

Die Schifffahrt im Ancien Régime. Erster Teil

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Marchring**

Band (Jahr): - **(2017)**

Heft 59

PDF erstellt am: **18.09.2024**

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.

Erster Teil, Die Schifffahrt im Ancien Régime

Ausgangspunkte

Natürliche Umstände boten selbstverständlich die Grundlage.¹ Wie angetönt, schied die Glarner Linth bei Ziegelbrücke schon vor Jahrtausenden Zürich- und Walensee, die zusammenhingen. Vor rund 1000 Jahren stiess ihr Delta zur Grinau vor, zurück blieb der Tuggenersee,² bis das Linthgeröll ihn ums Jahr 1550 auffüllte und zum Obersee vorstiess. Für Verbindung sorgten Linth und Maag, der Walensee-Abfluss. Landwege boten wohl seit langem Alternativen. Unklar bleibt vor dem 15. Jahrhundert, wie oft die Maag und die Linth befahren wurden. Bedingte doch die Fuhr flussaufwärts eigene Vorkehrungen, wozu es wenig Anhaltspunkte gibt.³ Der Fluss mäanderte nun in mehreren Läufen durch die untere Linthebene, bevor er im 19. Jahrhundert kanalisiert wurde. Mühe bereitete das Recken der Schiffe vom Zürichseeende bis Weesen, ferner im Winter die Vereisung des Zürichsees, insbesondere des oberen Teils,⁴ die unentbehrlichen Transport streckenweise aufs Fuhrwerk verwies. Da das Wasser seine eigenen Wege suchte, wechselten die Schifffahrts-

rinnen gelegentlich vom einen zum andern Lauf, hauptsächlich von der Alten und Kleinen Linth zur Spettlinth oder ähnlich. Erstere wird in Nachfolge des Tuggenersees die Landesgrenze bestimmt haben, so dass die Genossame Benken über den Giessen hinaus weit nach Süden bis ans Reichenburger Langholz vorstossen konnte.

Auf frühen Durchgangsverkehr zu See oder Land deuten einige archäologische Zeugnisse, namentlich der spätantike Wachturm und das römische Tempelchen Hüttenböschchen bei Weesen, Funde auf Ufenau und Kempraten oder die Zürcher Zollstation.⁵ Nur wenige Anlegestellen scheinen gesichert oder wenigstens wahrscheinlich, so Kempraten zur Römerzeit und später, die Biäsche⁶ vor Weesen sowie Orte am Ober- und Tuggenersee seit dem Mittelalter. Zu Walenstadt standen nun königliche Schiffe und solche der geistlichen Herrschaften Chur, Säckingen und wohl auch Pfäfers.⁷ Seeschiffe verfügten, ausser den Rudern, über Segel. Der Wasserweg diente Zürichs Import und Export für den Textil-, Eisen- und Kornhandel, ebenso den Einsiedler

1 Dazu Schindler.

2 Zeitgenössische Quellen zum Tuggenersee sind eher selten. Beispielsweise erwähnt Bd. 4 der Zürcher Urkundenregesten ihn wenigstens zweimal (Nr. 5193, 5865 in Verkaufsurkunden von 1406 und 1413). Vgl. z.B. Wyrch 2006, S. 78, Türst-Karte um 1495; Ochsenner, S. 123, Anm. 5; Fäh, S. 6, ad 1424 Riedgrenzen.

3 Vgl. Schnyder, 1937, kennt vor 1399 (Nr. 483c) kaum eindeutige Zeugnisse für die Linthschifffahrt, die «Oberwasser-Schiffsleute» sind meist solche des Zürichsees (im Unterschied zu denen des Niederwassers (Limmat abwärts, vgl. Nr. 942, ad 1433). Zum Kriegszug der Zürcher 1437 nach Sargans: u. Anm. 27!

4 Meyer von Knonau 1844, I S. 136: «Der Obersee friert in den meisten Jahren zu, weniger leicht das mittlere Becken, und nur selten der ganze See». Letzteres geschah von 1362/3 bis 1830 ca. zwanzigmal, Ersteres häufiger. Es herrschte die Kleine Eiszeit mit «Hochstandsphase der Gletscher», in den Alpen «vom 14. Jh. bis um 1860», wärmere Zwischenperioden «im frühen 15. und im späten 17. Jh.» (Schweizer Lexikon).

5 Dazu Drack Walter und Rudolf Fehlmann, Die Römer in der Schweiz, Stuttgart 1988: unter Amden (Straleggturn), Mollis (Hüttenböschchen), Rapperswil (Kempraten) und natürlich Zürich. Jüngst wurde in Weesen selber ein römisches Kastell ergraben (Wikipedia: Weesen, Kulturgüter).

6 Biäsche: Blumer-Heer, S. 595, leitet das Wort wohl richtig von péage, lat. peagium, pedagium ab («Wirtshaus, Zollstätte und Sust» am Walensee-Ausfluss), für «tributum quod penditur, exsolvitur – ex Gallico Peage», ebenso «Territorium, districtus intra quem peagium exigitur» (Du Cange, Glossarium). Nach dem Novum Glossarium Mediae Latinitatis ist das Wort ab dem 11. Jh. belegt. Die Biäsche entstand vermutlich im Zusammenhang mit der Säckinger Walensee-Schifffahrt, die Brücke im 14. Jh.

