



Aus der Praxis der Lübeckischen Schiffergesellschaft.

Bei den Verträgen, welche Kaufleute mit Schiffen über Befrachtung ihrer Fahrzeuge abschließen, sind gelegentliche Uneinigigkeiten unvermeidlich. Während solche Zwistigkeiten heute vor den ordentlichen Gerichten oder Handelsgerichten erledigt zu werden pflegen, beanspruchten im vorigen Jahrhundert die in den Hansestädten bestehenden Schiffergesellschaften gewohnheitsmäßig oder rechtlich, daß der Rechtsprechung ein Sühneversuch vor ihr ein Vorstände vorausgehen sollte. Der angeschuldigte oder gekränkte Schiffer forderte seinen Rheder auf, vor den Aeltesten der Gesellschaft zu erscheinen und den Thatbestand feststellen zu lassen, worauf dann die friedliche Einigung erstrebt wurde. Erst wenn die Streitenden sich zu ihr schlechterdings nicht verstehen wollten, war die Anrufung des ordentlichen Richters erlaubt.

Auf die Grundzüge desselben Verfahrens stößt man in den mittelalterlichen Handwerkercorporationen. In den Aemtern der norddeutschen Städte hatten die Aelterleute keine eigentliche Gerichtsbarkeit, wohl aber die Pflicht, bei ausgebrochenen Streitigkeiten der Genossen unter einander einen Sühneversuch zu veranstalten. Keiner durfte den andern vor Gericht laden, ohne vorher seine Klage bei den Aeltesten vorgebracht zu haben. Diese Vergleichsversuche stellten die letzteren manches Mal allein an, mit unter indeß auch in Verbindung mit anderen dazu bestimmten Amtsbrüdern. So haben die Barbieri in Lübeck im Jahre 1480 ein Schiedsgericht von vier Meistern unter dem Vorsitze des Aeltermanns, vor welches alle Streitigkeiten zu bringen sind, an denen der Rath nicht interessirt ist, weil ihm an den etwaigen Geldstrafen kein Antheil zukommt. Gelingt der Vergleich nicht, so geht die Anlage weiter an die Wetteherren.

Der Unterschied zwischen dem Vorgehen der Handwerker und dem der Schiffer liegt nur darin, daß die ersteren sich mit der erwähnten Bestimmung auf die Reibereien unter den Amtsgenossen beschränkten, während die Schiffer sie auf den Verkehr mit fremden, nicht zu ihrem Verbandsgehörenden, ausgedehnt wissen wollten.

Nirgends wird uns gemeldet, daß die Handwerker bei Zerwürfnissen mit dem Publikum vor einem anderen Forum als vor der Ortsobrigkeit ihr Recht gesucht hätten, oder daß letztere gezwungen gewesen wäre, bei Beschwerden über die Gewerbetreibenden sich an das Amt zuerst zu wenden.

Kaufleute aber gehörten, soweit bekannt, nicht zu den Schiffergesellschaften, die vielmehr ausschließlich aus Seefahrer bestanden. Ob nun in dem Anspruche der

Schiffer eine bloße Anmaßung über die Grenzen eines ihnen ursprünglich zugestandenen Rechtes zu erblicken ist, oder ob es sich geschichtlich daraus erklärt, daß es eine Zeit gegeben hat, in der Kaufleute gleichfalls Mitglieder der Schiffergesellschaft waren, bleibe dahingestellt. Sicher ist, daß der Zwang bei den Kaufleuten nicht überall Anklang fand, und seine Zulässigkeit bestritten wurde. Wenigstens war dies der Fall in Rostock, hier hatte sich im Jahre 1506 aus den Trümmern der Schonenfahrer- und Bergenfahrer-Compagnieen, die in Folge der im Fischfang eingetretenen starken Veränderungen sehr zusammengeschmolzen waren, eine neue Gesellschaft gebildet, die zwar noch den Namen „Schonenfahrergelag“ beibehielt, aber in der That ein Verband von Seeleuten war. Statt zweier Verbände von Kaufleuten, die ihre Thätigkeit auf den Verkehr mit je einem Hafen beschränkt hatten, trat nun eine Vereinigung von Schiffern auf, die die ganze Ostsee und Nordsee zum Schauplatz ihres Treibens auswählten. Aus einer ursprünglichen Compagnie von Kaufleuten, auf deren Rechnung die Schiffe für eine bestimmte Fahrt ausgerüstet zu werden pflegten, war ein Verband von Schiffern geworden, die, meist Eigenthümer ihrer Fahrzeuge, diese in den Dienst von Rhedern oder Kaufleuten stellten.

