

Zeitschrift des Vereins für Lübeckische Geschichte und Alterstumskunde Band XII, Heft I. 1910

Seite -49-

Pramführer und Träger in Lübeck.

Von Professor vr. Wilhelm Stieda-Leipzig.

1. Die Pramführer.

Zu den Hilfgewerben eines blühenden Außenhandels gehören in einer Hafenstadt Bootsführer und Träger. Zur Beladung und Löschung von Schiffen, die wegen ihres Tiefganges oder wegen Seichtheit der Flußläufe nicht bis an die Stadt gelangen konnten, sind kleinere, flacher gehende Fahrzeuge, die sogenannten Leichter, unentbehrlich.

Unter verschiedenen Benennungen, vielleicht auch in ihrer Konstruktion voneinander abweichend, tauchen sie in den Häfen auf. Das Bording in Stettin und Riga, die Lodje auf dem Wolchow, die Schute und der Pram in Lübeck — sie dienen alle dem gleichen Zweck.

Der Pram wird als ein ganz plattes, dabei sehr niedriges und breites Fahrzeug charakterisiert, das hauptsächlich zum Übersetzen schwerer Lasten über kleinere Flüsse benutzt wurde.'

Doch muß der in Lübeck übliche Pram in seiner Bauart etwas anders gewesen sein, da er ziemlich weit in See hinauszugehen in der Lage war. Von anderer Seite wird der Pram als ein flaches Fahrzeug bezeichnet, das namentlich beim Schiffsbau gebräuchlich war, wenn vom Wasser aus gearbeitet werden sollte. Endlich diente er auch als Schiffsbrücke, an der zur gleichen Zeit drei Schiffe anlegen konnten, nämlich eins an jeder der beiden Langseiten und eins an der schmaleren, der Mitte des Flusses zugekehrten Seite.

-50-

Die Bezeichnung „pram“ läßt sich 1262 in der Hambnrger Zollrolle, 1278 in der Zollrolle für die Elbe und in Stralsund, 1297 in Riga, 1316 nnd 1363 in Schonen, im 14. Jahrhundert in Hambnrg nachweisen. Pramkerle, d. h. die Mannschaft auf einem Prame, kommen 1365 nnd 1419 auf Schonen in Verordnungen der Stadt Kämpfen vor, und einmal wird sogar jeder Pram als Maß gebraucht. In Danzig nimmt im Jahre 1431 ein Schiffer 4 „prame vol schoeffholt“ (Bündelholz) in sein Schiff auf, ohne zu wissen, eine wie große Menge er eigentlich an Bord bekommen hatte.

In Lübeck wird ein Pram, promptuarium, in der undatierten, aber in die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts fallende Rolle der Lohgerber erwähnt. Auf ihm wird Lohe für die Gerber in die Stadt geschafft. Ein Pram mit Malz wird in Lübeck im Jahre 1457 verkauft, und im Jahre 1486 verunglückten zwei Präme in der Trave, beide mit vielen Gütern beladen, der eine mit Waren aus Bergen, der andere mit solchen aus Stockholm. Dasselbe Jahr brachte noch ein anderes Unglück, indem von drei Prämen zwei mit Bergerfisch beladene Präme „yn groten storme“ bei Stolperorth blieben. Der dritte Pram rettete sich durch Auflaufen an den Strand.

Was ein Pram zu fassen vermochte, war unter Umständen nicht wenig. Eine Pramladung mit Bergerfisch repräsentierte einmal im Jahre 1381 einen Wert von 305. M, ein anderes Mal im Jahre 1399 76. M, und bei einer dritten Gelegenheit wird seine Ladung auf 50. M Wert angegeben. Sein Schiffswert war ebenfalls ein nicht unbeträchtlicher. Im Jahre 1457 belief sich der Wert von 8 zwischen Lübeck und Travemünde verkehrenden Prämen mit Zubehör auf 260 M und ihr jährlicher Mietpreis betrug 15 M.