7 Zu dieser «Reichsstrasse» vgl. Huber, S. 17 f., 25 f.; Gubser, S. 637 f., Bosch, div. O.

Pilgern.⁸ Zölle waren ursprünglich Reichsrechte. Zur Territorialherrschaft geworden, zog Zürich sie ein und konzessionierte Querfähren.⁹ «Fremde» Schiffe hatten meist eine Fahrgebühr, die «Fürleite», zu entrichten,¹⁰ beispielsweise solche aus Walenstadt und Weesen auf dem Zürichsee und umgekehrt. Grinau entwickelte sich seit etwa 1250 zum Verkehrsknoten, bewacht vom Turm mit Wohntrakt, in der Folge mit Nebenbauten und Wirtshaus ergänzt, zuletzt einem aufwendigen, als «Schloss» bezeichneten Verwaltungsbau.¹¹ Im 13. Jahrhundert verlegte die Rapperswiler Herrschaft ihren Sitz auf die Seenordseite. Herzog Rudolf von Habsburg verband 1358 die beiden Ufer mit einer anderthalb Kilometer langen Holzbrücke, «welche ein Wunderwerk dieser Zeit war».¹² Ab dem 14. Jahrhundert stiegen Rapperswil, dann auch Lachen sowie Weesen zu regionalen Markt- und Zollstationen auf, Schmerikon trieb Handel, fuhr Pilger und baute Schiffe.¹³ Die Biäsche-Brücke

über die Maag verband seit dem Spätmittelalter Glarus mit Weesen.¹⁴ Insbesondere beeinträchtigte nun der Gotthardweg die alte West-Ost-Süd-Route, auch wenn sie noch längere Zeit überwog; jedenfalls hatten beide je nach internationaler Lage ihre Konjunktur.¹⁵ Zu dieser älteren «Handelsgeschichte der Linthgegend» legt Stärkle Ausschnitte vor.

Die Neuzeit

Im 15. Jahrhundert zog Habsburg sich wohl oder übel aus unserer Gegend zurück. Die verbliebenen Feudalherrschaften standen bald einmal auf tönernen Füßen. Der Alte Zürichkrieg (ab 1436 bis 1450) endigte damit, dass die frühe Eidgenossenschaft sich der Region bemächtigte; Schwyz wurde Vogt der vormals zürcherischen Höfe, der Oberen March samt Grinau sowie Uz-nachs. Am Grinau-Fahr¹⁶ erhob Schwyz Fährgeld sowie Zoll für die Auf- und Niederfahrt, Ersteres seit dem Brückenbau von 1650 in ein Brückengeld umgewandelt. Nachstehende Tabellen 1.1 und 1.2 mögen dies veranschaulichen. Mit Glarus eignete Schwyz sich Weesen und das Gaster an, während die ehemalige Grafschaft

8 Zu Textilhandel und Pilgerfuhr vgl. Vollenweider, S. 28, 83 f. u. a. a. O. Zum «Handel mit Eisen und Stahl im Spätmittelalter» Schnyder 1936. Vgl. SG Geschichte 2, S. 146 f., Rothenhäusler (Geschichtliches zu Flums, Mels/Plons und Sargans), sowie Hugger Paul & al., Der Gonzen, Rorschach 1991.

9 Huber, S. 30 f., S. 84, über das Fahr in Eendingen, Widen, Bollingen, Bussach.

10 Gebühr für «eigene Leiten» = Fahren, vgl. Blumer-Heer, S. 10.

11 Jörgen, S. 434 f. Grinau kam nach der dortigen Schlacht im Rapperswiler Krieg von 1337 an die Grafen von Toggenburg, 1437 an Schwyz. Der Turm bestand seit dem 13. Jahrhundert, wohl samt Fahr, ein Wirtshaus vielleicht seit etwa 1550, die Brücke erst hundert Jahre später. Vgl. Spiess, S. 31 f.; Ochsner, S. 132 f.

12 HBLS.

13 Dass Rapperswil (von alters her) Transitzoll erhob, geht aus dem Vertrag mit Zürich von 1510 hervor; vgl. Vollenweider, S. 169, Beilage 7. Schnyder, S. 185 f.: Brückengeld, ab 1360. Zu Rapperswil: SG Geschichte 2, S. 182 f. Schon seit 1360 erhob das Städtchen einen Zoll für die Benützung der Brücke: Schnyder 1938, S. 185. Zu Lachen Jörgen, S. 182 f.; Huber, S. 85. Zu Weesen Anderes 1966, S. 297 f., und SG Geschichte 4, S. 231; zum Weesner Zoll des 16. Jh. Schnyder 1938, S. 187 f. Zu Schmerikon Stadler, S. 108 f., 114 f., 119 f. und Huber, S. 81 f.; zum Schiffbau Schnyder 1937, Nr. 785 (1420 XII.). Zur Markt- und Pilgerschiffahrt auf dem Zürichsee Huber, S. 51 f., 71 f.

14 Makabre Berühmtheit erlangte die Biäschebrücke bei der Näfeler Schlacht 1388. Sie verband das Glarner Mittel- und Hinterland mit Weesen; auch diente sie, wenn man wie 1634 «wegen Überschwalm Wassers» statt über die Ziegelbrücke via Näfels nach Weesen fuhr, als Ausweichmöglichkeit: Stucki, Nr. 175 C (1634 VI. 20., S. 481). Doch als man im 18. Jahrhundert die Biäsche zur regulären Glarner Sust und Schifffahrtsstätte aufwerten wollte, wurde dies zugunsten von Weesen abgeschlagen: vgl. Stucki, Nr. 176 C (1735 VI. 15./26., S. 483 f.); Abschiede 7. I. S. 1279 (Gaster 1736, § 8), ebd. S. 1280 (Gaster 1737, Art. 121).

