

Zeitschrift: Zürcher Taschenbuch

Band: 136 (2016)

Artikel: Zur Zürcher Verkehrspolitik zwischen Stein am Rhein und Baden unter Bürgermeister Hans Waldmann nach den Aussagen von Fuhrleuten im Streit um den Zoll von Kloten im Jahr 1494

Autor: Ulrich, Mathias

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-985183>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Zur Zürcher Verkehrspolitik zwischen Stein am Rhein und Baden unter Bürgermeister Hans Waldmann nach den Aussagen von Fuhrleuten im Streit um den Zoll von Kloten im Jahr 1494

Die Verkehrslage von Kloten und der dortige Zoll im Spätmittelalter

Schon in der Römerzeit stellte die Gegend um das heutige Kloten im Zürcher Unterland verkehrstechnisch ein wichtiges Gebiet dar, kreuzten sich dort doch zwei römische Verkehrsachsen: Die eine verband Vindonissa (Windisch) und Vitodurum (Winterthur) mit Ad Fines (Pfyn) und dem Fernziel Brigantium (Bregenz), die andere führte von Turicum (Zürich) ins Gebiet nördlich des Rheins.¹ Obschon das römische Strassensystem zur Betrachtung spätmittelalterlicher Verkehrswege nicht überbewertet werden darf, verweist die Existenz der beiden römischen Verkehrsachsen auf die günstige Lage Klotens am Rande des ehemaligen Moorgebiets im Glattal.²

Auch im Spätmittelalter lag Kloten am Rande einer wichtigen Ost-West-Handelsachse, die aus dem süddeutschen Raum nach Frankreich

¹ Vgl. Kläui, Kloten, S. 8.

² Vgl. Schwinges, Verkehrswesen, S. 12.

und weiter nach Spanien führte.³ Zielorte waren die Messen in Zurzach und Genf, später jene in Lyon.⁴ Der Grossteil der süddeutschen Kaufleute reiste von Stockach oder Stein am Rhein über Schaffhausen und Kaiserstuhl in Richtung Basel oder Baden und benutzte nicht den Weg über Andelfingen und Kloten.⁵ Einige Güter, meistens für Zürich oder die Innerschweiz bestimmte Waren, wurden aber bereits in Stein am Rhein, wo die übrigen Waren von Bodensee- auf Rheinschiffe mit weniger Tiefgang umgeladen werden mussten, vom Hauptteil des Warenstroms abgezweigt. Über Land wurden die Waren via Stammheim, Andelfingen, Pfungen, Embrach und Kloten nach Baden, Zürich oder in die Innerschweiz transportiert.⁶

Aufgrund der günstigen verkehrstechnischen Lage richteten die österreichischen Herzöge spätestens 1374 einen Geleitzoll für die Durchfahrt durch die Grafschaft Kyburg ein.⁷ Da sich im 14. Jahrhundert auch der Geleitzoll in Baden im Besitz der österreichischen Herzöge befand, hatten Reisende, welche die Grafschaft Kyburg durchquerten, nur an einem Ort das Geleit zu entrichten.

Zu Beginn des 15. Jahrhunderts änderte sich die politische Konstellation. Der Zoll in Baden fiel nach der Eroberung des Aargaus im Jahr 1415 in gemeineidgenössische Hände, während jener in Kloten spätestens ab 1424 nach der ersten Verpfändung der Grafschaft an Zürich gelangte.⁸ Fortan mussten die Fuhrleute also an zwei Orten Abgaben entrichten, was im ausgehenden 15. Jahrhundert zu einem Zoll- und Handelskonflikt zwischen Zürich und den übrigen eidgenössischen Orten führte.

³ Vgl. Müller, Kloten; Nabholz, Wirtschaftsgeschichte, S. XXII; Schib, Schaffhausen, S. 140; Härry, Verkehrswege, S. 112.

⁴ Vgl. Ammann, Messen, S. 157; Eitel, Bodenseeraum, S. 68.

⁵ Vgl. Schib, Schaffhausen, S. 140; Ammann, Wirtschaft, S. 75. Beide Autoren erwähnen die verkehrstechnisch günstige Lage Schaffhausens.

⁶ Vgl. Nabholz, Wirtschaftsgeschichte, S. XXII.