Das seichte Fahrwasser der Trave ermöglichte den größeren Schiffen nicht, im Hafen von Lübeck ihre Ladung einzunehmen oder zu löschen. Allerdings hatte der Rat sich angelegen sein lassen, für eine bequemere Benutzung der Trave und der Anlege-Plätze in Travemünde zu sorgen. Im Jahre 1464 hatte er die Erhebung eines Pfahlgeldes von allen ankommenden Schiffen angeordnet, um das Pfahlwerk in Travemünde verbessern zu können, und im Jahre 1541 ließ er Versuche mit den in Danzig erfundenen Schlammühlen zur Austiesung des Fahrwassers anstellen. Aber es war keine wesentliche Verbesserung zu erzielen gewesen, und so mußten denn die einlaufenden Seeschiffe trotz ihrer nicht sehr bedeutenden Größe vielfach auf der Reede leichtern. Diesem Zwecke dienten die in Travemünde stationierten Prämee und Bullen. Sie fuhren dann mit den traveaufwärts gehenden Schiffen und begleiteten sie in umgekehrter Richtung nach Travemünde, wenn sie aussegeln wollten. Mitunter mußte in der dem Kirchdorf Schlutup gegenüber gelegenen Herrenwyker Bucht ein zweiter Teil der Ladung gelöscht werden. Die buchtartige Erweiterung der Trave an dieser Stelle bot zur gleichzeitigen Unterbringung einer größeren Zahl von Schiffen bequeme Gelegenheit. Es liegt die Vermutung nahe, daß die Obrigkeit solchen Verkehr sich nicht ganz selbst überließ. Erfahrungsmäßig neigen derartige, meist nur in beschränkter Anzahl vorhandene Erwerbstätige wie die Pramführer zu Übergriffen in ihren Forderungen. Einheimische wie fremd ankommende Kaufleute mochten das Bedürfnis nach Schutz in gleichem Maße empfinden und daraus würde sich dann der Erlaß von Verordnungen seitens des Rats erklären. Doch ist nicht früher als aus dem Jahre 1543 eine Taxe für die Benutzung der Prämee überliefert. Damals wurde bestimmt, wieviel für die Beförderung von Waren zwischen Lübeck und Travemünde einerseits und zwischen Lübeck und Herrenwyk andererseits zu zahlen war.

Im ersteren Falle war für den Stauraum Frachtgut traveaufwärts 7 Schillinge, im anderen Falle nur 4 Sch. zu entrichten. Die Last Tonnengut zahlte im ersten Falle 4 Sch., im anderen Falle 3 Sch. Seewärts wurde für die Last Tonnengut von Lübeck ab 4 Sch., für die Last Malz oder Mehl bis Herrenwyk 2 Sch. vorgesehen.

Diese Beträge waren vom Kaufmann und vom Schiffer zu gleichen Teilen zu entrichten. Die ganze Regelung macht noch einen recht unvollständigen Eindruck. Es ist z. B. nicht bestimmt, wie viel für den Stauraum Seewärts zu geben war. Und sollten Malz und Mehl niemals traveaufwärts gelangt sein? Wie dem nun gewesen sein mag, eine eingehende Regelung dieser Verkehrsbeziehungen erfolgte erst ungefähr 40 Jahre später, im Jahre 1580. In dem genannten Jahre erließ der Rat zu Lübeck eine Ordnung „up de prame tho Travemünde“. Wenn ein Schiffer auf der Reede angelangt war, der nicht in die Trave hineinkonnte (die löschen müssen, ehe sie binnenkommen können), so war es sein erstes, an Land zu fahren und sich nach einem Pramherrn umzusehen. Hatte er einen solchen willig gefunden, so schob, dieser seinen Pram aus dem Baume heraus an „des Kaufmanns Pfahl“. Nun durfte niemand den Pram in der Nacht vom Pfahl losbinden und in See gehen, sondern die Schiffsleute mußten den Morgen abwarten und im Laufe des Tages die Fahrt vollenden (by sonnenschein den pram' wieder an des kaufmanns pfal bringen).

Das Personal eines Prams waren die „Pramschuver“, und diese durften nicht den einmal bestellten Pram an ein anderes Schiff fahren, so wenig als der Pramherr befugt war, wenn nach angenommenem Auftrage ein anderer Schiffer kam, „dem er vielleicht besser bewogen were“, die Zusage zurückzuziehen. Waren einige Schiffe soweit geleichtert, daß sie den Baum hatten passieren können, und andere Schiffe draußen auf der Reede warteten noch auf diese Hilfe, so sollten die Schiffe, die binnengekommen waren, eine Zeitlang die Prämee entbehren „uth billicher christlicher mitlidicheit“, so lange, bis die draußen noch harrenden Schiffe es ermöglicht hatten, näher heranzukommen.

