

Gemeinsam am Rhein: die Schifferzünfte und andere Berufsgruppen

Hiram Kümper

Das genossenschaftliche Miteinander gehört zu den Charakteristika des »Alten Handwerks«, wie es in der leicht romantisierenden Rückschau gern genannt wird. Tatsächlich prägen Zünfte, Gilden, Gaffeln ... ganz gleich wie man sie nennt: genossenschaftliche Verbände das Wirtschaftsleben im vorindustriellen Deutschland vom Mittelalter bis in die frühe Industrialisierung, also bis in das 19. Jahrhundert, hinein. Und so war auch das Schifferwesen an den großen deutschen Flüssen schon früh genossenschaftliche organisiert.

Am Rhein hat es Schiffer- und Flötzer-genossenschaften sogar bereits bei den Römern, die seit dem 1. Jahrhundert vor Christi am Oberrhein siedelten.¹ In den so genannten *Digesten*, einer spätantiken Sammlung römischer Rechtssätze und kaiserlicher Edikte, heißt es, es gebe »in Rom gewisse Vereine, die durch Senatskonsulte und kaiserliche Verordnungen bestätigt sind, wie etwa diejenigen der Bäcker und einiger andere, sowie der Schiffer, deren Innung auch in den Provinzen besteht« (*et naviculariorum, qui et in provinciis sunt*).² An eine Kontinuität zu den Schifferzünften des ausgehenden Mittelalters und der frühen Neuzeit, an einen Export römischer Institutionen in die Kultur der deutschen Städte darf man in dieser Hinsicht aber wohl kaum denken. Vielmehr dürften sich diese späteren Schifferzünfte als dem Vorbild der genossenschaftlichen Handwerksbünde und der genossenschaftlichen Struktur der europäischen Stadt entwickelt haben.

Aufgabe der Zünfte im Grunde gleichwelchen Handwerksstandes war es, gemeinsame Standards zu definieren, um die Konkurrenz untereinander so weit wie möglich zu regulieren. Das betraf regelmäßig Preisabsprachen, Qualitätsstandards, die Ausbildung des zünftischen Nachwuchses – aber auch die religiöse und soziale Fürsorge für die Zunftmitglieder und ihre Familien. Auf der anderen Seite erhoben die Zünfte den exklusiven Anspruch auf die Ausübung des jeweiligen Handwerks und schlossen andere damit vom Markt aus – oder versuchten es jedenfalls mit aller Macht.

Wie sehr im Übrigen das alles auch auf das Alltagsleben zurückspiegelte, zeigt sich nicht nur in zahlreichen Flur- und Kneipennamen, sondern auch, wenn ein Mannheimer Bürger etwa auf den klangvollen Namen *Rheinfahrd* hörte,³ genauso wie heute viele Menschen noch Fischer, Schneider oder Bäcker heißen. Interessanterweise taucht der Name aber in den Mitgliederlisten der Schifferzunft nirgends auf, so dass er auf eine frühere, in den Schriftquellen kaum mehr greifbare Zeit der Rheinschifffahrt in Mannheim zurückgehen dürfte.



Wir **H**och **E**hr **L**ieb **D**er **W**ür **D**en

Nur Carl Philipp Kurfürst von Bayern
 des Heiligen Römischen Reichs Erbkammermeister und
 Churfürst in Bayern zu Fürlich Dien und Veru. Herr von
 Fürst zu Weß. Graf zu Feldens Spouheim der Markt
 und Ratneulpirg. Her. zu Ratneulstein etc.

Sagen hienit zu wissen; **B**emerklich bey

Zu die Diebige Schiff-Verthe die unterthänigste Annehmung
 gethan. Wir gnädigt geruchen wolten nitte von unkerem Heiligen Statt.
 Nach unten 20^{ten} enay 1702 insaltau zuiff. Ordnung und articul zu confer-
 miren und zu bestatigen, und nachschreiben in ihren zuiff. diesen abto bestat. Richtig
 mit gelten und allen inwendungen und Mißtrau. Fündel. Vorbringen: erst bey der auf-
 die Schiff. faher zusammet d'ersinnig abto krafftigen manutenten. Habey = auch ihra
 Rinder geltend. In die und fungen, und was d'essen, wo er zuifflich unterbringen
 zu können z. z. **D**er 3^{er} Wir d'ersinnig z'elstern ihren unterbringung zu d'iesem
 in d'ersinnig zu d'iesem, mit sin obangezogen die z'ubergabens Ordnung abto
 schen d'ersinnig d'ersinnig articul zuiffstern - in d'iesem d'iesem und bestatigen
 d'iesem; **S**inn d'iesem d'iesem hienit und krafft d'iesem, d'iesem d'iesem d'iesem
 fuge zu d'iesem d'iesem d'iesem in ihren zuiff. diesen abto bestat. Richtig
 und bestatigen - und ihra in ihra gnädigster Vorwissen, und approbation
 fahre andere Annehmung unter sich zuiffstern, oder man. follen bey d'iesem
 inwendung in ihren d'iesem und f'ersinnig bestatigen.





Illustration auf dem Einband des einzigen heute noch erhaltenen Protokollbandes der Mannheimer Schifferzunft, 1774–1804. (Mannheim, REM, Sammlung des Mannheimer Altertumsvereins, Foto: Hiram Kümper)

Unterwegs auf Rhein und Neckar: die Mannheimer Schifferzunft

In Mannheim hat es spätestens 1702 eine eigene Schifferzunft gegeben. Das wissen wir aus der heute noch etwas versteckt, in den Sammlungen des Mannheimer Altertumsvereins, verwahrten erneuerten Zunftordnung des Jahres 1730. Denn Kurfürst Carl Philipp beruft sich darauf, dass die Mannheimer Schiffer ihn gebeten hätten, die *unterm 30ten May 1702 erhaltene Zunft-Ordnung Articul um Articul zu confirmiren und zu bestetigen*. Eine Abschrift, geschweige denn das Original dieser vorhergehenden Ordnung, ist bisher nicht aufgefunden worden, sodass wir uns zunächst mit dem Inhalt derjenigen von 1730 begnügen müssen, um mehr über das Wirtschaften der Mannheimer Fischer im 18. Jahrhundert zu erfahren. Da auch diese zweite, revidierte Ordnung bisher nirgends gedruckt worden ist,⁴ ist sie im Anhang dieses Buches für zukünftige Forschungen vollständig wiedergegeben.

Ob es vor 1702 eine Schifferzunft gegeben hat, ist kaum zu sagen, aber auch nicht sehr wahrscheinlich. Denn vor der Stadtgründung 1607 kann von einer Zunft sowieso nicht ausgegangen werden – es gibt hier und da zunftähnliche, dörfliche Berufsgenossenschaften, aber sie sind sehr selten. Während des Dreißigjährigen Krieges dürfte sich keine

Auf der gegenüberliegenden Seite: Erste Seite der Zunftordnung für die Mannheimer Rheinschiffer von 1730. (Mannheim, REM, Sammlungen des Mannheimer Altertumsvereins, Foto: Hiram Kümper)

konstituiert haben – man hatte schlicht anderes zu tun. Und nach dem Krieg schließlich machte Kurfürst Carl Ludwig Mannheim vor allem dadurch wieder groß, dass er den Zunftzwang aufhob: *Kein Handwerk oder Handwercksleut sollen zu Mannheim unter Zünfften stehen, sondern mag ein jeder alda arbeiten nach seinem belieben und zwar mit so vielen Knechten und Instrumenten als gut finden wird*, heißt es in Artikel 12 der Privilegien von 1652.⁵

Was für das Handwerk galt, wird für die Schiffer vermutlich zunächst auch gegolten haben. Dafür spricht zumindest indizienhaft, dass in den Ratsprotokollen vor 1700 zwar einzelne Schiffer auf Rhein und Neckar, auch kurfürstlicherseits die Gruppe der Schiffer als solches, aber nie eine genossenschaftliche Vertretung auftritt oder angesprochen wird.