15 Dazu Vollenweider, S. 37 f.; Schnyder 1937, S. XXIII; Bodmer, S. 4 u. a. a. O. Zur Zürcher Wirtschaftsgeschichte bis 1500: Schnyder 1937, im Überblick S. X f. Für Zürich bekam der Gotthard als «genuesische Konkurrenzlinie zum venezianischen Septimer» (nach Vollenweider, S. 86 f.) erst im 17./18. Jh. grössere Bedeutung.

16 Ochsner gibt, S. 133, das Fährgeld von 1500, S. 137 das Brückengeld ab 1650 wieder, Tabellen 1.1 und 1.2. Zum Grinauer Zoll siehe Tabellen 5 und 7, S. 25. Vgl. Jörgen, S. 435, und Abschiede 7. II, Nr. 391 b, c (1749 III. 13 f.).

Sargans eine siebenörtige Landvogtei wurde,¹⁷ dies mit den dazu gehörigen Regalien Transithoheit, Zoll, Bodenschätze und so weiter. Zürich¹⁸ entwickelte sich kaum gehemmt zum regionalen Wirtschaftszentrum und wurde Mittelpunkt des Kornhandels für die ganze Ostschweiz, für Teile der Waldstätte, Graubündens und unter Umständen sogar der Lombardei. Notfalls diente ihr seine Sperre als politisches Druckmittel. Die um 1450 erbaute Ziegelbrücke¹⁹ mit Sust nebst Zoll,²⁰ diente dem Glarner Verkehr zu Wasser und zu Lande. Die politischen und wirtschaftlichen Veränderungen bewirkten, dass der Hauptschiffsverkehr straffer orga-

nisiert wurde. Ein Grinau-Urbar²¹ enthielt den Artikel, «dass um Ehrenhaltung Stegs und Wegs willen von dem Schloss bis zu den Reckhütten ein jedes ob- und nitsich gehendes geladenes oder ungeladenes Schiff 5 Schilling zahlen» müsse, dazu Unterstellgeld, wenn Güter ab- oder umgeladen würden. Ein überblicksweise nur anzudeutendes Problem bieten *Geld, Mass und Gewicht*, die je nach Ort und Zeit variierten. Ich berühre es kursorisch im Kapitel «Waren, Löhne und Taxen», ab S. 20.

Tabelle 1.1 Fährgeld an der Grinau um 1500²²

Personen «schlecht über das Wasser fahren gitt»	1 Heller
«Von einem Ross»	1 Angster
«Von einem Schwyn, wie es durhin kompt»	1 Heller
«Von einem Rindt das man überführt»	1 Angster
«Schwümmt es über»	1 Heller
«Item und was das Ross treyt das zollet und gitt von 1 Som»	2 Angster

17 Fäh, S. 78, ad 1525, 1530 betr. Gasters Grenzen. Zu den Krisen im Sarganserland vgl. Fritz Rigendinger, *Das Sarganserland im Spätmittelalter*, Diss. Universität Zürich, 2008. Ab dem Villmergerkrieg von 1712 wurde Sargans (+ Bern) achtörtige Vogtei.

18 Vgl. Schnyder 1937, S. XVII f. sowie div. Belege ab 1250. Als Druckmittel benützt z.B. Schnyder, Nr. 970 (1436/7) f. im Zürichkrieg gegenüber Schwyz und Glarus; während der Burgunderkriege: Nr. 1280 (1474), Beschränkung des Exports nach Osten, Nr. 1297 (1476) gegenüber Lombardei und Livinental, Nr. 1299 (1476) Exportverbot für die Gebiete jenseits des Rheins und der Alpen, usw. Zum Kornhandel Bosch. Zur Schifffahrt der Höfner (Wollerau, Pfäffikon, Bäch) Huber, S. 41 f., S. 91 f.

19 Blumer-Heer, S. 662; Erstellt und unterhalten wurde die Brücke vom Land Glarus zusammen mit Gaster. Schnyder 1937 enthält in Nr. 1097 eine Glarner Verordnung von 1451 für deren Schiffsmeister und erwähnt als Exportprodukte Anken, Ziger und Vieh, eingeführt wurden Wein und Korn; vgl. Huber, S. 56 f. 1629 war die durch einen Sturmwind abgeworfene Brücke zu erneuern; der dafür erhobene Zoll wurde bald durch höheres Weggeld für den Marchtransit ersetzt: Abschiede 5. II. 1, Nr. 489 g (1629 III. 6.); ebd., Nr. 619 (1633 III. 8.). Im 18. Jahrhundert waren Reparaturen fällig und hierfür Vergütung gefragt: Abschiede 7. I., Nr. 216 (1724 I. 19.–24.), Zürcher Beitrag für die Erbauung ausstehend; ebd. Nr. 343 a (1732 VIII. 2.–10.), Repressalien angedroht, wenn Zürich nichts an die Reparatur beitrage.

20 Stucki, S. 330 f. (Sust), S. 248 f. (Nr. 175 A, B, Zollordnung 1631/32).

21 Obwohl als «alt» deklariert, wohl das Urbar von 1608 (bei Spiess, S. 57 f.). Aufgetischt an der dreiörtigen Rapperswiler Konferenz von 1749 (Abschiede 7. II., Nr. 59, 1749 III. 13.–17.), nachdem die sich weigerten, das von Schlossvogt (neuerdings) geforderte Haus- und Einstellungsgeld zu bezahlen. Dieser räumte ein, das Recht sei zwar eine Zeit lang «aus Nachlässigkeit der Schlossvögte nicht ausgeübt worden, könne aber dadurch nicht der Präscription unterworfen sein». Die Sache kam ad referendum – «und blieb, wie sie war» (Spiess, S. 60). Fraglich ist, wo die Reckhütten standen. Wyrsch nimmt Tuggen als ursprünglichen Standort an, da die Schiffe vielleicht bis ins 16. Jh. erst ab Tuggen gereckt werden mussten. 1749 aber lag die «Rünni» (Fahrrinne), wo die Recker die Zürichseeschiffe abholten, ziemlich sicher unterhalb der Grinau auf Schmeriker Boden; ob auch die Reckhütten?