⁷ Vgl. Schnyder, Zolltarife, S. 154.

⁸ Vgl. Moser, Nordostschweiz, S. 77; Schnyder, Zolltarife, S. 154. Schnyder erwähnt, dass aus dieser Zeit ein Zolltarif vorhanden ist, der zahlreiche Waren aufzählt, die über Kloten transportiert wurden.

Was wurde im 15. Jahrhundert auf diesen Routen transportiert?

Die wichtigsten zwischen dem Untersee und Zürich transportierten Güter stellten Salz und Getreide dar. Beides stammte aus dem österreichischen oder süddeutschen Raum und gelangte unter anderem via Stein am Rhein und Schaffhausen in die Eidgenossenschaft.⁹

Salz war im Spätmittelalter eine absolute Lebensnotwendigkeit.¹⁰ Abgesehen davon, dass jeder Mensch physiologisch gesehen eine gewisse Menge an Salz benötigt, diente es als Gewürz, zum Einpökeln von Fleisch, als Tiernahrung, Konservierungsmittel oder zur Käseherstellung.¹¹ Da die Eidgenossenschaft bis zur Entdeckung der Salinen in Bex keine eigenen Salzvorkommen hatte, war sie in vielerlei Hinsicht von diesem «wichtigsten Importgut»¹² abhängig. Der Grossteil des Salzes stammte aus dem bayrischen Reichenhall und aus Hall im Tirol.¹³ Während Letzteres über den Bodensee und Lindau nach Stein am Rhein und auf Rheinschiffen nach Schaffhausen gelangte, wurde das Salz aus den bayrischen Salinen über Land oder zu Wasser nach Stein am Rhein oder Schaffhausen geführt.¹⁴ Das meiste Salz wurde in Schaffhausen unterhalb des Rheinfalls auf Rheinschiffe verschifft und gelangte danach auf den oben beschriebenen Routen nach Baden, Zürich und in die Innerschweiz. Ein beachtlicher Teil wurde jedoch bereits in Stein am Rhein abgezweigt und auf dem Landweg über Kloten transportiert.¹⁵

⁹ Im Gerichtsprotokoll findet sich nur eine konkrete Angabe zu den transportierten Gütern. Es handelt sich dabei um für Solothurn und Bern bestimmtes Salz. Vgl. QZWG II, Nr. 1560 t, 145; Schib, Schaffhausen, S. 139–145; Ammann, Wirtschaft, S. 75. Beide weisen insbesondere auf die verkehrs- und versorgungstechnisch wichtigen Standorte Schaffhausen und Stein am Rhein hin.

¹⁰ Vgl. Härry, Verkehrswege, S. 131; Schib, Schaffhausen, S. 144–145.

¹¹ Vgl. Fritzsche, Salzhandel, S. 1–13. Fritzsche weist zudem auf die symbolische, ja religiöse, Bedeutung des Salzes hin, indem er dieses als Lebenswürze bezeichnet.

¹² Fritzsche, Salzhandel, S. 1.

¹³ Vgl. Eitel, Bodenseeraum.

¹⁴ Vgl. Ammann, Wirtschaft, S. 87–88.

¹⁵ Vgl. Schnyder, Zolltarife, S. 181–182.

Neben Salz wurden grosse Mengen an Getreide durch den Zoll von Kloten transportiert. Da die einheimische Kornproduktion nicht mit dem Bevölkerungszuwachs Schritt hielt, musste dieses aus dem Elsass und dem Gebiet nördlich des Bodensees über die «Fruchtstrasse»¹⁶ importiert werden.¹⁷ Zürich fiel dabei eine Doppelrolle zu: Einerseits galt es, den eigenen Bedarf an Korn zu decken, andererseits konnten durch den Weitertransport des Getreides nach Einsiedeln, Glarus oder Chur Zolleinnahmen generiert werden.¹⁸

Verschiedene Zölle aus der Region zwischen Stein am Rhein und Baden, bezeugen den Transport zahlreicher weiterer Güter wie Leinwand, Metalle, Leder, Nüsse, Heringe, Anken, Ziger, Käse, Tücher, Gewänder und Wein.¹⁹ Dass auf der Strecke von Stein am Rhein nach Baden und das Gebiet um Kloten gelegentlich auch Luxusartikel transportiert wurden, belegt der Brückenzoll von Andelfingen aus dem Jahr 1544, in dem neben Kupfer und Spezereien auch Samt, Seide und Quecksilber aus Nürnberg aufgeführt sind.²⁰