Ganz allgemein verfolgten praktisch alle Zünfte im Mittelalter und der frühen Neuzeit vier Kernziele:⁶ Sie traten als Lobbygruppe gegenüber fremder Konkurrenz und der eigenen Obrigkeit auf, vertraten ihre Mitglieder und baten als Kollektiv um hoheitliche Unterstützung, wenn sie Privilegien und Rechte der eigenen Gruppe gefährdet sahen. Sie regulierten zweitens die Produktion respektive – bei Dienstleistern, wie eben auch den Schiffern – das Angebot, um Überangebot und Preisverfall zu vermeiden. In der Regel regulierten sie daher auch die Preise vor Ort. Sie setzen zweitens Standards für die Qualität von Produkten und Dienstleistungen und überprüften diese typischerweise auch selbst. Dazu gehörte auch die persönliche Qualität der Zunftmitglieder selbst, über die man regelmäßig wachte, und die Ausbildung des Nachwuchses, die vor allem bei den Handwerkszünften sehr streng reguliert wurde – bei den Mannheimer Schiffern fehlen hierzu, wie wir später noch sehen werden, leider die nötigen Quellen, um wirklich fundierte Aussagen zu treffen. Mit diesem besonderen Auge auf die eigenen Mitglieder regulierten sie also drittens auch deren Binnenverhältnis zueinander, übten selbst in gewissem Maße Schieds- und Straferichterbarkeit über ihre Mitglieder aus. All das stand unter dem Imperativ der »auskömmlichen Nahrung«, der wie ein Mantra von den Zünften vor sich hergetragen wurde und stets gegenüber Obrigkeit und Behörden bemüht wurde, wenn man ein zu starkes Ansteigen der inneren oder äußeren Konkurrenz befürchtete. Als viertes und letztes Ziel verfolgten die meisten Zünfte noch karitative Zwecke nach außen und vor- oder versorgende nach innen, etwa, wenn es um die Versorgung von Hinterbliebenen oder das letzte Geleit für Zunftmitglieder ging. Davon kann man in der Mannheimer Ordnung der Schiffer freilich nichts oder bestenfalls Andeutungen finden.

Wer Mitglied in der Zunft werden wollte, musste von *ehrlichen Eltern* sein und *redlich gelehret* haben, außerdem zunächst das Bürgerrecht in Mannheim erworben haben und schließlich bei Aufnahme 50 Gulden Meistergeld bezahlen (§1). Bürgersöhne, die im Übrigen ebenfalls nicht automatisch in das Bürgerrecht aufgenommen wurden, zahlten hingegen nur 20.⁷ Söhne von Zunftmitgliedern und Männer, die

eine Schifferswitwe geheiratet hatten, erlangten sogar um nur 10 Gulden Aufnahme.

Theoretisch konnte die Zunft selbst ihre Mitgliederzahl regulieren. Wie in allen kurpfälzischen Zünften kam es aber auch bei den Mannheimer Schiffern im Laufe des 18. Jahrhunderts vor, dass die kurfürstliche Regierung einzelne Anwärter kurzerhand privilegierte und der Zunft zu verstehen gab, sie möge doch bitte zur Aufnahme schreiten. Dieser Eingriff in ihre Zunftthoheit gefiel natürlich selten, es gab aber auch kaum eine Möglichkeit des Einspruchs. Ein dramatisches Zetern, dass ein *Übersetzen* («über-be-setzen») der Zunft und damit ein Abbruch in der »auskömmlichen Nahrung« der Zunftmitglieder drohe, gehörte in solchen Fällen aber zum guten Ton.⁸

Leichter fiel die Regulierung der internen Konkurrenz untereinander. Die Zunftordnung gibt dazu eine Reihe von Bestimmungen: Insbesondere sollte kein Schiffer mehr als zwei *Geschirre*, also Transportmittel, betreiben, *als nemblich ein Schiff und neben dießem ein Schelch für kommende Reyßen* (§3). Das eine war wohl für größere, das andere für kleinere Transporte gedacht. Der Schelch war ein flacher, vergleichsweiser länglicher, ungedeckter Nachen, der auf allen größeren Flüssen Deutschlands verbreitet war – am Main heißen die Fischerboote teils heute noch so.⁹ Wer mehr als einen Schelch in Betrieb hatte – was offenbar also häufiger vorkam –, dem solle man die überzähligen wegnehmen und nötigenfalls *obrigkeitliche Hülf* in Anspruch nehmen.

Für die Kontrolle der Fahrtauglichkeit waren die Schiffer selbst verantwortlich, wurden aber darüber hinaus auch regelmäßig von vier Zunftbeauftragten kontrolliert (§5). Dem Zunftgenossen Geschirr oder Schiffszubehör abzunehmen, selbst wenn es nur »leihweise« geschah, stand unter schwerer Strafe (§13).

Zu den Messzeiten in Frankfurt wurde die so genannten »Rangschiffahrt«, das *Fahren nach der Reyh*, wie es in der Ordnung heißt, praktiziert (§4).¹⁰ Für den Neckar sind aus dem 18. Jahrhundert gleich mehrere kurfürstliche Ordnungen überliefert, die die Rangfolge einigermaßen klar festlegen und Ausnahmen benennen.¹¹ Für den Rhein sind bislang nur viel ältere – so etwas Verabredungen aus dem ausgehenden 15. Jahrhundert – oder deutlich jüngere bekannt, sodass man fast den Eindruck gewinnen könnte, die Zunft habe die besagte *Reyh* selbst festgelegt.

Ganz allgemein sollte jeder Schiffer nur so viele Fahrten annehmen, wie er auch wirklich durchführen konnte (§6). Denn offenbar kam es öfter vor, dass jemand *die Reiß verstümpelte* und *zwo, drey oder mehr Reyßen aß er verrichten könne [...] verdingte*, also abschloss, nur um dann mit dem unter Zeitdruck geratenen Kunden nachzuverhandeln und damit *unzulässigen Wucher* zu treiben. Paragraph §7 schärft das noch einmal dringlich ein: *Und solle keiner mehr aß eine Rayß dingen, und wan er selbige gedungen, solche auch verrichten und bis zu deren Endigung keine mehr dingen, wann er schon durch sein Gesind mehrere*

verrichten lassen könnte. Als Strafe winkte der Verlust der halben Fracht. Das alles sollte dadurch vermieden werden, dass nur dem Schiffseigener selbst die Fahrt gestattet wurde und er sie nicht an Bedienstete oder – wie wir heute sagen würden – Subunternehmer weitergeben konnten. So konnte man leichter kontrollieren, wie viele Fahrten überhaupt realistisch waren und wurde die Binnenkonkurrenz beschnitten – eines der wichtigsten Ziele aller vormodernen Zünfte.