Es erweist das wohl, daß der Aufenthalt auf der Reede für die Schiffe nicht gefahrlos war und man angesichts des schutzbietenden Flußlaufs Sorge trug, so schnell wie möglich die Schiffe mit ihrer kostbaren Ladung vor der Unbill der Witterung zu sichern. Auch der Umstand, daß vom Schiffe aus den der Trave zufahrenden Prämen Essen und Trinken mitgegeben werden sollte, beweist, daß die Schiffe unter Umständen recht weit draußen auf der Reede vor Anker hatten gehen müssen. Waren viele Schiffe auf der Reede und Mangel an Prämen, so sollten die mit Korn (wahrscheinlich von der Küstenschiffahrt) eingelaufenen Präme das Korn entladen und zu den Schiffen in See hinausfahren.

Für ihre Leistungen hatten die Pramschieber den vereinbarten Lohn und Speise und Trank zu fordern, die sie im Schiffe selbst mit dem Schiffsvolk zusammen einnahmen. Der Schiffer war nicht verpflichtet, den Leuten das Essen in den Pram hinunterzugeben. Auch durften die Pramschieber für das Überladen der Güter aus Böten oder Karren in ihre Präme keine besondere Entschädigung verlangen. Hatten sie die Böte und Karren, auf denen die Waren eingeführt wurden, selbst gestellt, so wurden sie im ganzen bezahlt. Ließ jedoch der Kaufmann auf eigenem Fahrzeug seine Güter heranzuführen, so mußten diese unentgeltlich in den Pram eingeladen werden und es wurde dann nur die Vergütung, die für den Transport vorgesehen war, an den Pramherrn als den Besitzer des Fahrzeugs gezahlt.

Diese allgemeine Regelung des Pramwesens machte eine besondere nicht entbehrlich. Der Hafen war in Lübeck in die Lehne der einzelnen Handelskompagnien aufgeteilt, so daß für jedes dieser Lehne ein Stück des Gestades eingeräumt war. Eines dieser Lehne gehörte den Nowgorodfahrern, mit denen die Riga-Reval-Narvafahrer verbunden waren. Es lag an der Obertrave vor der Mengstraße. Zu ihm gehörte eine mit Geländer versehene Schiffsbrücke, auf der sich die Bude des Pramschreibers befand. Am nahen Ufer stand ein Schauer oder Schuppen.

Für die Benutzung des Prams und seiner Einrichtungen wurde eine Gebühr erhoben, die der Pramschreiber, der die Schiffe und ihre Güter zu notieren hatte, einzog. Wie es scheint, hatte jedes Lehn seine eigenen Pramherren, die ihm mit ihren Fahrzeugen ausschließlich oder vorzugsweise dienten. Für sie galt eine besondere Taxe, die offenbar von Zeit zu Zeit geändert wurde. Eine solche haben wir in der Pramherrenrolle „waß alle Reusche waren zu Trafemünde Herrenwik auch für den staet geben" vom Jahre 1587 vor uns. Sie ist als eine bis jetzt unbekannte im Anhang abgedruckt. Sie wurde am 13. März genannten Jahres von den damaligen Älterleuten der Nowgorodfahrer Andreas Syvers, Hartwig Holtscho, Hans Witte und Johannes Carstens mit den Pramherren vereinbart. Bei ihnen hatten sich die letzteren beschwert, daß sie bei den bisherigen Frachtsätzen nicht mehr bestehen könnten. Daher wurde dann die neue Taxe ausgesetzt. Auch hier galt der Grundsatz, den wir schon bei der allgemeinen Regelung kennen lernten, daß die Fracht zur Hälfte von dem Schiffer, in dessen Schiff die Ware anlangte, und zur Hälfte von dem Kaufmann, für dessen Rechnung der Gegenstand gehandelt wurde, getragen wurde.

Die Taxe unterscheidet eine Ausschiffung (uthschepping) und eine Anfschiffung (uppschepping). Aber in beiden Fällen handelt es sich um Waren russischer Herkunft oder solche, die für Rußland bestimmt waren, so daß die Unterschiede zwischen Einfuhr- und Ausfuhrwaren kaum damit gemeint sein können. Zu den ausgeschifften gehörten sicher Salz, Wein, Metalle, Tuche, Dachsteine (Ziegel), die Orhoste, die Kramfässer; zu den ins Land hineinkommenden gewiß Zerealien, Kabelgarn, Fliesen, Mauersteine, Flachs, Hanf, Pelzwerk, Juchten, Leder, Talg, Wachs, Leichensteine und Beischläge. Auf welche Güter sich die Ausdrücke die „Last grott bandt" und die „Last schmale bandt" bezogen, läßt sich nicht nachweisen.