22 Ochsner, S. 133 f.

Tabelle 1.2 Das Brückengeld zu Grinau ab 1650²³

«bey Verlierung der Waren, den Fussgängern aber bei fünf Gulden Buss»

«Von jeder Person für Übergehen»	2 gute Pfennig
Ross und Mann	4 Kreuzer
1 Schwein oder 1 Schmalvieh je	1 Kreuzer
1 Rind «es werde geschwemmt oder hinübergeführt»	2 Kreuzer
«von 1 Pferd, so einen Saum trägt»	3 Kreuzer

Zürich teilte seine Schiffsleute in eine *Niederwasser-Fahrtgesellschaft* limmataabwärts und eine *Oberwasser-Gesellschaft* für den Zürichsee und weiter ein. Die vermutlich erste Ordnung für Letztere stammt vom 11. März 1438, berücksichtigt aber lediglich die Fahrt auf dem Zürichsee.²⁴ Noch wurde die Linth vorwiegend abwärts befahren, sodass die meisten Boote nicht mehr zurückkehrten.²⁵ Doch bestanden bereits Vorkehrun-

gen, um die Schiffe flussauf zu ziehen.²⁶ 1498 verabschiedeten die Zürcher und Oberländer Schiffsleute einen Vertrag, der die ganze Strecke betraf und wohl Bestehendes festschrieb: Die Zürcher waren befugt, Kaufmannsgut von Zürich bis Walenstadt und zurückzuführen, Letzteres allerdings «mit Willen und Verkommnis» der Oberländer. Wie «von altersher» bestand Fahrpflicht ab sechs Saum Ladung.²⁷ Anfang Mai 1527 gingen zu Grinau und am Buchberg bei «grossem Wind» sechs Schiffe unter. Ein Teil des Gutes blieb erhalten und wurde nach Weesen gebracht.²⁸ Der *Zweite Kappeler Krieg* verfestigte die Grenzen für die nächsten zwei Jahrhunderte. Die natürlichen und politischen Tatsachen wirkten mit wirtschaftlichen und soziologischen Umständen zusammen, um die west-östliche Verkehrsachse zu regeln und in Gang zu halten. Erst seither ist dieser Verkehr ausreichend dokumentiert. Nun setzten die zuständigen Hoheiten dafür gemeinsame Normen, Zürich für seinen See- und Oberlandhandel, Schwyz für March und Gaster, endlich Glarus fürs Gaster und sich selber. Die Anwohner benützten den Wasserweg für ihre eigenen Waren mehr oder weniger autonom.²⁹ Nach langen Verhandlungen³⁰ regelte die Konferenz der drei Orte Zürich, Schwyz und Glarus vom 24. bis 26.

23 Ochsner, S. 137 f., Spiess, S. 59 f.

24 Abdruck: Vollenweider, S. 162 f. Die Normierung regelte den Wochenturnus der Schiffer, die Fahrtaxen für Personen (Landsleute, Pilger usw.), die Mindestladung, den Betrieb des Marktschiffs nach Rapperswil u. a. m. Die Zünfter mussten sich für eines ihrer vier Gewerbe entscheiden und entweder das eines Schiffers, Fischers, Seilers oder Karrers betreiben. Vollenweider, S. 90: Endpunkte dieser Oberwasserschiffahrt waren angeblich Rapperswil und Schmerikon.

25 Schnyder 1937, Nr. 1561 (1494) betr. zweier in Basel behaltener alter Walenstadt-Schiffe ...

26 So verweigerte das Gaster den Zürchern Pferde und Zugvorrichtungen zur Beförderung ihrer Schiffe vom Zürichsee in den Walensee, als sie 1437 «mit starken Streitkräften» hinauf ins Sarganserland zogen. Die Zürcher mussten deshalb ihre Fahrzeuge von Hand zur Stelle schaffen (Gubser: Gaster 1900, S. 364). Nach der Glarner Schiffsordnung von 1451 werden Schiffe nach Ziegelbrücke hinauf, zur alten Sust von Niederurnen, befördert (Stucki, S. 165; Blumer-Heer, S. 9).

27 Vollenweider, S. 166 (Beilage 4–6).

28 Wo ein fallen gelassener Sack noch ein Büblein totschlug: Blumer-Heer, S. 17 f.

29 Huber, S. 78 f.

30 Vollenweider, S. 92 f., über Turbulenzen und Handelsschikanen der Reformationszeit im Detail.

November 1532³¹ die *Oberwasserschiffahrt* der grosshändlerischen Kaufmannswaren³² nachhaltig, sie rationalisierte sie und schuf hierfür eine Art Monopol. Jeder Ort hatte einen ehrenfesten *Schiffsmeister* zu stellen. Alle drei wirkten und hafteten solidarisch, zum Lohn bezogen sie Sporteln ab den Gütern. Sie verfügten über vereidigte Angestellte, so linthabwärts über zusätzliche «*Spettknechte*»³³ je nach Wasserstand. Beamte kontrollierten in Zürich und Weesen die Waren, ihr Gewicht wegen der Belastungsgrenze und den Zustand der Schiffe. In Walenstadt oblag dies städtischen Funktionären. Nach zwei Jahren hatte ein Schiff ausgedient – falls es nicht des gefährlichen Walensees wegen in Weesen früher aus dem Verkehr gezogen wurde. Zwischen Meister und Knecht sollte der gehörige Abstand immer aufrecht erhalten bleiben. Es bestanden die herkömmlichen Abgaben.³⁴