Der Streit um den Zoll von Kloten nach 1480

Im ausgehenden 15. Jahrhundert passierte ein beträchtlicher Teil der Waren von Stockach und Stein am Rhein die Stadt Schaffhausen, von wo die Güter auf der «alten Zürichstrasse»²¹ über Rafz und Kaiserstuhl oder auf dem Wasserweg via Eglisau und Kaiserstuhl nach Baden befördert wurden.²²

Dass der Weg über Schaffhausen Ende des 15. Jahrhunderts vermehrt frequentiert wurde, ist auf verschiedene Gründe zurückzuführen. Zum einen waren, wie erwähnt, 1415 bzw. 1424 die ehemals zolltechnisch

¹⁶ Bächtold, Wirtschaftsgeschichte, S. 150.

¹⁷ Vgl. Sonderegger, Wirtschaft, S. 41; Nabholz, Wirtschaftsgeschichte, S. XVIII.

¹⁸ Vgl. ebd., S. XIX.

¹⁹ Vgl. Eitel, Bodenseeraum, S. 72; Schnyder, Zolltarife, S. 171–179.

²⁰ Vgl. ebd., S. 182.

²¹ Schnetzler, Strassengeschichte, S. 41.

²² Vgl. ebd.; Schnetzler erklärt allerdings nur den Verlauf der Strasse auf Schaffhauser Gebiet.

verbundenen habsburgischen Geleitzölle in Baden und Kloten unter gemeineidgenössischen bzw. zürcherischen Schutz gekommen. Dies hatte zur Folge, dass Kauf- und Fuhrleute häufig zweimal den Zoll zu entrichten hatten. Zum anderen wurde die Hegastrasse von Stockach nach Schaffhausen spätestens um 1480 ausgebaut und die Route dadurch wieder attraktiver. Mitte des 15. Jahrhunderts befand sich diese noch in einem miserablen Zustand, sodass ein Teil der Kaufleute den längeren Weg über Stein am Rhein, Andelfingen und Kloten nach Baden bevorzugte.²³

Dass der Klotener Zoll von Fuhrleuten immer häufiger umgangen wurde, missfiel der zürcherischen Obrigkeit. Diese versuchte deshalb in den 1480er-Jahren, den Handel von Stein am Rhein nach Baden durch Verbote und Verhandlungen mit den übrigen eidgenössischen Orten wieder vermehrt über eigenen Boden zu lenken. Zürich gelangte mit dem Begehren an die Tagsatzung, man möge den Transport von Stein am Rhein über Schaffhausen und Kaiserstuhl verbieten, brachte sein Anliegen jedoch nicht durch.²⁴ Die strittige Frage war mit dem Tagsatzungsentscheid allerdings keineswegs entschieden. Nach dem Erwerb des Städtchens Stein am Rhein im Jahr 1484 gelang es Zürich wieder vermehrt, Einfluss auf den Transport und das Handelsnetz am Ausfluss des Untersees zu nehmen.²⁵ Eine Rolle spielte sodann der damalige starke Mann an der Spitze der Zürcher Regierung: Gemäss Werner Schnyder «müsste auch kein Hans Waldmann auf dem Zürcher Bürgermeisterstuhle gesessen haben, um nicht die Gelegenheit wahrzunehmen, [...] Stein in die zürcherische Verkehrspolitik einzugliedern».²⁶

²³ Vgl. Schnyder, Wirtschaftsbeziehungen, S. 10–11.

²⁴ Vgl. ebd., S. 11; Schib, Schaffhausen, S. 140.

²⁵ Vgl. Eugster, Stein am Rhein, S. 127; Schib, Schaffhausen, S. 140. Das Städtchen Stein am Rhein befand sich von 1459 bis 1484 zusammen mit Schaffhausen und Zürich in einem Schutzbündnis.

²⁶ Schnyder, Wirtschaftsbeziehungen, S. 11.