Die Fracht richtete sich nach dem Gewicht, der Last oder der Stückzahl-wie bei Fliesen und Mauersteinen. Bei größeren Steinen, wie die aus Reval oder Gotland komrnendeu Grabsteine oder Beischläge waren, wurde die Fracht nach der Länge der Stücke bemessen.

Die Frachtbestimmung für ein „Fuder Wein“ oder ein Zinnfaß, Drahtfaß usw. erklärt sich wohl daraus, daß bei diesen Einheitsbezeichnungen stets auf einen bestimmten Rauminhalt flüssig oder fest gerechnet werden konnte. Mitunter, so wenigstens bei Grabsteinen und Zerealien, mußte außer den Taxätzen ein Lagergeld bei Tag und Nacht bezahlt werden. Unterschieden wurden die drei Entfernungen: Travemünde, -Herrenwyk und das Bollwerk unmittelbar vor der Stadt, d. h. es kam dabei auf die Richtungen flußaufwärts oder flußabwärts an, wobei die Herrenwyk, wie schon erwähnt, eine Zwischenstation bildete. Ein besonderer Fall lag vor, wenn von einem Schiffe direkt in ein anderes geladen wurde, ohne daß die Güter in die Prämie gelangten. Dabei hatten die Pramherren, die auch dieses Geschäft übernahmen, nur die Hälfte der sonst vorgesehenen Sätze zu fordern. Noch zweimal wurde es in den nächsten Jahrzehnten für zweckmäßig erachtet, die Taxe der Pramherren, die den Rigafahrern dienten, zu ändern: im Jahre 1627 und 1636. Die erstere ruht auf Pergament geschrieben noch im Archiv der Nowgorodfahrer in Lübeck. Ihre Sätze sind durchweg höhere gegenüber der älteren, doch wird es für dieses Mal wohl genügen, lediglich die ältere nachstehend zum Abdruck gebracht zu haben. Um so mehr, als die zweite der beiden genannten Taxen, nämlich die von 1636 schon veröffentlicht ist. Sie bringt aufs neue erhöhte Sätze zur Anerkennung, ein Zeichen so gut des sich mindernden Geldwertes als des sich vergrößernden Verkehrs. Die Ähnlichkeit aller drei Taxen aus der Zeit von 1587—1636 ist unverkennbar.

2. Die Träger.

Weiter zurück reichen die Nachrichten über die Träger. Sie werden in Lübeck (portitores, latores), soweit ich sehen kann, erstmalig in der Instruktion des Rats zu seinen Gunsten für den Prokurator der Stadt beim päpstlichen Hofe in einer Streitsache von 1299 erwähnt? Sie wurden damals herangezogen, um Brombeergebüsche und sonstiges Gestrüpp auszuroden.

In ihrer speziellen Bedeutung für den Handel kommen sie vor in der Verordnung über den Heringshandel von 1360—1370. Sie hatten nach ihr die Aufgabe, für den Kaufmann den Hering zu packen, und wurden mit 2 Sch. für jede Last bezahlt. Sie trugen außerdem die Heringe aus den Schiffen ins Haus der Konsumenten oder Kaufleute und stapelten die Fässer dort auf, wofür sie 18 Pfg. für die Last beanspruchen konnten. Beförderten sie umgekehrt eine Last in ein Schiff, so wurde ihnen ein Sch. gewährt.

Merkwürdigerweise sind Aufzeichnungen über die Träger, ihre Rollen, Taxen, Statuten noch nicht veröffentlicht, obwohl es sicher solche schon in älterer Zeit gegeben hat. Nur eine Ordnung aus dem Ende des 16. Jahrhunderts regelt den Verkehr an der Trave überhaupt und wendet sich daher wesentlich an die Träger. Wenn die erleichterten Schiffe, sei es unter Segeln oder getreidelt, die Trave hinaufgekommen waren und in der Gesellschaft der sie begleitenden Prämie angelegt hatten, so entwickelte sich ein buntes Treiben am Gestade. So rasch wie möglich war die Löschung zu vollziehen, „damit des kaufmanns guter durch aushaltung und Vorzug nicht in schaden geraten und verderbt werden mögen“.

