich zutragen sollte, denzumalen weder die Schiffler noch ihre Erben, noch die Bürgen deshalb nicht nur nichts zu verantworten, sondern auch nicht das wenigste zu bezahlen schuldig sein sollen. Wäre es hingegen Sach, dass durch ihr der Schiffler eigene Schuld oder Hinlässlichkeit (sei es zu Wasser oder zu Land) etwas verwarloset, verloren, oder zu Schaden gehen würde, in solchen Fällen alsdann die Herren Faktoren oder wedere wegen klagbar sein möchte, zu etwelcher Ersetzung ihres Schadens und Verlusts sich entweder auf den

¹⁾ Aktenband Schiffahrt. Staatsarchiv Solothurn.

Schiffleuten oder hierin vermeldeten Bürgen und deren Erben, bis die Summe von 2100 Gulden vollkommen entrichtet sein wird, sich erholen und bezahlt machen können. Die Bürgen ihrerseits verlangen, dass bei der Abfahrt allezeit ein Meister anwesend sei, und die Schiffmeister verpflichten sich, Schiff und Geschirr ihrerseits einzuschiessen.“ Der Rat ratifizierte den Vertrag den 5. Februar 1772.

Die Arbeit der Oltner Schiffleute bestand in erster Linie im Salztransport. Immerhin hielten sie sich nicht immer an ihre wichtigste Aufgabe. So erhielt der Rat die Mitteilung, dass sich in Solothurn kein Salz mehr in Fässern vorrätig befinde, weil die Schiffleute von Olten anstatt zu Brugg das dortliegende Salz einzuschiffen andere Waren führten. Der Rat beschloss daher am 27. Oktober 1794, den Schultheiss von Olten aufzufordern, selbige dazu anzuhalten, in erster Linie das obrigkeitliche Salz zu führen.¹⁾ Im folgenden Jahre werden die Klagen über die mangelhafte Abfuhr der Waren von Brugg wiederholt; daher werden die Schiffmeister von Olten ernstlich ersucht, Früchte und Salz speditiv zu besorgen. Die Wagenfuhr von Brugg aus über den Hauenstein und ins Münstertal ist den erhaltenen Berichten nach so häufig, dass solches für die Bewohner des Kantons, was den Haber und das Heu anbetrifft, einen grossen Nachteil und zuletzt Mangel hervorrufen wird.²⁾ Damit eine solche allzuhäufige Pferdeführung so viel als möglich vermindert werden kann, müssen die Schiffleute von Olten durch bessere Ausführung ihrer Pflicht sich bemühen.

Auf der andern Seite handelt es sich um *Lohnfragen*. So gelangte in der Ratsverhandlung vom 5. September 1794 eine Beschwerde des Staatsrates von Neuenburg zur Verlesung, wonach die Oltner Schiffleute, obwohl ihnen und den Aarburgern schon im verflössenen Jahr der Schifflohn von der Schindellegi (bei Brugg) bis Solothurn per Fass um 6 Batzen erhöht worden sei, nun neuerdings wieder eine Vermehrung von 8 Batzen fordern; die Handels- und Commercienkammer Berns soll neben dem Oltner Schultheiss ersucht werden,

1) Ratsmanual Solothurn. 1794, 27. Oktober.

2) Ratsmanual Solothurn. 1795, 30. April und 21. Dezember.

sich über die Notwendigkeit dieser Erhöhung zu äussern.¹⁾ Am 12. September kommt eine gleiche Reklamation von Biel. Zwei Jahre später beschwert man sich „von verschiedener Seite“ über die seit kurzer Zeit auf eine übermässige Art gestiegenen Schiffflöhne von Weinfässern, so dass der Rat es für nötig findet, die Zollkammer zu ersuchen, deswegen schriftliche Berichte aufzunehmen.²⁾ Berechtigt waren jedenfalls die Schritte, die der Rat im Jahre 1799 für die Oltner Schiffeleute unternahm, die sich mit den für die französische Armee gemachten Requisitionstransporten befasst hatten. Die Schiffeleute klagten am 14. Dezember, sie hätten schon über 100 Louis d'or zu fordern und könnten unmöglich länger darauf warten; es wurde ihnen geantwortet, sie möchten ihre gehörig bescheinigten Forderungen dem Regierungskommissär Roulet mitteilen, der sich zu ihren Händen bei dem französischen Generalkommissär verwenden werde. Ob die Summe bezahlt worden, entzieht sich unserer Kenntnis.³⁾