Dieser Vermeidung von übermäßiger Konkurrenz und Streit um die Aufträge, gelten auch die nächsten beiden Paragraphen der Ordnung. Weder *vor den Thoren*, noch *auff Strassen* und schon gar nicht *in denen Wirthshäußeren* sollen herumlungern und *aufpassen* (ja! Heute würde es wohl *upffpasse* heißen; 1730 war man noch hochdeutscher unterwegs), um mögliche Auftraggeber abzapfen, auch keine schriftlichen Angebote machen oder sonst wie *vorteilhafterweiß darzu zu gelangen* (§8). Und selbst wenn ein Angebot aufkäme, wenn *vielle Schiffleuthe beysammen wären und der Reyßende nicht selbst jemand außwehlen täte*, etwa, weil er keinen der Schiffer kannte, so sollen diese eben nicht *einer dem anderen vorlaufen* oder – ein lautmalendes Wort, dessen Bedeutung sofort aus dem Kontext verständlich wird, auch wenn es längst nicht mehr geläufig ist: *einander verstümpfen*. Vielmehr sollen die Schiffer darum Würfel spielen und damit das Glück entscheiden lassen, *welche zwey auß ihnen die Reyß thun sollen* (§9).

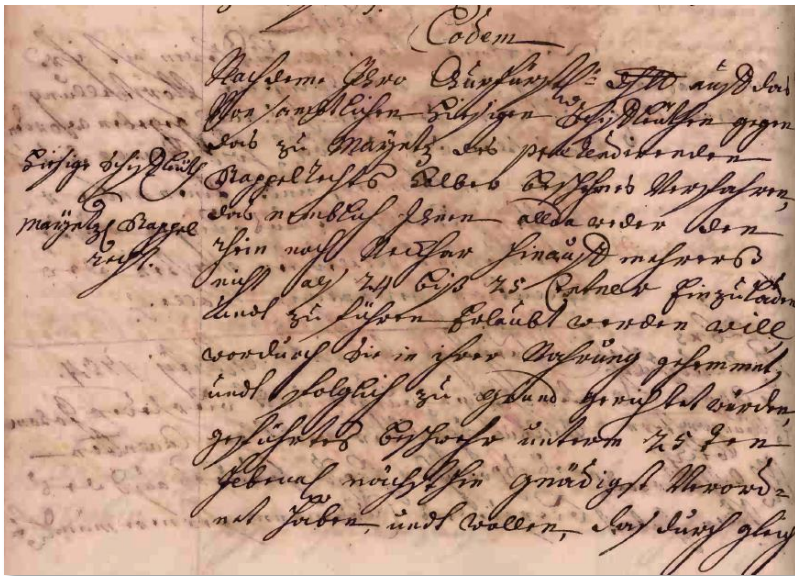
Dem Schutz der eigenen Leute vor fremder Konkurrenz diene die Bestimmung, *keine fremde Schiff [zu] entleihen, solange hier noch zu bekommen sind, deßgleichen auch keine fremde Knechte angerichtet werden solle, wann hier auß der Zunfft noch taugliche Leuthe zu haben* (§10). Tatsächlich war auch die Aufnahme fremder Schifferknechte ein teurer Spaß, wie später noch zu sehen sein wird.

Die Zunfft traf sich regelmäßig, um anstehende Herausforderungen und Schwierigkeiten im benachbarten Ausland zu diskutieren. Darüber wurde wohl schon von Beginn an Protokoll geführt – erhalten hat sich aber nur ein einziger Band davon, der die Jahre 1774 bis 1804 protokolliert.¹² Bei den Sitzungen führte jeweils eins der vier jüngsten Zunfftmitglieder den Vorsitz – *und da derjenige, an dem die Ordnung zu gebiethen ist, nicht zu Hauß wäre, solle der nechste nach ihm gebiethen* (§15). Der Besuch der Versammlung war Pflicht, es sei denn, man konnte sich *durch Leibs-Schwachheit oder anderer erheblicher Ursachen [...] ordentlicherweise entschuldigen lassen*. Wer unentschuldig fehlte, zahlte 6 Batzen in die Kasse (§14).

Mitunter ging es auf den Zunfftreffen wohl hoch her. Eindringlich beschwört die Zunfftordnung, es solle *keiner den anderen Lügen straffen, noch dabey oder sonsten einer den anderen schänden, schelten, schmähen oder mit ehrenrührischen Wortts oder Wercken anfahren, deßgleichen auch kein Gezank oder Unruhe anfangen, noch vielweniger aber es von Wortts gar zu Schlägen oder anderer Thätlichkeiten*

kommen lassen (§17). Als Schlichter oder, wenn die Schlichtung misslingen sollte, auch als Richter über solche Streitigkeiten fungierte jeweils der älteste Zunftmeister. Die kleinen Konflikte konnten mit überschaubaren Strafgeldern intern geregelt werden, woran der Zunft wohl insgesamt auch gelegen war. Wohl auch deshalb betonte die kurfürstliche Ordnung eigens das Appellationsrecht eines jeden, der sich von der Zunft ungerecht behandelt fühle und deshalb *allhießigen Stattrath* anrufen wolle – dabei solle *die Zunfft einem solchen bey ernsthafter Straff an seinem suchenden Recht nichts in Weeg legen noch deßwegen anfeinden* (§19). Wer diesen Weg aber als *muthwilliger Provocant* ohne Not beschreite, den würde der Rat schon zu strafen wissen. Das interne Disziplinierungsrecht der Zunft sollte natürlich nicht grundsätzlich in Frage gestellt werden.

Von allen Straf- ebenso wie von den Meistergeldern der Zunft stand der kurfürstlichen Regierung der *Halbscheid*, die Hälfte also, zu. Deshalb mussten die Zunftrechnungen jährlich nicht nur den eigenen Mitgliedern, sondern auch einem Steuerbeamten (*Cameral-Bedienten*) Stadtratsdeputierten vorgelegt und ausführlich darüber berichtet werden (§21). Vor allem aber: *Das der Zunfft verbleibende Gelt aber soll nicht unnützlich verthan, sondern zu gemeinsamem Besten der Zunfft verwandt werden*. Mit dieser fürstväterlichen Mahnung und dem Hinweis auf die Reichs- und anderen Zunftordnungen, die es zu beachten gelte, schließt die Ordnung der Schiffer von 1730.



Reaktion auf die Eingabe der Mannheimer Schifferzunft gegen den Mainzer Stapel im Ratsprotokoll von 1734. (MARCHIVUM, Zug. 1/1900, Nr. 51, S. 62)

Eine besondere und auch durch dieses kleine Kapitel naturgemäß noch längst nicht vollständig ausgewertete Quelle zur Geschichte der Mannheimer Rheinschiffahrt stellen die Mannheimer Ratsprotokolle dar, die sich über alle Kriege und Katastrophen hinweg in einer erstaunlich langen und vergleichsweise vollständigen Reihe erhalten haben.¹³ Sie sind voll von eigenen Eingaben der oder fremden Beschwerden gegen die Schifferzunft – was aber gar nicht ungewöhnlich ist; denn auch die anderen Zünfte prozessierten ständig vor dem Rat der Stadt oder wurden von diesem Gremium in irgendeiner Sache zurechtgewiesen.