Waren die Güter verzollt, so mussten sie unverzüglich an den Bestimmungsort gefahren werden, beispielsweise nach Ziegelbrücke, Weesen oder Walenstadt. Der Transport von Personen und deren Pferden war beschränkt und vornehmlich Sache patentierter Schiffsleute. Spezielle Sorgfalt galt der Salz- und der Weinfuhr.³⁵ Es durfte den Fässern kein Wein abgezapft werden, «*ausser etwa ein Mass oder zwei*» (!). Rast- und Ablösungspausen dienten gemeinsamem Trank, der Zwischenverpflegung und Nachtruhe. Weder Schiffsmeister noch Knechte durften Handel treiben oder hö-

heren Lohn als den üblichen nehmen. Allerdings war den Knechten erlaubt, sich wöchentlich mit höchstens zwei Mütt Kernen einzudecken, sozusagen zum Eigengebrauch.³⁶ Die Schiffsmeister mochten den «*an diesem Fahr*» ansässigen Wirten den benötigten Wein mitführen, jedoch auf eigene Verantwortung. Waren sie unbotmässig, drohten ihnen Berufsverbote. Für Entschädigungen war das regionale Gericht zuständig, auf dessen Hoheitsgebiet der Schaden geschehen war. Das Hauptbuch aber führte Zürich, entsprechend dem städtischen Handelsübergewicht.

Um 1550 war der *Tuggenersee* bis auf einige Resttümpel *verlandet*. Das Ried der Linthebene lag grossteils im Gaster, beteiligt waren Glarus mit Bilten, March, alt Schwyz mit der Grinau und das Kloster Einsiedeln wegen Reichenburg. Angesichts der nach wie vor mittelalterlichen Marchungsmethoden erstaunt es nicht, dass ab und zu Grenzzwiste bereinigt werden mussten.³⁷ Von der Neigung zum versumpften einstigen See angezogen, floss die Linth ab Giessen weiterhin nach Süden und bog unterhalb der Reichenburger Hirschlen nach Westen ab, um alsdann nördlich an Tuggen vorbei bis Grinau dem Untern Buchberg entlang zu streichen. Tuggen war der gegebene Landeplatz, solange See und Schifffahrt das Dorf berührten. 1571 musste der Zürcher Schiffsmeister mit den Kollegen abrechnen, hatte er doch dem Schiffsbeschauer 5 Gulden und dem Wirt zu Tuggen 6 Gulden bezahlt, vom Wegmeister aber 9 Gulden eingenommen.³⁸ 1574 gab es hier «*einen Sust-*

31 Abgedruckt bei Vollenweider, S. 98 f., nach Abschied IV. 1 b, Nr. 775 (S. 1442 f.), dazu Blumer-Heer, S. 18 f.

32 Textilien, Metallware usw.; mehr dazu im Abschnitt über die Waren.

33 Spettknecht: Ladegehilfe.

34 Vgl. Kapitel «Die schwierige Fuhr in der unteren Linthebene», S. 33, die Bemerkungen zu den verschiedenen Taxen.

35 Zum Salz- und Weintransport: Vollenweider, S. 130, 137; zum Weintransport auch Huber, S. 122 f.

36 1 Zürcher Mütt: ca. 65 kg.

37 Abschiede 6.I.1, Nr. 732 (1680 XI.18./19.), um Giessenhof, Langholz und kaltbrunnische Differenzen. Abschiede 6.II., Nr. 83 ad d, S. 63 (1682 IX.7.-13.), Marchen Glarus/Schwyz-March/Reichenburg.

38 Abschiede 4.II., Nr. 372 (1571 IV.4.), S. 471.

meister und Auslader»,³⁹ ein offizielles Warendepot fehlte allerdings lange. So brachte man vorerst *«die Waren, wie Gelegenheit sich bot, in der Nähe des Wassers unter Dach»*. 1595 beanstandete Chur, dass es immer noch kein eigentliches Sustgebäude gebe. Nach 1600 liess Schwyz ein solches bauen. Es handelte sich offenbar um den sogenannten *«Steinhaufen»*, heute ein *«grosses, noch ganz mittelalterlich wirkendes, zweigeschossiges Steinhaus, über einem Keller errichtet, mit Satteldach»*.⁴⁰ Schon 1608 diente jedoch das Dach des *«Schlosses»* Grinau ebenfalls als Unterstand, wofür ein *«Hausgeld»* zu entrichten war.⁴¹ Seit dem 17. Jahrhundert steuerte die Linth, vermutlich verwahrt, direkt das Linthport an, während ihr vormaliger Lauf zum Nebenarm *«Kleine Linth»* wurde.⁴² Die kürzeste rechte Hilfsrinne, die Spettlinth, wurde gegebenenfalls eingeschlagen, so jedenfalls nach 1650,⁴³ um 1790 wurde sie zum Hauptlauf.