Die *Schiffsmeisterschaftsfrage* der Oltner Schiffeleute beschäftigte die Behörden noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts. Aus dem Jahre 1808 liegt der Bericht vor über den Kauf einer $\frac{3}{4}$ und einer ganzen Meisterschaft. Ferner ist vorhanden der Bürgschaftsschein der verschiedenen Schiffsmeister von Olten vom 7. April 1810,⁴⁾ der lautet: „Sämtliche mit erklären, seien sie aufgefordert, sich gegen den lobl. Stand Bern dahin verpflichten, auf den Ruf des Herrn Alt-Schultheiss Frey von Brugg als Speditor, das in der Schindellegi bei Brugg liegende Salz, so dem hohen Kanton zugehört, einladen und um den accordierten Preis ungesäumt nach Wangen zu führen, auch auf das Beste Sorge zu tragen, dass nichts zu Grunde gehe und alles wohl ausgerichtet werde. Zufolge dieser Aufforderung Genüge zu leisten, haben sich bemelte sämtliche Schiffsmeister dahin erklärt, und verpflichtet, obigem Stand nachzukommen, zumalen auch für allen Schaden und Unglück gutstehen und solches allfällig ohne Widerrede zu ersetzen. Zu mehrere Sicherheit dessen haben sie sich einer für und

1) Ratsmanual Solothurn. 1794, 5. September.

2) Ratsmanual Solothurn. 1796, 25. November.

3) Verwaltungskammer-Protokoll. 1799, 5., 14. und 22. Dezember.

4) Aktenband Schifffahrt. Staatsarchiv Solothurn.

um den andern in Solidum verpflichtet, ihr und ihren Erben, gegenwärtige und zukünftige Hab und Güter gern und freiwillig erklärt und darüber hin von sämtlichen, in ihr und denen abwesenden Schiffmeistern . . . gelobt worden.“

Zu Beginn des Jahres 1812 lag der Fall vor, dass eine Witwe die Wiedereinsetzung in die Meisterschaft verlangte, um ihren Unterhalt samt den Kindern zu haben, dass aber ihr Ehemann die Meisterschaft gantweise verkauft hatte. Der Oberamtmann glaubt aber, dass es doch möglich sein sollte, ihr zu entsprechen, da ihr Mann seinerzeit hat mit beitragen müssen am Einkommen anderer Witwen und Waisen. Der Oberamtmann von Olten, dem die ganze Angelegenheit zur Berichterstattung oblag, veranstaltete ein ausführliches Verhör unter sämtlichen noch lebenden Oltner Schiffleuten über das, damals offenbar verschollene, oben erwähnte Reglement von 1708. Sein Bericht liegt vor¹⁾ und lautet, unterm 18. Januar 1812 erstattet, folgendermassen:

„Die Schiffleute von Olten hatten unter sich ein Reglement, welches wegen seinem Alter und wegen seinen guten und wohltätigen Absichten und Folgen ehrwürdig und nach meinen Begriffen allerdings verdiente, bekräftigt und gehandhabt zu werden. Unter Voraussetzung, dass die Schifffahrt mit mehreren und zwar unvorhergesehenen Gefahren durchflochten, den hoffnungsvollen Meister, einen Familienvater von Frau und Kindern weg verunglücken können, beschloßen die Schiffmeister von Olten a. 1708 unter sich ein Reglement, kraft welchem zu Olten sieben Schiffsmeisterschaften bestehen sollen. Diese sieben Meisterschaften hatten einer nach dem andern die Fuhr und mussten am Ende jeden Jahres von ihren sämtlichen Verrichtungen Rechenschaft ablegen. Wurde ein Meister verunglückt, oder starb einer von ihnen, so behielt die Meisterschaft die Witwe, welche, im Fall ein erwachsener Sohn vorhanden, die Meisterschaft verwaltete; im Fall der Minderjährigkeit der Söhne, oder wenn nur Töchter vorhanden, versah die Meisterschaft die ganze Corporation zu Gunsten der Witwe und Waisen. Die Revolution zerstörte dieses glückliche Reglement, und durch

¹⁾ Aktenband Schifffahrt. Staatsarchiv Solothurn.