Die Älterleute der Träger, die die Schiffe erwarteten, hatten darauf zu achten, daß der erforderliche Ankerplatz sich fand. Den Pramschiebern stand es frei, die Güter, die sie herangeführt hatten, selbst „aufzuarbeiten“, d. h. ans Ufer zu schaffen, und dann bekamen sie den dafür angesetzten Lohn. Wollten sie aber für die ausgesetzten Beträge sich nicht weiter bemühen, so bekamen sie ihre Transportgebühren, und es traten die Träger in ihre Rechte. Auch diese hatten sich indes an die normierten Sätze zu halten und durften den Kaufmann nicht mit trotzigem, ungebührlichen Anforderungen bedrängen. Die Travenvögte übernahmen die Stelle der Älterleute der Träger und sollten deren Arbeit beaufsichtigen. Im übrigen schrieb die Ordnung vor, was die verschiedenen Kornträger, Salzträger und die anderen Träger für die von Stockholm, Bergen oder von Danzig, Königsberg, Riga und Narva kommenden Waren zu fordern haben sollten.

Unter diesen Trägergruppen zogen die Mengstraßenträger oder „Mengestrater Klosterherren“, wie sie genannt wurden, die Aufmerksamkeit auf sich. Sie sind diejenigen, die es mit den Nowgorod-Riga-Reval-Narvafahrern zu tun haben, d. h. also bei dem Transport der für den Lübecker Handel wichtigsten Waren beschäftigt waren. Woher diese Bezeichnung „Klosterherren“ oder kurzweg „Klöster“ rührt, ist zurzeit noch nicht aufgeklärt. Es gab in späterer Zeit auch Braunstraßenklöster und Marktklöster. Das wahrscheinlichste ist, daß das „Kloster“, in das sie nicht eigenmächtig neue Mitglieder aufnehmen sollten, eine Örtlichkeit an der Trave war oder ihre Bruderschaft als Kloster bezeichnet wurde, in der vielleicht ursprünglich nur Unverheiratete als Mitglieder zugelassen waren. Zwischen ihnen und den Frachtherren der genannten Kompagnien wurde im Jahre 1550 eine Taxe oder Rolle vereinbart, die sich indes nicht erhalten zu haben scheint. Dreizehn Jahre später wurde diejenige aufgesetzt, die im Anhang zum ersten Male veröffentlicht ist. Die auf Seiten der Kaufleute verhandelnden Vertreter waren die Älterleute der Nowgorodfahrer Albrecht Schilling, Hans Sachtelevent, Augustin Köckert und Andreas Sivers, sowie die Älterleute der Rigafahrer Christoph Kordes, Hans Wesselhöst, Kord von Dorn und Hans Kruse. Vor ihnen hatten sich die Träger beschwert, daß der Handel so sehr zurückgegangen wäre und andere Kameraden, die wahrscheinlich sonst mit anderen Schiffen zu tun hatten und dort nun nicht mehr genügende Beschäftigung fanden, ihnen zu starke Konkurrenz bereiteten. Die Träger bezogen sich auf eine ältere Rolle (vermutlich die verlorene von 1550), die sie aufgehoben zu sehen wünschten und um deren Erhöhung sie baten, weil sie sonst „ganz verderben“ müßten.