Wie es nach dem Statut der Gesellschaft aus dem 16. Jahrhundert den Anschein hat, gehörten damals die Kaufleute noch zu ihr. Es werden dann sicher nur diejenigen gewesen sein, die Seehandel trieben. Ein aus dem 17. Jahrhundert stammendes Registerbuch, in dem die Namen der Aufgenommenen nebst den gezahlten Beiträgen eingetragen wurden, weist nur die Namen von Schiffern auf, und da im Jahre 1735 die Kaufleute ihre noch heute bestehende Compagnie gründeten, so ist anzunehmen, daß sie lange vorher sich von dem Schonenfahrergelag, „alias schipper geselschop“, fern gehalten haben werden. Wie dem auch sei, so muß jedenfalls zu Anfang des vorigen Jahrhunderts von den Rostocker Kaufleuten die Rechtmäßigkeit der Forderung der Schiffer, in Streitigkeiten mit ihnen zunächst vor ihrem Vorstande zu erscheinen, bestritten worden sein. Um sich zu rechtfertigen, schrieb man nach Lübeck an die Schiffergesellschaft mit der Bitte um Auskunft, wie es dort in dieser Beziehung gehalten werde. Die eingehende Antwort, die sich in einer zeitgenössischen Abschrift erhalten hat und die wir unten in ihrem Wortlaute folgen lassen, gab vollständig zufriedenstellende Nachricht. Man betonte in Lübeck, daß „der Kauffmann auf unsere Vorladung vor uns zu erscheinen schuldig ist.“ Gleichwohl machte man in Rostock aus Gründen, die sich unserer Kenntniß entziehen, von dieser Mittheilung zunächst keinen Gebrauch, sondern man zögerte noch fünfviertel Jahr bis zu ihrer Bekanntgebung.

Erst im Januar 1783 legte das Schonenfahrergelag dem Rathe das Schreiben der lübeckischen Schiffergesellschaft vor. Durch den schrecklichen Brand, der im Jahre 1677 Rostock heimgesucht hatte, war nämlich auch das Schonenfahrergelag betroffen worden, indem es seine Statuten eingebüßt hatte. Dieser Verlust, verbunden mit dem Wunsche, gewisse Neuerungen zu treffen und Zusätze zu den älteren Bestimmungen zu machen, veranlaßten die Gesellschaft am 23. Januar 1713, sich mit einem Gesuch „wegen Conservation oder Renovation ihrer Reglements“ an den Rath zu wenden. Und bei dieser Gelegenheit that das lübeckische Schreiben seine Schuldigkeit. „Da man auch in sicherer Erfahrung gebracht, heißt es in der Eingabe, „wie nicht nur in Lübeck, von wannen das vor einigen Jahren hierüber eingeholte Attestatum in copia hiebeygelegt, Hamburg“, sondern auch in allen Seestädten von Alters her „welchergestalt unsere Leges durch den unglücklichen großen Brand anno ziemlich löcherich geworden.“ Es ist das unten folgende Schreiben gemeint, der löbliche Gebrauch gewesen, daß gleichwie ein Schiffer, wenn er in Seesachen vor dem Gelage von einem

Kauffmanne verklaget wird, er sich allerdings vor dem Gelage auch stellen müsse, oder auch ein Kauffmann, wenn er Seesachen betreffend von einem Schiffer vor das Gelag verklaget wird, er ohnweigerlich seine Klage in prima instancia anhören und gütliche Handlung pflegen muß, welches ja auch mit dem jure communi gar deutlich übereinkommt, nachdem aber die Herren Kauffleute sich hieran wenig oder gar nicht biß dato kehren wollen, als ersuchen wir gleichfalls hierdurch Ew. Hochedle, Herrliche und Hochweise Gestrenge, dieselbe wollen uns hierin hochgeneigt erscheinen und die Verordnung machen, daß ein Kauffmann, wenn er hinkünftig von einem Schiffer wegen Seesachen vor das Gelag gefodert wird, er daselbst in prima instancia zu erscheinen gehalten seyn solle."