Eine Kernaufgabe der Zunft war die Lobbyarbeit gegenüber der *Hohen Regierung*, die seit 1720 ja direkt vor Ort in der Stadt saß. Der Rat fungierte dabei als Bindeglied, weshalb sich diese Eingaben regelmäßig in den im Karlsruher Generallandesarchiv erhaltenen kurfürstlichen Akten, aber ebenso regelmäßig eben auch in den Mannheimer Ratsprotokollen niedergeschlagen haben. Dabei ging es neben Alltäglichkeiten regelmäßig um die Bitte, der Kurfürst möge sich doch Beschränkungen im – meist benachbarten, insbesondere im speyrischen und mainzischen – Ausland einsetzen. Als beispielsweise 1734 der Mainzer Erzbischof versuchte, die Durchfuhrmengen zu beschränken, beschwerte die Mannheimer Schifferzunft sich bei ihrem Kurfürsten:

Nachdeme Ihre Churfürstliche Durchlaucht auff das von sämptlichen hiesigen Schiff-Leuthen gegen das zu Mayntz des praetendirenden Stappel-Rechts halbes beschehenes Verfahren, das nemlich ihnen allda, weder den Rhein- noch Neckar hinauf, mehrerß nicht alß 24 biß 25 Centner einzuladen undt zu führen erlaubt werden will, wordurch sie in ihrer Nahrung gehemmet undt folglich zu Grund gerichtet würden, geführtes Beschwehr unterm 25ten Februar nächst hin gnädigst verordnet haben undt wollen, daß durch gleichmäßige Einschränkung der mayntzischen Schiffleuthe allhier zu Mannheim undt zu Oppenheim die Desistirung von jenem schädlichen Vorhaben veranlasset werden, dahero eine Hohe Regierung solches dem Statt-Rath zum nachrichtlichen Verhalt undt ferner nöthigen Beobachtung bekant gemacht.¹⁴

Die Lösung der kurfürstlichen Regierung war also ziemlich einfach: Wenn der Mainzer nicht mehr als 24 oder 25 Zentner Durchfahrt gestattete und die Mannheimer Schiffer der Meinung seien, darüber *in ihrer Nahrung gehemmet undt folglich zu Grund gerichtet* zu werden, dann soll man schlicht den Mainzer Schiffern dasselbe auferlegen, um ihren Kurfürsten *von jenem schädlichen Vorhaben zu desistieren*, also abzubringen. Einfach, aber effektiv.

Von solchen größeren oder kleineren Beschwerden, regelmäßig etwa auch, weil einzelne Bürger oder Institutionen keine angemessenen Frachtgebühren bezahlen wollte,¹⁵ sind die Akten und Ratsprotokolle voll. Mitunter trat die Zunft aber auch für auch größere strukturelle

Anliegen ein. 1790 etwa machte man sich gemeinsam für die Einrichtung eines »Freihafens« stark – womit nicht etwa eine zollfreie Handelszone gemeint war, sondern schlicht ein Anlegeplatz, an dem die Schiffer geschützt vor Eis und rauem Wassergang überwintern konnte, damit *dem Schifferstand ein Zufluchts-Ort, wohin derselbe seine Schiffe stellen – und den vorzüglichen Theil seines Vermögens – bey strenger Winter-Kälte und Eis-Gängen ruhig stehenlassen könne, um so mehr verschaffet werde, alß bekantlich diese Gewerbs-Leuthe wegen ihrem Eigenthum bisher immer in die größte Verlegenheit und Gefahr gesetzt geblieben, eines und anderen Theiles die derfalßige Costen, gleich wie zu Speyer und Maynz, wo diese Einrichtung längstens bestehet, nicht ohne Vortheil verwendet werden dürfte.*¹⁶ Und obwohl man in Mannheim eigentlich diesen Stadortnachteil kaum auf sich sitzen lassen konnte: Der Hafen wurde nicht gebaut. Letztlich waren der Regierung die Kosten wohl doch zu hoch.

Natürlich findet man in den Ratsprotokollen und den Akten der kurfürstlichen Regierung nicht nur Bitte und Beschwerden der Mannheimer Rheinschiffer, sondern wurden diese andersherum auch argwöhnisch behördlich beäugt. Ein regelmäßiger Stein des Anstoßes waren die Nebeneinkünfte, die – heute würde man sagen ›schwarz‹ – am Fiskus vorbei getätigt wurden. Im August 1719 etwa, kurz vor dem Baubeginn des Schlosses in der neuen Residenz, wurden den Mannheimer Schiffern *nochmahls alles Ernstes verboten, fürs künftige ahn keinem zwischen der Statt Speyer undt Statt Wormbs gelegen Dorff einige Handlungswaarn, so außer Lands geführet werden, mehr einzuladen, gestalten die Niederlaags-Gerechtigkeithen allein denen Stätten undt nicht denen Dörfferen zukommen, welchem also pflichtmäßig undt bey Vermeydung 20. Reichsthaler Straff trewlich nachzukommen, mann sich von Obrigkeiths wegen gänzlich versichert.*¹⁷ Die Schiffer hatten also die Stapel- oder Niederlagsrechte von Worms und Speyer missachtet, indem sie auf dem Weg zwischen beiden Städte am Ufer Halt gemacht und Waren aus den Dörfern aufgeladen hatten, die am Zielort verkauft werden sollte – also *außer Landes*; denn Worms und Speyer lagen beide nicht mehr in der Kurpfalz. Man kann vermuten, dass mit diesem Verbot nicht nur die Umgehung von Abgaben vermieden werden sollte, sondern dass die kurpfälzischer Regierung größten Wert darauf legte, den Warenstrom *außer Landes* kontrollieren – gerade den Strom von Agrargütern in einer Zeit, in der Versorgungsengpässe noch an der Tagesordnung waren und der Abfluss etwa von Getreide ins Ausland der merkantilistischen Wirtschaftspolitik und dem Selbstverständnis der absolutistischen Fürsten als *patres patriae*, als Väter ihrer fürstlichen Lande, zuwider lief.

Neben der Zollschreiberei als wichtige Bezugsbehörde der Rheinschiffer lässt sich schon im 17. Jahrhundert das Amt des *Schiffsbeseher*s nachweisen, der die Kontrolle über die Schiffe, ihre Fahrtüchtigkeit und ihre Ladung hatte.¹⁸ Wir finden dieses Amt noch bis in die

zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts in den Quellen.¹⁹ Immer wieder taucht schließlich in den Ratsprotokollen um 1730 ein *Schiff-Würth* namens Fischer meiner seiner Frau auf.²⁰ Aus den dabei verhandelten Streitsachen wird aber nicht recht ersichtlich, ob es sich dabei um eine Amtsperson oder einen Gastwirt handelt, zumal der Name »Schiffswirt« später ein gern gebrauchter Kneipenname in Süddeutschland ist – was aber wiederum natürlich ebenso auf einen ursprünglichen Besitzer als Amtsträger verweisen könnte, wie die unzähligen Wirtshäuser »Deichgraf« im Norden. Nichts Genaues weiß man nicht – und sollte es bei anderer Gelegenheit zu klären versuchen.