Die Taxe ist so gedacht daß die Mengstraße den Ausgangspunkt bildet und je nach den Entfernungen, die mit den Gütern zurückzulegen sind, nach Gewicht oder nach Stückzahl ein gewisser Satz festgelegt wird. In der Taxe sind genannt die wichtigsten Waren, als Flachs, Pelzwerk, Talg, Wachs und Leder. Für andere Packen (gewöhnliche) sollte jedesmal der Lohn nach Verhältnis akkordiert werden. Doch wurde dem Träger dabei eingeschärft, den Kaufmann nicht zu überteuern. Wie es scheint, war trotz dieser Festsetzungen für die Mengstraßenträger kein Monopol ausgesprochen, sondern offenbar konnten, vielleicht nach Maßgabe lebhafter Geschäftsperioden, auch andere Träger sich an diesem Beförderungsgeschäft beteiligen. Doch waren sie dann sicher gezwungen, zu denselben Löhnen zu arbeiten. Anders hätte die Taxe ja keinen Sinn gehabt. Nur der den aus Reval und Gotland stammenden Grabsteinen und Beischlägen war es den Mengstraßenträgern vorbehalten, sie an ihren Bestimmungsort zu bringen. Denn die Erfahrung hatte gelehrt, daß die „gemeinen Träger“ mit diesen so schweren als kostbaren Gegenständen nicht immer so gut umzugehen verstanden so daß die Bürger Schaden gelitten hatten. Hatten auch die Klosterherren einmal Unglück und zerschlugen beim Transport einen Stein oder einen Beischlag, so hatten sie dem Eigentümer den Einkaufspreis als Entschädigung zu vergüten. Selbstverständlich blieb es dabei den Kaufleuten unbenommen, Nachsicht zu üben und „uht gunst“ sich mit einem geringeren Betrage zufrieden zu geben. Für die Träger galt ebenfalls, was wir schon bei den Pramschiebern erfuhren, daß bei einer Umladung aus einem Schiff in ein anderes oder in einen Stecknitzfahrer sie nur die Hälfte des vereinbarten Lohnes beanspruchen konnten. Im Jahre 1582 erhielten die Mengstraßenträger eine neue Ordnung, die deswegen besonders bemerkenswert ist, weil sie von einer Organisation der Träger Auskunft gibt, die zweifellos schon lange vorher bestand. Die Veranlassung zur neuen Redaktion war eine Meinungsverschiedenheit zwischen den Narvaschen und Rigaschen Frachtherren auf der einen und den Trägern auf der anderen Seite über die Berechtigung der letzteren, neue Genossen in ihre Vereinigung, „in ehr kloster“, aufzunehmen.

Die Träger hatten Kameraden aufgenommen, ohne die Frachtherren zu fragen, während diese sich das Recht vorbehalten glaubten, vakante Stellen von sich aus zu besetzen. Sie wünschten begreiflich zuverlässige redliche Männer, die ihnen ergeben waren, die sie persönlich kannten

oder die ihnen gut empfohlen worden waren, mit dem Trägersgeschäft zu betrauen. Es blieb denn auch so, wie die Frachtherren es wollten. Sie allein hatten nach wie vor über die Tauglichkeit der sich meldenden Personen zu befinden. Doch hatten die Träger wenigstens ein Vorschlagsrecht. Sie durften einige Namen auf einen Zettel setzen, unter deren Inhabern dann die Frachtherren denjenigen aussuchten, der nach ihrer Ansicht der passendste zu sein schien. Dieser wurde alsdann nach „oldem gebruk“ belehnt. Ob man hieraus auf eine bestimmte und beschränkte Mitgliederzahl schließen will, bleibe auf sich beruhen. Sie lag eigentlich nicht im Interesse der Befrachter, und daher wird die Bestimmung nur den Sinn gehabt haben, daß die Kaufleute als die kapitalkräftigeren sich das Recht zuerkannt hatten, gesinnungstreue Männer, auf die sie sich verlassen konnten, unter die Träger einzureihen. Der auf diese Weise neu eintretende Belehnte hatte 4 Lüb. zur Verbesserung, der, wie es scheint, allen gemeinsam gehörenden und von allen gemeinsam benutzten Geräten (retschop) und 6 Lt Lüb. An die Genossenschaft zu zahlen. Dieser stand es frei, das Geld bar unter ihre Mitglieder zu verteilen oder eine „erliche collation“ dafür zu veranstalten. Die Vereinigung, möglicherweise eben das Kloster - sie wird nicht in besonderer Weise bezeichnet -, es sei denn, daß man den Ausdruck „Broderschop“ dafür nehmen wollte, war dabei von nur losem Charakter. Denn es wird den Trägern empfohlen, neben dem Schreiber noch zwei Älteste (olderlude unde oldesten) zu wählen, deren Aufgabe wesentlich darin bestehen sollte, etwaige unzufriedene Brüder zu beschäftigen und sie im Notfall bei den Frachtherren zu denunzieren.