Gesamtreglemente

Solche Verordnungen überholten von Zeit zu Zeit das bisher Gültige. Eine nächste wurde zu Rapperswil am 24. September 1573 erlassen.⁴⁴ Sie repetierte das 1532 Bestimmte, beschrieb Etliches genauer und fügte um

die zwanzig Zusätze an. Unterstrichen wurde die Rolle der Schiffsmeister: Sie mussten tapfer, fromm und redlich sein, Fuhr, Knechte und Zehrung persönlich überwachen, 1000 Gulden Bürgschaft leisten und diese solidarisch einsetzen. Anzuzeigen war, wenn sie oder ihre Angestellten *«schworen»* oder fluchten, spielten, hurten, sich zutranken, über die Weinfässer hermachten oder sich gefährdeten. Die Schiffe durften höchstens *«fünf Zoll hoch Bord»* geladen werden. Salz war durch einen Zwischenboden, mit Blachen und Brettern vor Wasser und Regen zu schützen. Güter fürs Oberland mussten in Walenstadt getreu übergeben oder sicher verwahrt werden. Erstmals gab es nun eine Art Recker-Ordnung.⁴⁵ Entschädigt wurden leere Schiffe, die nach Weesen gereckt oder Waren, die bei Seegfrörni vom und zum offenen Zürichsee geführt werden mussten. Eilgüter waren anzumelden. Im Verlauf der Jahrzehnte stiegen⁴⁶ Steuern, Löhne und Zölle im Zuge der Inflation. Wer auf eigenem Schiff Streu, Holz und Anderes führte, musste 16 Schilling an den Linthunterhalt beitragen. Die Schiffe hatten zur Abfahrtszeit bereitzustehen, am Wochenende in Zürich, mittwochs in Walenstadt, montags und mittwochs eines in Ziegelbrücke für die Glarner. Übernachtet wurde in Tuggen oder Lachen. Die Fahrt von Walenstadt nach Weesen dauerte etwa zwei Stunden; die Waren wurden hier inspiziert und verzollt. Mittags war man in Ziegelbrücke, am Donnerstagnachmittag langte man, via Rapperswil, in Zürich an, freitags wurde das hiesige Kornhaus geräumt.⁴⁷ Schiffe, die nur die Seen befuhren, waren nicht selten grösser als diejenigen der Linthschiffahrt.⁴⁸

39 Ochsner, S. 129 f.

40 Jörgler, S. 440; vgl. Wyrtsch. Neu wird der *«Steinhaufen»* aber älter datiert.

41 Spiess, S. 58, ad 1608; nämlich von 1 Sack Korn 2 Kreuzer, von 1 Mäss Salz 3 Pfennig, von 1 Saum Wein 2 Pfennig, von 1 Saum Kaufmannsgüter 2 Kreuzer; ähnlich Ochsner, S. 138 f. (nach 1650).

42 In Hp.J. Rudolf von Niderösts Plan von 1759 heisst der mittlere Linthlauf *«Alte Linth»*, der linke, am südwestlichen Rand des ehemaligen Sees entlang streichende *«Kleine Linth»*.

43 STAE, I. DA 5, 6 (1666): Fürstabt und Reichenburg wehren sich gegen das Lange Wuhr, das die Spettlinth sperrt. Abt Plazidus Reimann schlug deshalb 1666 vor, *«dass die Schiffsmeister die Linth bei Reichenburg wieder von ihrem jetzigen Lauf ab und wieder in die Spettlinth als dem viel näheren Weg einrichten»* sollten.

44 Elsener, S. 96 f. Abschiede 4. II., Nr. 425 (1573 IX. 24), Vgl. u. Tab. 10. Schon in 4. I-e (1550 IV. 11.) Bürgschaft von je 1000 Gulden eingeführt. Fortsetzung: Schifffahrtsordnung 1584 (III. 31.), Elsener, S. 106 f.

45 Ich komme darauf im Reckerkapitel zu sprechen.

46 Zur Inflation vgl. HLS.

47 Vollenweider, S. 112 f.

48 So erlaubte die Seeordnung für den Walensee von 1592 bis zu *«12 Ross mitsamt den Saumen»*, ja sogar mehr, so Blumer-Heer, S. 41 f., was *«wohl einen Schluss auf die Grösse der Schiffe»* zulasse.

In ihren Grundzügen galten die genannten Verträge der drei Orte bis zur Helvetik und darüber hinaus. Wechselnde Umstände sowie Wünsche einer kompetenten Kundschaft machten gewisse Anpassungen und Konzessionen nötig. Die Gesandten der Tagsatzungen nahmen manche Anträge *«ad referendum»*, um sie den vorgesetzten Behörden zu berichten.⁴⁹ Wenn wichtig und vordringlich, wurden sie nach deren Richtlinien an einer nächsten Sitzung verabschiedet. Manches liess man wohl nicht ungern auf sich beruhen. Gelegentlich geriet das Oberwasserfahr *«in Abgang»* – aus betrieblichen oder aussenpolitischen Gründen. 1584 beispielsweise machte die *Schifffahrtsordnung*⁵⁰ Missstände dafür verantwortlich. So mussten die Schiffsmeister für die Weinfuhr bürgen und die Sustwirte nicht wie angewöhnt mit Wein, sondern bar bezahlen, Gratisfuhr wurde beschränkt. Überhaupt sollten sie *«fromme, ehrliche, redliche und ernsthafte Männer»* sein, *«so Schribens und wenigstens Lesens verständig sigind»*. Obschon