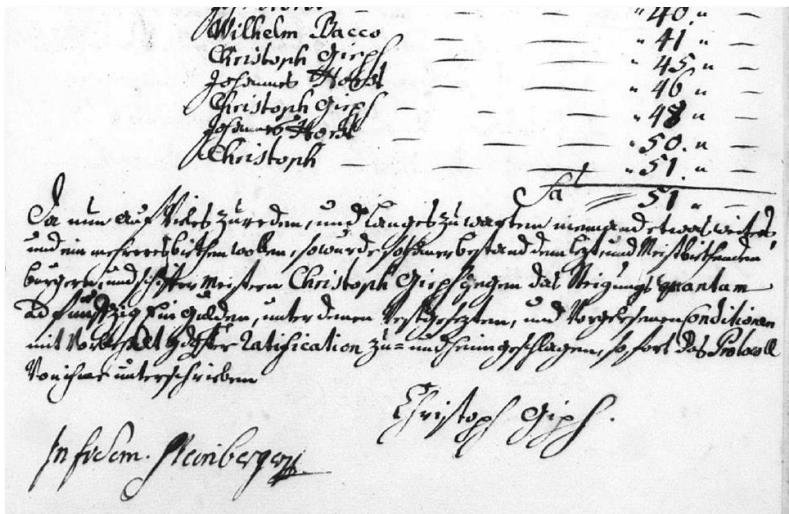
Dass man jedenfalls stets bemüht war, sich mit den städtischen und kurfürstlichen Behörden gut zu stellen, vermag nicht zu verwundern. Und auch ein bisschen stolz auf die eigene Vereinigung dürfte mit im Spiel gewesen sein, als 1707, bei der Hundertjahrfeier der jungen Stadt Mannheim *die Schifferzunft in Flambaux mit guther Ordnung undt mit einem rar geziret- unndt auf Rädern mit Pferden gezogenenen illuminierten Schiff mit Segeln und Rudern auffgezogen [und] aus kleinen Stückhen unndt Mausquetten ihre offmahlige Salve gaben.*²¹

Die Mitgliederzahl der Zunft dürfte 20 selten überschritten haben – insbesondere, weil die Zunft selbst darüber eifrig wachte, um *Übersatzung*, wie man es damals nannte, also eine allzu große Zahl von sich gegenseitig Konkurrenz machenden Gewerbetreibenden zu verhindern. Eine behördliche Zunft-Liste aus dem Jahr 1770 verzeichnet 13 Schiffer in Mannheim, von denen 3 katholisch waren (offenbar interessierte das die aufzeichnende Behörde zu diesem Zeitpunkt besonders).²² 1784 allerdings werden 29 Schiffer aufgeführt.²³ Obwohl der Hof zwischenzeitlich nach München gezogen war, hätte die Zahl also beachtlich zugenommen. Eine gute Erklärung dafür gibt es nicht. Und da 1792 die Zahl der Zunftmitglieder dann auch schon wieder rapide auf 14 gesunken war,²⁴ liegt eigentlich der Verdacht nahe, dass die Zahl von 1784 ein Schreibfehler war, wie er in den pfälzischen Generaltabellen, jenem großen statistischen Projekt des ausgehenden 18. Jahrhunderts, aus dem diese Zahlen stammen, leider häufiger vorkommt. Die Protokollbände der Schifferzunft, die uns zwar keine Gesamtmitgliederlisten liefern, aber zur jeder Sitzung die jeweils Anwesenden dokumentieren, bekräftigen diesen Verdacht nur.

Seit der Mitte des 18. Jahrhunderts wurden auch die Fahrten zunächst von der Mannheimer Zollinspektion, bald dann in Zusammenarbeit mit der Zunft reguliert. 1753 erließ Carl Theodor eine *Neckar-Rangschiffahrts-Ordnung*, die nicht nur den Neckar, sondern auch die Rheinschiffahrt – und hier natürlich gerade die Mannheimer – unmittelbar betraf, weil hier der wichtige Neckaranschluss lag.²⁵ Und tatsächlich war der wesentliche Grund für den kurfürstlichen Erlass genau jener Zubringerfunktion des Neckars, aus dem sich bislang *die Schiffe [...] in unangemessener Menge so überhäufft, auff ein unsicheres Gerahtewohl sich an den Ufferen zu Frankfurth und Mayntz einzufinden*

gepflogen, dass dies nicht nur zu Konflikten mit den Nachbarstaaten, sondern – viel Schlimmer – zum merklichen *Abbruch Unßeres Zollinteresses* geführt hatte. Als Remedium gegen diese Unordnung wurde die allgemeine Bört- oder Rangschiffahrt eingeführt, die uns als Sonderfall zu den Messezeiten schon in der Zunftordnung von 1728 begegnet ist. Es wurden also die Zeiten und Abfolge der einzelnen Fahrten obrigkeitlich reguliert, was den potenteren Großschiffern einen merklichen Vorteil verschaffte. Die *mit schon so vielen Seuftzern und Bietten untelhänigst abgewartete Fracht- und Umbfahrts-Ordnung* brachten ihnen insbesondere gegenüber den Kollegen vom Neckar wesentliche Vorteile, ohne dass sie zu den Kosten des Neckarbaus beitrugen.²⁶

Zur individuellen Auftragsfahrt kam noch die regelmäßige, mehrfach in der Woche unternommene Marktschifferei nach Worms und Speyer, die alle paar Jahre zwischen den Mitgliedern der Schifferzunft versteigert wurde. 1762 beispielsweise, als im Gasthaus *Zum Weißen Baum* im Auftrag der kurpfälzischen Regierung die dreimal wöchentliche Marktfahrt nach Worms – montags, mittwochs und freitags *umb 8 Uhr praecise* – versteigert wurde, ersteigerte Christoph Gipp nach einem wilden Bietgefecht, das in der Akte Betrag für Betrag dokumentiert ist, das Privileg für 51 Gulden für sich.²⁷ Zusammen mit seinem Zunftkollegen Johann Hirschmann sollte er über zehn Jahre das Marktschiff nach Worms führen, denn beide erlangten nach einem Hin und Her vom Kurfürst selbst eine entsprechende Verlängerung um 50 Gulden jährlich. Fahrtpächter wie Gipp und Hirschmann nannte man damals übrigens *Beständer*. Sie zählten zu den vermögendsten Mannheimer Schiffern.



Wilhelm Bacco, Christoph Gipp und sein späterer Mitpächter Johannes Hirschmann liefern sich ein Bietgefecht um die Pacht der Marktschiffahrt nach Worms, 1762. (GLA K, Best. 216, Nr. 2610)

In Nomine Domini

Actum Mannheim 9^{to} Januarii 1774.