Der Rostocker Rath war im Princip mit der Lübeckischen Praxis vollkommen einverstanden. Er hielt es sogar für heilsam und nützlich, in dieser Weise vorzugehen, damit „hernach bey unseren ordinairn Gerichten, wenn Parties sich daselbst melden, man so viel besser und promter aus der Sache kommen könne." Begründet aber wurde das Zugeständniß dadurch, daß die Aeltesten des Gelages Sachverständige wären, die sich in Seeangelegenheiten zurechtzufinden wissen würden. Ob trotzdem die Bestimmung wirklich rechtskräftig wurde, ist fraglich. Es läßt sich nämlich nicht feststellen, ob das Statut des Schonenfahrergelags wirklich vom Rathe bestätigt wurde. Nur ein Brouillon der Bestätigung vom Jahre 1755, aber ohne näheres Datum, hat sich erhalten, nicht die Ausfertigungsurkunde selbst, und da die Gesellschaft bei einer anderen Gelegenheit sich später rühmte, ohne Bestätigung ihres Statuts bestanden zu haben, so ist es wahrscheinlich, daß aus irgend einem Grunde die nachgesuchte Confirmation im Jahre 1715 unterblieb, wenn aber in der That die Lübeckische Praxis damals in Rostock Rechtskraft erhielt, so war es nicht von langer Dauer. Es findet sich in den Akten des Rostocker Gesetzes ein Fall, der dies deutlich erkennen läßt. Ein Großhändler, Herr Johann Allwardt, hatte im Jahre 1750 einen Streit mit dem Schiffer Hans Töpcken, der ihn vor das Gelag forderte. Als der Kauffmann sich dessen weigerte, erkannte der Rath, ohne auf die früher gebilligte Verordnung Bezug zu nehmen, daß die Angelegenheit „in logo Judicii tanquam orinadiro foro" ausgemacht werde. Daß in Lübeck die Streiffälle wirklich so behandelt wurden, wie das Schreiben der Schiffergesellschaft auseinandersetzt, scheint nicht bezweifelt werden zu müssen.

Rostock.

Willr. Stieda.

Schreiben der Schiffergesellschaft in Lübeck an das Schonenfahrergelag in Rostock 1713, Sept. 50.

Rost. Gew. Kopie auf Pap.

Demnach die Herrn Eltesten des Löblichen Schonenfahrer Gelages zu Rostock von uns benachrichtiget zu seyn verlanget haben, wie es alhier in Seesachen bey folgendem Casu gehalten werde, wann nemlich ein Schiffer gegen seinen Kauffmann und Befrachter wegen vorenthaltener Fracht, vor denen Eltesten der löblichen Schiffergesellschaft alhie Klage führet: ob so dann der Kauffmann schuldig und gehalten sei zu erscheinen und gütliche Handlung mit seinem Gegenpart daselbst zu pflegen, auch ob in Entstehung der Güthe der Eltesten Bedencken, was denen Seerechten gemäß, vorher abzuwarten, ehe die Sache vor die ordentliche Obrigkeit gebracht werden könne? Und wir dann solche Frage bey uns wohl erwogen und überleget so attestiren wir hiermit öffentlich, daß vor uns Eltesten der Schiffergesellschaft alhier dergleichen Klage von einem Schiffer wieder seinen Kauffmann und Befrachter geführt wird, der Kauffmann so dann auf unsere Vorladung vor uns zu erscheinen schuldig ist, da dann beyde Theile vor

uns ihre Sachen vorbringen, auf unsere Vermittelung göttliche Handlung mit einander pflegen, oder dafern die Güthe nicht zureichen will, unser Bedencken, was wir denen Seerechten gemäß finden, vorhero abwarten müssen und damit zu denen ordentlichen Gerichten verwiesen werden, wie dann solches von undencklichen Jahren her alhier gewöhnlich, auch biß diese Stunde noch also gehalten wird.

Uhrkundlich haben wir solches mit dem untergedruckten und bey unserer Gesellschaft gewöhnlichen Insiegel attestiren wollen. So geschehen Lübeck den 30 Septbr. Anno 1713.

*(L. S.) Jochim Göttkenss.
Schiffer Eltester.*

*Hartwich Mannfels.
Jung Eltester.*

*Hinrich Flint.
Jung Eltester.*