Schwyz und Glarus je zwei Schiffsmeister stellten, je einen für die Sommer- und die Winterfuhr, wurde nach wie vor *«dreiörtig»* gehaftet. Um den Transit verlässlicher zu steuern, sollte in Zürich ein vertrauenswürdiger Angestellter die Fuhren kontrollieren und verbuchen, mit Kopie für den diensthabenden Schiffsmeister. Entweder er selber oder stellvertretend ein Meisteknecht hatte sämtliche Fahrten leitend anzuführen und die Güter getreulich ins und ab dem Oberland zu fertigen. Wöchentlich war *«zu Zürich uf dem Zunfthus zum Weggen vor dem Verordneten des Rats»* abzurechnen, jede dritte Woche erfolgte die *«Durchrechnung»* der drei Schiffsmeister. Um allem Bedarf zu genügen, sollten stets 15 gute und ausgerüstete Schiffe *«uf dem Wasser»* parat liegen. Ein eigenes Mandat ermahnte die Bewohner der Seegemeinden, beim Weinverlad nicht *«über die Fass»* zu gehen. Immer wieder wehrten sich unpatentierete *«freie Schiffsleute»*, Bündner Getreide- und Schwyzer Salzimporteure für Vergünstigungen, Weesen für seinen Kornhandel, die Kaufleute aber klagten öfters über betriebliche Mängel.⁵¹ Doch ging das Geschäft auch weiterhin nicht ohne Unannehmlichkeiten vor sich.⁵² Bei Teuerung, unrentablen Fuhren usw. erfor-

49 Referre = berichten. – Im Reglement von 1584 heisst es einleitend: Unsittliche Schiffsmeister hätten bewirkt, *«dass sölliche Schiffung von Frömbden und Heimbschen, so der Enden ire Güter, Waaren und Kaufmannschaften grosser Komlichkeit wegen durchfertigung, in Abgang geraten und von denselbigen andere Strassen gesuocht und zum Teil sich dero unternommen»*, natürlich den dreiörtigen Auflagen zu Schaden! Dazu z. B. Abschiede 4.I-d, Nr. 197 (1544 XI. 10., gegen das Anzapfen der Weinfässer. Abschiede 4.I-e, Nr. 77 (1549 X. 16.), Eingabe. Dazu Nr. 103 (1550 IV. 11.): Die Schiffsmeister bitten ernstlich, ihnen einige Artikel in der Schiffsordnung zu mildern, nämlich *«dass sie nicht sollten spielen, huren und zutrinken und einander bringen»*. Sie befolgten zwar die Verordnung an und für sich. Aber es käme doch vor, *«dass sie nicht wohl mächtig seien sich zu enthalten, besonders ledige Gesellen, die keine Ehefrauen haben. Da sie ferner das Jahr hindurch mit ihren Knechten bei den Wirten viel Geld verzehren»* müssten, begehrt man ihnen gestatte, diese Wirte mit Wein zu versehen, dem Fahr unschädlich, und sie nicht alles bar bezahlen müssten. Die Wünsche wurden anscheinend offiziell toleriert, wenn die Ausführung diskret geschah. Abschiede 4.II., Nr. 421 (1573 VIII. 3.), Tilgung von über 1000 Pfund Schulden. Abschiede 4. II., Nr. 444 (1574 VII. 28.), u. a. spezifizierte Abrechnung der vorgeladenen Schiffsmeister: Einnahmen 437 Pfund 6 Schilling 8 Heller, Ausgaben 374 Pfund 2 Schilling 6 Heller, Überschuss also 63 Pfund 4 Schilling 2 Heller.

50 Elsener, S. 106 f. (1584), § 7 u. a.

51 Das Reglement wird von Vollenweider, S. 105 f., 125 f. und 130 f., gestützt auf die *«Abschiede»*, gut rekapituliert. Abschiede 4.II., Nr. 351 (1570 I.4.) betr. Getreide fürs Bündnerland und Südbünden; 5. I., Nr. 193 a (1592 I. 20.), gegen Einfuhr nach Italien; 4. II., Nr. 629 (1582 V. 5.), Weesner Kornmarkt abgestellt; 5. II. 1., Nr. 265 d (1622 XI. 25.), Glarner Beschwerde gegen Zürcher *«Messer und Schlecker»*.

52 Abschiede 5. I., Nr. 193 e/f (1592 I. 20.), Korngeschäfte der Schiffsmeister; Nr. 477 (1602 VIII. 5.), Massnahmen gegen Verluste. Abschiede 5. II. 1., Nr. 877 a (1639 XI. 24.-26.), dito. Abschiede 7. I., Nr. 224 c (1725 II. 23.), Entschädigung für verlorenes Gut.

derte es Lohnerhöhung.⁵³ Auch Zölle und Weggelder schlugen auf.⁵⁴ Von den Zürcher Kaufmannsgütern abgesehen kamen traditionell die lokalen Schiffsleute zum Zug, vor allem diejenigen des Zürichsees. Sie pflegten seit alters «Korn, Hafer, Wein und Roggen ihren Kunden die Linth hinauf» nach Glarus, ins Gaster und Oberland zu führen, und zwar in ihren eigenen Schiffen, «ohne der Schiffsmeister Sperren und Wehren». Doch mussten sie ihre Boote durch die angestellten Fuhrleute linthaufwärts recken lassen und zum Unterhalt der Reckwege beitragen.⁵⁵ An der Lachner Konferenz von 1721 erörterten die drei Orte, wie «die auf dem obern Wasser der Linth in Abnahme gekommene Schifffahrt wieder gehoben werden können».⁵⁶ Abläufe, etwa die zunehmende Bürokratie, mit Lieferscheinen, Zoll- und anderen Belegen, Bezeichnung der Stücke, Beglaubigungen usw., sind meist eher angedeutet als eingehend beschrieben.⁵⁷

Von Zeit zu Zeit fassten die Konferenzen einige Klarstellungen zusammen.⁵⁸ Im 17. Jahrhundert wurde Tuggen links liegen gelassen, denn die Schifffahrt steuerte jetzt

53 Z. B. Abschiede 4. II., Nr. 350 (1569 XI. 14.); Nr. 430 (1574 I. 25.), Entgelt, um leere Salzschiffe hinauf zu recken; Nr. 550 (1578 IX. 25.), Lohnherabsetzung der Teuerung halber abgelehnt. Abschiede 5. II. 1, Nr. 579 (1632 III. 4.), Lohnaufschlag rückgängig? da Lebensmittel wohlfeiler. Abschiede 6. I., Nr. 130 d (1654 IX. 3.): Grinauer Zoll gering im Vergleich mit den aufgewendeten Baukosten (Brücke); erhöhter Zürcher Kornhauszoll, als Entschädigung für die bis zum Kornhaus geführte bequeme Ab- und Zufahrt.