Præsentibus

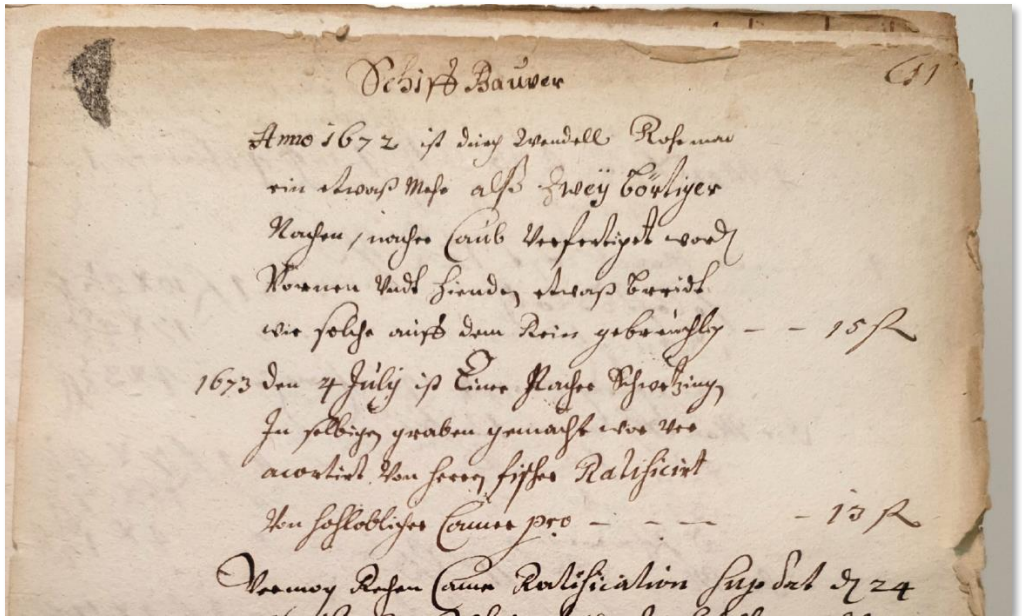
- Fridericus Jacobus
- Fridericus Jacobus Bachel
- Antonius Nicolaus Læcker
- Fridericus Augustus von Gussow
- Heger, Martinus Spatz, Philipp
- Müller, Barthasar Spatz
- Jacob Brod, iussu Gangel.

Nam: Illud quod situm est quod dicitur in quodam
 carta...
 In...
 portu...
 in...
 lau...
 la...
 Car...
 aut...
 un...
 la...
 la...
 la...

Nam: Illud...
 Nam...
 cept...
 quod...
 quod...
 quod...

Mandatum Archiepiscopi ad Manes Clementis

Nam: Illud...
 Nam...
 Nam...
 Nam...



Auszug aus dem so genannten *Taxa-Buch* der kurfürstlichen Domänenkammer aus der zweiten Hälfte des 17. Jahrhunderts. (Karlsruhe, GLA, Best. 67, Nr. 1085, fol. 11r)

Zunftgenossen: die Mannheimer Schiffsbauer

Die Schiffsbauer waren, wie auch die Ordnung von 1730 bestätigt, in Mannheim Zunftgenossen der Schiffer. Deshalb sollte auch unter ihnen *keiner gelitten werden, er seye dann zuvor Bürger und Meister worden* (§2). Entsprechend genossen sie aber auch den kurfürstlichen Schutz vor unbotmäßiger Konkurrenz, denn wenn ein *hießiger Schiffbauer-Meister mit einem fremden oder hießigen Schiffmann eine Arbeit einen Accord gemacht*, also einen Vertrag abgeschlossen hätte, *und ein andere suchte dergleichen schon veraccodirte Arbeith an sich zu bringen*, so wird derjenigen mit 3 Gulden Strafe belegt. Ansonsten allerdings kommen die Schiffsbauer, obwohl Zunftgenossen der Mannheimer Schiffer, in der gesamten Ordnung von 1730 mit keinem Wort mehr vor.

In den Ratsprotokollen dagegen findet man sie – allerdings auch viel weniger als die offenbar als Wirtschaftszweig bedeutenderen Schiffer selbst. Meist geht es – was wenig verwundern dürfte – um Streitigkeiten um unbezahlte Rechnungen. Aber grade in diesem Zusammenhang tauchen immer wieder auch Schiffsbauer aus anderen Orten auf und klagen,²⁸ was dafür spricht, dass das Gewerbe insgesamt vor Ort zumindest im 18. Jahrhundert noch nicht sehr ausgebaut war. Aber letztlich lassen die vorhandenen Quellen schlicht überhaupt keine verlässlichen Schlüsse zu.

Auf der gegenüberliegenden Seite: Die erste Seite aus dem Protokollbuch der Mannheimer Schifferzunft. Es beginnt am 6. Januar 1774. (Mannheim, REM, Best. Mannheimer Altertumsverein)



Das Kurfürstenpaar Carl Theodor und Elisabeth treffen auf der kurfürstlichen Jacht über den Rhein in Mannheim ein und werden von den Rheinschiffern, Adeligen und Stadtvertretern in Empfang genommen. Kupferstich von Bartholomae de la Rocque aus dem Jahr 1756. (Reiss-Engelhorn-Museen Mannheim, Graphische Sammlungen)

Ein wichtiger Kunde allerdings dürfte für die Mannheimer Schiffsbauer immer einmal wieder auch der Hof gewesen sein – auch wenn die ganz großen Aufträge für die Luxusjachten, mit denen Carl Theodor so gern ausfuhr, wohl eher importiert wurden.²⁹

Dass das Miteinander zwischen Schiffern und Schiffsbauern in einer Genossenschaft nicht konfliktfrei blieb, mag nicht verwundern. 1750 baten die Mannheimer Schiffer sogar die kurfürstliche Regierung *umb Befehl, daß die Schiff-Bauer bey ihrer Profeßion bleiben und von der Schiff-Fahrt völlig abstrahirn*, ihnen also bitteschön keine Konkurrenz machen, sollten.³⁰ Es blieb vermutlich kein Einzelfall.

Unklar bleibt schließlich, ob auch die Schiffdecker zu den Schiffsbauern und damit in die Schifferzunft gezählt wurden. Zumindest scheinen sie einigermaßen kollektiv aufgetreten zu sein, wenn es etwas zu beschweren gab – wie etwa 1728 gegenüber der Konkurrenz aus Mainz.³¹ Und 1770 werden sie in einer Zunftliste separat geführt – allerdings mit nur drei (übrigens ausschließlich katholischen) Mitgliedern, was eher gegen eine eigene Zunftbildung spricht.³²

Aus der zuvor zitierten Schifferordnung von 1730 geht schließlich noch hervor, dass auch die Knechte *zünftig und bürgerlich* sein mussten und *zunftiglich gelehret* hatten, um bei den Mannheimer Schiffern in Dienst genommen zu werden (§11). Eine eigene Zunft wie in anderen Gewerben haben die Schifferknechte aber offenbar nicht ausgebildet – jedenfalls fehlen bisher die Hinweise darauf. Wer einen Jungen von auswärts zur Lehre annahm, musste ihm dem Stadtrat und der Zunft melden, ihn dort einschreiben lassen und jedem Zunftmeister einen Gulden *Einschreib-Gelt* bezahlen (§12). Über die Formen der Ausbildung erfahren wir leider nichts.