-60-

Das „unbillliche an der Trave“, d. h. vermutlich die Unverschämtheit der Träger, die mit den einmal vereinbarten Taxen nie zufrieden waren, traf die Frachtherren unangenehm, und sie wünschten die Ältesten nebst dem Schreiber für allen entstehenden Schaden und alle Uneinigkeit verantwortlich gemacht zu sehen. Insbesondere die Talgfässer sowie die Leichensteine und Beischläge, die bereits vor 20 Jahren ein Stein des Anstoßes für die Träger gewesen waren, wurden auch in der neuen Ordnung besonders erwähnt. Die Frachtherren hielten die Träger dazu an, daß sie die Bürger und Kaufleute bei dem Transport dieser offenbar sehr schweren Gegenstände ordentlich bedienten, ohne zuviel zu fordern. Mit einer oder zwei Kannen Bier, die die Kunden etwa freiwillig anboten, sollten die Träger zufrieden sein. Die Beförderung der Grabsteine und Beischläge vom Schiffe aufs Land sollte nach ihrer Länge vergütet werden. Für die ersteren war 2 Sch. Lüb. pro Fuß, für die letzteren 1 Sch. Lüb. pro Fuß vorgesehen. Bei weiterer Beförderung aber sollte für die Grabsteine 3 Sch., bei den Beischlägen 1 Sch. pro Fuß entrichtet werden.

Einige Jahre gab es nun Frieden. Im Jahre 1600 wurde die Taxe von den Frachtherren neu bestätigt und man konnte sich der angenehmen Hoffnung hingeben, daß endlich einmal Ruhe eingekehrt sei. Zehn Jahre darauf war jedoch, am 28. April 1611, eine andere-Taxe erforderlich. Sie erhöhte die Löhne für den Transport der Leichensteine und Beischläge und setzte den Lohn bei der Beischiffung höher an, „weil sie groß beschwer damit haben in die luken zu bringen“, während bisher zwischen Ausschiffung oder Berschiffung kein Unterschied gemacht worden war. Außerdem machte man den Trägern das Zugeständnis, für ungewöhnlich große Leichensteine und Beischläge besondere Löhne zu vereinbaren. Seither war darauf keine Rücksicht genommen worden, sondern der Transport nach einem Einheitssatz pro Fuß berechnet worden, ausdrücklich mit dem Hinzufügen, „it is lank oder kort“.

-61-

In übrigen wurde gegenüber der Taxe von 1563 der Tragelohn für alle Handelsartikel in die Höhe gesetzt. Dieser Grundsatz, nämlich die Leistungen der Träger dauernd höher bewerten zu sollen, tritt in den folgenden Verordnungen noch deutlicher hervor. Zunächst scheint der Wunsch nach Gerechtigkeit die Niederschrift einer Verordnung in den Jahren zwischen 1620 und 1630 nötig gemacht zu haben. Sie verfügte, daß den Schiffen von dem lübeckischen Kaufmann der Betrag wiederzugeben sei, den sie in Riga als sogen. „Bordinggelt“ für die Beladung der Schiffe hatten auslegen müssen.

Die nun kommenden Tarife für Träger und Karrenführer vom 29. Januar 1629, vom 18. Februar 1631 und vom 30. Januar 1636 bringen dann den Gedanken zum Ausdruck, daß der Lohn verschieden sein müsse je nach der Güterart und nach der Art des Abtragens „über Berg“ und „unter Berg“. Für Güter, die im Hafenrevier und dessen Nebenstraßen verblieben, „under Barges“, bestand eine geringere Taxe als für solche, die „awer Barges“, d. h. nach den oberen Straßen der Stadt, abgerollt wurden, die zwischen dem Klingenberg und dem Koberg lagen. Letzere waren hauptsächlich die Breitestraße und die Königstraße mit ihren Verbindungen der Pfaffenstraße, Johannisstraße, Huxstraße, Agidienstraße und Wahnstraße, die auch heute noch von Kaufleuten in vielen alten Häusern aus jener Zeit bewohnt werden. Noch mehr wird dieser Gesichtspunkt, daß einem schwer Arbeitenden auch ein ausreichender Lohn verabfolgt werden müsse, in der großen Ordnung vom 31. Mai 1645 herausgekehrt. Sie betont, daß den alten Vorrechten der Träger, wie sie in den Rollen von 1550 und 1563 niedergelegt seien, nichts gekürzt werden solle und bringt nur die unterdessen nötig gewordenen Erhöhungen zur Anerkennung. Sie ist bei Siewert in seiner vorzüglichen Geschichte der Rigafahrer ausführlich erörtert, worauf hier verwiesen werden kann.

Diese Abschrift wurde im Original abgeschrieben. Aus <https://vlga.de/de/zeitschrift>