54 Z. B. Abschiede 5. I, Nr. 153 a (1550 X. 10.), Rapperswiler Zoll.

55 Abschiede 5. II. 1, Nr. 493 (1629 III. 26.).

56 Abschiede 7. I., Nr. 169 (1721 III. 8.).

57 Vgl. Abschiede 7. II, Nr. 247 c (1764 IX.): Die Schiffsmeister von Schwyz und Glarus kommen mit dem Schiffsmeister von Zürich überein, dass Letzterer ihnen wöchentlich die Spezifikation der «ob sich» gehenden und sie dem zürcherischen Schiffsmeister die Spezifikation der «mitsich» gehenden Waren zustellen. Das eingekommene Geld wird halbjährlich verrechnet.

58 Z. B. ab 1608: Abschiede 5. I, Nr. 668 (1608 IX. 5./6.), Nr. 723 (1610 III.), Nr. 766 (1611, III. 12.), Nr. 815 (1612 XI. 27.) usw.

auf der Alten Linth und unter Umständen auch auf der Spettlinth Grinau an. Jedenfalls sperrte ab etwa 1665 ein Langwuhr diesen Einlauf ab. Seit 1760 drängte Schwyz darauf, wiederum die Spettlinth zu befahren. Dies geschah spätestens um 1790.⁵⁹

Recht problemlos scheint unsere «Reichsstrasse» zwischen 1650 und 1712 funktioniert zu haben.⁶⁰ Der Zweite Villmergerkrieg beendigte 1712 das Übergewicht der katholischen Orte vor allem in den Untertanengebieten Baden, Freiamt usw. In unserer Gegend büssten jene die Herrschaft über Rapperswil ein, doch die von Zürich begehrten Höfe blieben Schwyz erhalten, vom strategisch wichtigen Hurden abgesehen. Nachbarn bestanden, meist für Eigengut, auf Taxbefreiung und hatten oft Erfolg.⁶¹ Auch setzte Zürich nunmehr sein Recht auf den ganzen Zürichsee unterhalb des Seesteges durch, rechtlich allerdings erst, nachdem der «Schifffahrtsstreit» mit Schwyz 1796 beendet werden konnte. Die Abmachung wies diesen Stand zwar auf sein Land und Ufer zurück, sicherte ihm aber unter anderem freie Schifffahrt, Salz- und Getreideversorgung, Mitwirkung an der Pilgerfuhr sowie die Fischenz im Bächwinkel und zwei Schiffplätzen zu.⁶² Bei der Regelung der Schifffahrt von Zürich ins Oberland wirkte Schwyz nach wie vor als zweiter Stand mit. Im 18. Jahrhundert wurde die Wasserstrasse zwischen Zürich und dem Oberland zunehmend kritisch. Wie erwähnt, wurde schon 1721 beabsichtigt, die Linthschifffahrt zu verbessern. Im März

59 Zum Reichenburger «Gegenwuhr» STAE, I, DA 5, 6 (1666), siehe Abschnitt «Linthwuhre und Reckwege», S. 37 sowie Abschnitt «Das Spettlinth-Projekt von 1785», S. 47.

60 Wenn man dies aus den verhältnismässig wenigen einschlägigen Abschieden dieser Jahre schliessen darf – sie beliefen sich bei durchschnittlich zweien im Jahr auf einen Bruchteil derjenigen zwischen 1549 und 1648 oder gar derer von 1778–1795.

61 Z. B. Abschiede 7. I, Nr. 254 a (1726 V. 14.–18.); Nr. 257 a (1727 I. 13.–20.).

62 Abschiede 8, Nr. 228 z (1796 VII.).

1749⁶³ wurde die Schiffsordnung revidiert, sodass «*Tabaktrinken*» und Mitführen von Schiesspulver verboten, die Amtszeit der nunmehr drei Schwyzer Schiffsmeister, davon anscheinend oft ein Tuggner,⁶⁴ und der drei Glarner naheliegenderweise auf vier Monate festgesetzt wurden. Ältere Bestimmungen wiederholte oder präzierte man, beispielsweise weil bestimmte Stückgüter erheblich schwerer gepackt wurden. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts dominierten Naturereignisse die obrigkeitlichen Erörterungen. Wuhrrübe gefährdeten in der Linthebene die Schifffahrt, Weesen und Walenstadt aber wurden durchs laufend erhöhte Linthbett ab der Ziegelbrücke oft unter Wasser gesetzt. Ein Teil des Durchgangsverkehrs verlagerte sich auf die zunehmend ausgebauten Landstrassen, so der des Glarner Boten bis Lachen.⁶⁵ Erstaunlich ist jedoch, dass die Schifffahrt ungeachtet dieser Schwierigkeiten im Grossen und Ganzen meist ununterbrochen wenigstens halbwegs funktioniert haben muss.

63 Abschiede 7. II, Nr. 59 (1749 III. 13.–17.); da die Schwyzer und Glarner Schiffsmeister nun sogar dreimal jährlich abwechselten, galt ihr Dienst für ein Drittelsamt.

64 Vgl. Abschiede 7. II., Nr. 199 b (1760 IV. 10.–12.).

65 Ich berichte davon in eigenen Abschnitten.