Gebückte Rücken, ohne Lobby: die Sackträger

Ebenfalls kaum in den Quellen scheint eine Gruppe von Menschen auf, die im Wortsinne das Rückgrat des Rheinhandels in Mannheim und anderswo darstellten: die Sackträger³³. Sie waren für das Abladen der Schiffe zuständig – und meist auch für den Transport in einschlägige Lagerhäuser. Die wichtige Infrastrukturfunktion, die sie erfüllten, hat ihr die Geschichte lange nicht gedankt – und haben es wohl regelmäßig auch nicht ihre Kunden

Erstmals belegt sind die Sackträger in Mannheimer in einer *Instruction für die Sack-Träger auf dem Frucht-Markt* aus dem Jahr 1789.³⁴ Darin ist von Schifffahrt keine Rede – muss es auch nicht. Denn letztlich waren die Sackträger durch die Schlichtheit ihrer Arbeit auch Allrounder, die für alle möglichen Handelsaktionen gebraucht wurden. Die Ordnung, die ihr Tun 1789 regelt, ist knapp. Wichtig ist, dass *sich nüchtern und gegen jedermann bescheiden* sowie *sich zu den Verrichtungen, wozu sie der Frucht-Markt-Aufseher anweisen wird, willig und unverweigerlich gebrauchen lassen*. Sie sollen *fleissig sein, rechtschaffen handeln und die strengste Treue beobachten*, aber dafür bitte schön für die Regelstrecke zwischen Magazin und Markt in keinem Fall mehr als 1 Kreuzer Lohn erwarten. Nur wenn es anderswo hingehen sollte, *stehet es ihnen frey, sich des Lohnes halben mit dem Eigenthümer zu vergleichen*. Wer ohne Entschuldigung ausblieb, zu spät kam oder zu früh ging, musste damit rechnen, *ohne weiteres den Verlust seines Dienstes zu erwarten*. Das Sacktragen war also durchaus keine unregulierte Tagelöhnerarbeit, vielmehr *alle Sackträger eidlich geloben, dieser Instruction genaulich nachzuleben*.

Der Mannheimer Fruchtmarkt war 1789 just neu eröffnet worden und sollte nicht nur die Agrarwirtschaft des Umlandes, sondern auch den Rheinhandel wieder in Schwung bringen.³⁵ Das hätte wohl auch funktioniert, hätten nicht die Revolutionskriege der Sache einen Strich durch die Rechnung gemacht. Denn allein im ersten Jahr setzt der Mannheimer Fruchtmarkt beeindruckende 80.000 Malter um.³⁶



Das 1983 im Jungbusch aufgestellte Sackträger-Denkmal von Gerd Dehof. (Foto: Hubert Berberich)

Im 19. und 20. Jahrhundert sind die Sackträger immer wieder als besonders prekäre soziale Gruppe beschrieben worden. Der Heidelberger Psychiater Hans W. Gruhle (1880–1958), der Anfang des 20. Jahrhunderts zu den wichtigsten klinischen Fachgrößen Südwestdeutschlands zählt, portraitiert in seinen kriminalpsychologischen Fallstudien die Sackträger und arbeitslosen Matrosen regelmäßig als Kleinkriminelle, ja er beschreibt sie mitunter geradezu als Rekrutierungsbassin für die Mannheimer Unterwelt.³⁷

Jenseits des Transportgeschäfts: die Mannheimer Fischer

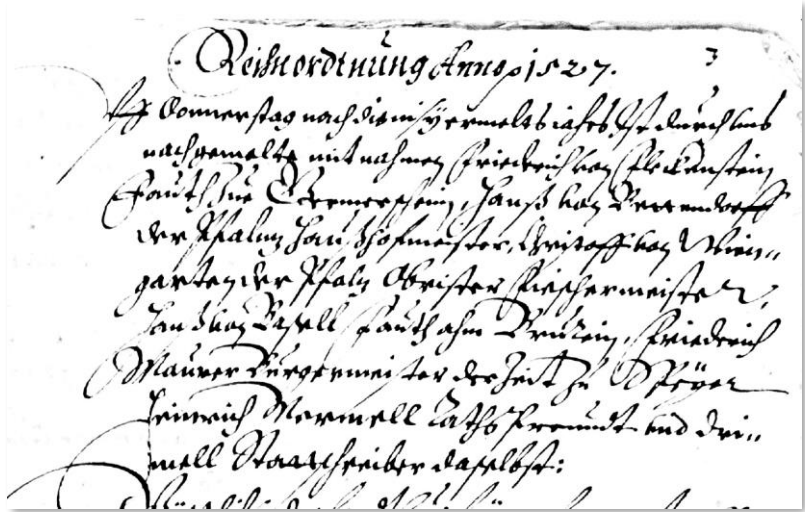
Die Fischerei spielte für Mannheim wohl schon in vorstädtischer Zeit eine bedeutende Rolle, allerdings weniger für die Wirtschaft, als für den puren Lebensunterhalt; sie war auch in der frühen städtischen Zeit wohl »eher ein Zeichen von Unterbeschäftigung«³⁸ und wurde bis weit in das 17. Jahrhundert hinein im Großen und Ganzen von den städtischen Unterschichten betrieben.

Dabei hatte der Rhein durchaus etwas zu bieten: Insbesondere der teure Salm konnte hier gefangen werden. So bezeichnet man bis heute den Lachs vor der Laichperiode, also in der Zeit von etwa Januar bis Juli eines jeden Jahres. In dieser Zeit sind die Lachse bläulich schimmernd und gut genährt. In den mittelalterlichen Quellen wird der Salm manchmal als »Herrenspeise« bezeichnet, was auf den hohen Preis verweist, den man dafür auf den Markt erzielen konnte. Daneben wurden aber auch Hechte, Barsche, Nasen und Schleien aus dem Rhein gezogen.³⁹ In Speyer gelangten sogar Störe, die mitunter noch teurer als Salme gehandelt wurden, auf den Markt.⁴⁰

Erst im späteren 17. Jahrhundert schlägt sich das Mannheimer Fischergewerbe stärker in den Quellen nieder. 1675 wird ihnen ebenso wie den Wirten und zuvor schon den Metzgern eine *Tax-Ordnung*, ein Regulativ für Höchstpreise also, verliehen – man könnte auch sagen: vorgesetzt. Darin kann man immerhin sehen, dass die Mannheimer Fischer auch Fang für den gehobenen Bedarf anzubieten hatten.

Im 18. Jahrhundert wurden auch die Mannheimer Fischer zünftisch organisiert. Am 28. Juni 1736 verlieh Kurfürst Carl Philipp ihnen – auf *unterhängigste Bitte*, natürlich – eine entsprechende Ordnung.⁴¹ Diese schloss nicht grundsätzlich alle Nicht-Zünftischen vom Fischfang aus, behielt den Zunftgenossen aber einzelne Fischgründe und Fischarten für den Verkauf vor. Vor allem aber schworen sie die Fischer auf gewisse Schonzeiten ein und verboten einzelne, wenig nachhaltige Fangmethoden, wie es vorher schon einzelne kurfürstliche Verordnungen und Verträge mit Nachbarterritorien getan hatten. Denn nur so konnte der Bestand mittelfristig vor Überfischung bewahrt werden.