Die Verhandlungen um den Klotener Zoll im Jahr 1494

Im Jahr 1494 wurden die Verhandlungen in der Streitfrage um den Klotener Zoll erneut aufgenommen. Während Zürich behauptete, der Zoll in Kloten gehöre zu den Herrschaftsrechten der Grafschaft Kyburg und entbinde von einer weiteren Entrichtung des Geleits in Baden, waren die übrigen eidgenössischen Orte der Meinung, dass der Zoll nicht Bestandteil der Herrschaftsrechte der Grafschaft Kyburg sei.²⁷ Sie stützten ihre Aussage auf das habsburgische Urbar, welches den Klotener Zoll mit einem separaten Eintrag und nicht unter der Grafschaft Kyburg aufführte.²⁸ Im Juli 1494 entschieden die Schiedsrichter, noch im gleichen Jahr unter Anwesenheit von Gesandten beider Parteien Zeugen zu befragen und deren Meinungen und Erinnerungen einzuholen.²⁹ In Bern, Solothurn, Schaffhausen und Stein am Rhein wurden anschliessend im Herbst 1494 Verhöre vor Vertretern von Zürich und den sechs eidgenössischen Orten durchgeführt.³⁰ Ziel war, «kundtschafft von ettlichen unnsern burgern uffzu^onemen»,³¹ um Erkenntnisse über die Verkehrssituation und die Erhebung des Zolls in Kloten zu erlangen.

Die Befragung der Fuhrleute vor dem Rat in Schaffhausen im Oktober 1494

Zeugenbefragung und Zeugenprotokolle

Vom 3. bis zum 4. Oktober 1494 fanden sich neben den eidgenössischen und zürcherischen Gesandten auch mindestens elf Fuhrleute sowie der Schaffhauser Salzhofmeister Jos Gerlach zur Zeugenbefra-

²⁷ An den Verhandlungen nahmen nicht alle Orte der achtörtigen Eidgenossenschaft teil, da Bern ausgeschieden war. Vgl. QZWG II, Nr. 1560 b.

²⁸ Vgl. QZWG II, Nr. 1560, Einleitung.

²⁹ Vgl. QZWG II, Nr. 1560 b.

³⁰ Die Zeugenbefragungen dauerten vom 1. September bis am 5. Oktober 1494. Vgl. QZWG II, Nr. 1560 o–v.

³¹ QZWG II, Nr. 1560 s, Zeilen 20–21.

gung vor dem Rat in Schaffhausen ein.³² Einen Tag später, am 5. Oktober 1494, wurde vor dem Bürgermeister und dem Rat in Stein am Rhein zudem der Junker Hartman Huruss als weiterer Zeuge befragt.³³ Die grosse Mehrheit der befragten Zeugen war schon seit langer Zeit als Händler unterwegs und kannte deshalb die üblichen Verkehrswege im Gebiet zwischen Stein am Rhein, Schaffhausen, Kloten und Baden sowie die dort geforderten Zölle.

Da die beiden Zeugenbefragungen in Schaffhausen an zwei Tagen stattfanden wurden, wurden zwei separate Pergamenturkunden angefertigt. Die Urkunde vom 3. Oktober 1494 besteht aus sieben Seiten, wobei die einzelnen Seiten zusammengebunden sind und die letzte Seite Reste eines Siegels aufweist. Nach einer ausführlichen Einleitung mit Erklärung der Streitsache und Nennung der Gesandten werden auf den folgenden fünf Seiten die namentlich genannten Zeugen über deren Gewohnheiten und Erinnerungen zur Wegsituation und die Zollverhältnisse in Kloten befragt. Im Gegensatz zur Urkunde vom 3. Oktober 1494 besteht jene vom 4. Oktober 1494 lediglich eine einzelne Zeugenaussage, sie war ebenfalls besiegelt.³⁴ Die Urkunde vom 3. Oktober 1494 findet sich vollständig transkribiert im Anhang dieses Aufsatzes.