Usurpation, Eigennutz, Hartherzigkeit wurden die Meisterschaften nach Willkür vermehrt und nach Belieben behalten oder verteilt, die Witwen und Waisen aber, als unnütze Glieder, blieben unbedeckt. Man hatte die Frechheit, sogar zu behaupten, dass jeder Schiffer nach Belieben Schiff und Geschirr anschaffen und fahren könne, dass die Hoheit sogar nichts dagegen haben könne, besonders da sie von Solothurn nichts zu laden haben und ihren Verdienst nur von Bern und Aargau her geniessen. Dieser Willkür und Unordnung zu steuern wäre also durchaus Bedürfnis und zu wünschen, dass die Schifffahrt zu Olten wieder auf jene alten ehrwürdigen Grundsätze zurückgeführt und befestigt werden möchten wie a. 1708.“

Im darauf folgenden Jahr 1813, unterm 4. Februar, kam eine Streitigkeit zwischen Robert Frey, Strumpffabrikant in Olten, gegen die dortige Schiffsmeisterschaft zur Erledigung des Finanzrates.¹⁾ Derselbe hatte durch Kauf Anteile an Schiffsmeisterschaften an sich gebracht, ohne selbst Schiffer gewesen zu sein. Bei der Erörterung stellte es sich heraus, dass jetzt 9 statt nur 7, weil 1790 so grosse Speditionen zu bewältigen waren, dass die Schiffe der damaligen Schiffsmeister nicht genügten, und infolge Mahnung der Regierung hätten sich zwei junge Männer Schiffe angeschafft, um das Gewerbe zu betreiben. Erläutert wurde bei dem Anlasse, was eine Meisterschaft sei, ob eine Hypothek, die verpfändet, geerbt und verkauft werden kann, oder aber nur eine Teilnehmerschaft. Schliesslich kam es zu einem Vergleich: Es wurde anerkannt, dass Frey gewisse Rechte habe, sie aber nicht aktiv ausüben könne, daher wurde ihm nur eine finanzielle Entschädigung zugesprochen und er musste auf sein Recht verzichten.

Noch im Jahre 1825²⁾ liess die Schiffsmeisterschaft von Olten mit einer besondern Bittschrift den Rat um Verwendung bei dem Stand Bern anhalten, dass ihr wieder wie ehemals vor der Revolution ein bestimmtes Quantum Salz und Kernen zu führen angewiesen werde. Der Kleine Rat wies diese Bittschrift an den Finanzrat mit dem Auftrag, auf an-

¹⁾ Aktenband Schifffahrt. Staatsarchiv Solothurn.

²⁾ Ratsmanual Solothurn. 1825, 12. September.

gemessene Art die Angelegenheit der Bittsteller bei dem Finanzrat in Bern zu empfehlen. Von einer Antwort ist aber nichts zu hören, so dass man annehmen muss, Bern habe die Sache ohne weiteres auf sich beruhen lassen.

Es fehlte auch nicht an einem Versuche, die *Oltner* mit den *Solothurner Schifflenten* zusammenzubringen, so sehr sie einander sonst konkurrenzten. Am 2. Februar 1770¹⁾ hat das Bort der Solothurner Schifflente über folgendes Traktandum zu entscheiden: Viktor Meyer, Vater und Sohn, Schifflmeister in Olten und Friedrich Rötheli, Bürger in Solothurn, haben mit allen in Solothurn befindlichen Negotianten einen Vergleich abgeschlossen, kraft welchem sie sich verbunden, damit die fast zu Grunde gehende Wasseroute in die vorige Lage versetzt werde, sobald dieselben 150 Centner Waren beisammen hätten, sie sogleich an ihren Ort zu überbringen. Dieser Vergleich sei auch von Ihr. Gn. ratifiziert worden. Allein um der grossen Kosten willen gelangen sie an die Solothurner Schifflentezunft mit dem Gesuch, ihnen zu helfen mit 1 Schiff oder $\frac{1}{2}$ Barke, welche wegen etwa entstehendem Ungewitter auf dem See 400 Centner tragen könnte. In Anbetracht, dass eine solche Schifflahrt für das ganze Land von Nutzen sei, wird den Petenten 600 Pfd. auf 6 Jahre hin ohne Zins geliehen, welcher Betrag auf diesen Zeitpunkt wieder zu erstatten ist. Allein die Schuldner mussten 1785 betrieben werden, so dass die Solothurner Schifflente wenig Freude von dieser Vereinigung erlebten.

¹⁾ II. Protokoll der Schifflentezunft Solothurn, pag. 72 Bürgerarchiv.