Eine Zunft-Liste aus dem Jahr 1770 verzeichnet 17 zünftischer Fischer in Mannheim.⁴² Eine Statistik aus dem Jahr 1784 nennt noch immer dieselbe Zahl.⁴³ Zur gehobenen oder auch nur mittleren Mannheimer Bürgerschicht gehörten auch diese zünftischen Fischer sicher nicht. Darauf deutet vor allem ihr Hausbesitz, der sich zumeist an den wallnahen Rändern der Unterstadt befand.⁴⁴



Auszug aus der *Reihnordnung Anno 1527*, einer der vielen Verordnungen über die Befischung des Rheins seit dem 15. Jahrhundert. (GLA K, Best. 77, Nr. 5801)

Wenn man vermuten wollte, dass auch die Rheinschiffer sich hier und da in der Fischerei betätigten, um ihre Einnahmen aufzubessern, so hat sich das zumindest nicht in den Quellen niedergeschlagen. Auch Überschneidungen in den Zünften – etwa indem der Sohn eines Schiffers in die Fischerzunft eingetreten sei oder umgekehrt – ließen sich bisher nicht feststellen, obwohl zumindest aus dem 18. Jahrhundert regelmäßig Namenslisten vorhanden sind.⁴⁵ Aber dem Eindruck nach herrschten in beiden Zünften eher Familiendynastien vor, die sich zumindest nicht ohne weiteres sichtbar überkreuzten. Das freilich hatte sicher auch soziale Gründe, denn die Mannheimer Fischertöchter dürften für die meisten Schiffersöhne keine gute Partie und andersherum gewesen sein. Denn auch wenn die meisten Schiffer keine reichen Leute waren, so stellte doch ihr Betriebskapital, das Schiff, schon eine ganz andere Basis dar als die kleinen Fischernachen. Und hier und da reichte es wohl auch für ein bescheidenes Vermögen – immerhin vermacht die Fischerwitwe Lukas 1685 ihr Haus der Stadt als Hospital.⁴⁶

Was allerdings die Mannheimer Fischer und Schiffer einte, war die ewige Konkurrenz zu den Nachbarstädten am Rhein, zu Speyer und insbesondere auch zu Worms. Sie hatten dabei insofern einen Standortvorteil als sich ihr Landesherr und Kurfürst als Pfalzgraf bei Rhein ohnehin schon früh umfangreiche Regelungskompetenzen zumaß (aus Wormser und Speyerer Sicht wohl eher: anmaßte), die sich in zahlreichen »Reihnordnungen« niederschlugen. Darin wurden nicht nur Fahrten und Instandhaltung, sondern wurde insbesondere auch der Eisbruch und der Fischfang geregelt.⁴⁷

ANMERKUNGEN

- ¹ Vetter, *Schiffahrt* (1864), S. 23–26.
- ² L 1 pr. D 3.4.
- ³ MARCHIVUM, Zug. 1/1900, Nr. 44, S. 341.
- ⁴ Einen Auszug der ersten Seite freilich bietet immerhin Rings, *Mannheim auf Kurs* (2003), S. 29.
- ⁵ *Warharfftige und gewisse Privilegien* (1652), fol. B Iv.
- ⁶ Aus der reichen Literatur sei nur der gute und auf breiter Materialbasis angelegte Überblick von Kluge, *Zünfte* (2007) empfohlen.
- ⁷ Zum Erwerb des Mannheimer Bürgerrecht im 18. Jahrhundert vgl. Kümper, *Regionale Zuwanderung* (2021).
- ⁸ Einzelheiten ebd., S. 88.
- ⁹ Zu Bauweise und Verbreitung vgl. Hanke, *Traditionelle Boote* 3 (1995).
- ¹⁰ Zur Rangschiffahrt vgl. auch Rings, *Mannheim auf Kurs* (2003), S. 50–52.
- ¹¹ Sie sind gedruckt bei Heimann, *Neckarschiffergewerber* (1907), S. 300–315 (Nr. 11), S. 323–336 (Nr. 14) und S. 377–395 (Nrn. 23, 24).
- ¹² Mannheim, REM, Sammlung Mannheimer Altertumsverein, Urkunden, Nr. 1551. Die ersten Jahre dieses Protokolls hat Kessler, *Mannheimer Schifferzunft* (2020) in seiner Bachelor-Arbeit am Historischen Institut der Universität Mannheim ausgewertet.
- ¹³ Zu den Mannheimer Ratsprotokollen und ihrem Quellenwert vgl. Kirchgäßner, *Integrationsprobleme* (1992) oder Huber/Maier, *Mannheim 1743* (2000).
- ¹⁴ MARCHIVUM, Zug. 1/1900, Nr. 51, S. 62f.
- ¹⁵ MARCHIVUM, Zug. 1/1900, Nr. 54, S. 373f.
- ¹⁶ GLA K Best. 213, Nr. 2615.
- ¹⁷ MARCHIVUM, Zug. 1/1900, Nr. 39, S. 649f.
- ¹⁸ Etwa in Frankfurt a. M., Stadtarchiv, H.15.07 Nr. 507: Konkursverfahren des Mannheimer Bürgers und Schiffbesehers Peter Pohl, 1686.
- ¹⁹ Vgl. Müller, *Öffentlicher Dienst* (1974), S. 72.
- ²⁰ MARCHIVUM, Zug. 1/1900, Nr. 46, S. 28, 63, 82, 93, 108 u. 124.; Nr. 47, S. 1265; Nr. 49, S. 55, 120 u. 142; Nr. 53, S. 435.
- ²¹ MARCHIVUM, Zug. 1/1900, Nr. 32, S. 226.
- ²² Speyer, LA, Best. A 6, Nr. 543.
- ²³ Speyer, LA, Best. A 2, Nr. 114.
- ²⁴ Ebd.

- ²⁵ Die Ordnung ist gedruckt bei Heimann, Neckarschiffergewerbe 1 (1907), S. 300–315.
- ²⁶ Entsprechend laut sind die Proteste. Vgl. dazu Heimann, Neckarschiffergewerbe 1 (1907), S. 85ff.
- ²⁷ GLA K Best. 213, Nr. 2610.
- ²⁸ Vgl. etwa MARCHIVUM, Zug. 1/1900, Nr. 8, S. 59 (26. Juli 1690).
- ²⁹ Zu den kurfürstlichen Jachten vgl. Kuhn, Barock auf dem Wasser (1985) und Fimpeler-Philippen, Schifffahrt (2008).
- ³⁰ MARCHIVUM, Zug. 1/1900, Nr. 69, S. 70.
- ³¹ MARCHIVUM, Zug. 1/1900, Nr. 45, S. 72.
- ³² Speyer, LA, Best. A 6, Nr. 548.
- ³³ Eine Mannheimer Sackträger-Ordnung von 1842 ist gedruckt bei Borgius, Getreidehandel 1 (1899), S. 206f. (Nr. 6).
- ³⁴ Gedruckt bei Borgius, Mannheimer Fruchtmarkt (1899), S. 190f.
- ³⁵ Vgl. ebd., S. 50ff.
- ³⁶ Franz/Abel/Cascorbi, Deutscher Landhandel (1960), S. 64.
- ³⁷ Gruhle, Ursachen (1912).
- ³⁸ Nieß, Vom Dorf zur Doppelsternanlage (2007), S. 17.
- ³⁹ Einzelheiten bei Probst/Sénéchau, Flußfischerei (2001) und Kuhn, Fischerei (1976).
- ⁴⁰ Kuhn, Fischerei (1967), S. 25.
- ⁴¹ Karlsruhe, GLA, Best. 43, Nr. 3973.
- ⁴² Speyer, LA, Best. A 6, Nr. 543.
- ⁴³ Speyer, LA, Best. A 2, Nr. 114.
- ⁴⁴ Mörz, Glanz der Residenz (2007), S. 448.
- ⁴⁵ Etwa GLA K Best. 77, Nr. 5664.
- ⁴⁶ MARCHIVUM, Zug. 29/2000, Nr. 26.
- ⁴⁷ Eine gute Übersicht bietet Martin, Wormser Fischerzunft (1941), S. 11–16.