Die Zeugen

Die zehn am 3. Oktober 1494 in Schaffhausen befragten Fuhrleute werden gleich nach der Nennung der eidgenössischen und zürcherischen Gesandten aufgezählt.³⁵ Es sind dies Ulrich Burger, Heinrich Mülin, Hans Sigg, dessen Sohn Ulrich Sigg, Konrad Lang, Heinrich

³² Am 3. Oktober wurden insgesamt 10 Fuhrleute befragt, am 4. Oktober nur ein Fuhrmann sowie der Schaffhauser Salzmeister. Deren Zeugenprotokolle sind hingegen umso ausführlicher. Vgl. QZWG II, Nr. 1560 s–u.

³³ Vgl. QZWG II, Nr. 1560 v.

³⁴ Eine inhaltliche Zusammenfassung sowie eine unvollständige Transkription der Urkunde findet sich in QZWG II, Nr. 1560 t.

³⁵ Lediglich Hans Kiel von Luzern (Zeile 18) und Heinrich von Stein aus Unterwalden (Zeile 19) werden namentlich genannt. Jakob Churer (Zeile 15) vertritt Zürich und ist gleichzeitig Schreiber.

Gmeinder, Hans Birck, Berchtolt Kloter, Ulrich Wyss und Peter Spiler. Die Berichte der Zeugen werden danach in dieser Reihenfolge einzeln wiedergegeben. Mit Ausnahme des Kaiserstuhlers Hans Tschan, der am 4. Oktober 1494 befragt wurde, sind zwar keine Angaben über die genauen Geburts- und Wohnorte der Fuhrleute vorhanden, allerdings lassen deren Nachnamen eine Herkunft aus dem heutigen Zürcher Weinland oder der näheren Umgebung vermuten.

Das Alter der Fuhrleute wird nicht erwähnt, jedoch lässt sich dieses anhand der Angaben zur Dauer ihrer Fuhrtätigkeit näherungsweise eruieren. Die Fuhrleute erinnerten sich, dass «von alterha^r»³⁶ eine Strasse über Windlach und Kloten geführt habe, und dass es «ain alter bruch»³⁷ gewesen sei, diese zu benützen.³⁸ Neben solch vagen Einschätzungen finden sich konkrete Angaben über die Zeitspanne, während der die Fuhrleute mit ihren Waren unterwegs waren. Wir erfahren, dass Berchtolt Kloter, Peter Spiler und Hans Tschan alle seit ungefähr zehn Jahren als Fuhrleute unterwegs gewesen sein mussten, Ulrich Burger seit mehr als sechzehn Jahren und Heinrich Gmeinder sowie Heinrich Mülin seit je zwanzig Jahren.³⁹ Konrad Lang berichtet gar, dass er den Weg zwischen Stein am Rhein und Baden während mehr als vierzig Jahren benützt habe, diesen jedoch seit «sechs jaren nichtzit gefaren»⁴⁰ sei.⁴¹ Die Tatsache, dass Hans Siggs Sohn Ulrich bereits selbst mit Wagen unterwegs war, verweist ebenfalls darauf, dass Ersterer bereits ein gewisses Alter erreicht haben musste.⁴² Befragt wurden demnach überwiegend ältere Fuhrleute, die über die früheren Zoll- und Wegverhältnisse Bescheid gewusst haben mussten.

³⁶ QZWG II, Nr. 1560 s, Zeile 60.

³⁷ Ebd., Zeilen 63–64.

³⁸ Generell wurden in Gerichtsverhandlungen die Zeugen nach dem Recht des alten Herkommens und der Gewohnheit befragt. Vgl. Gilomen, Stadt-Land-Beziehungen, S. 44.

³⁹ Vgl. QZWG II, Nr. 1560 s, Zeilen 70–72, 136, 175, 203; QZWG II, Nr. 1560 t.

⁴⁰ QZWG II, Nr. 1560 s, Zeile 122.

⁴¹ Vgl. QZWG II, Nr. 1560 s, Zeile 125.

⁴² Vgl. ebd., Zeilen 23–24.

Aussagen zu den Wegverläufen und Nebenzollstellen

Bezüglich des Verlaufs der spätmittelalterlichen Handelswege hatten die Fuhrleute in Stein am Rhein, wie erwähnt, zwei Möglichkeiten, um mit ihren Waren nach Baden zu gelangen: Entweder sie benützten den Weg über Schaffhausen und Kaiserstuhl oder sie wählten die Route via Stammheim, Andelfingen und das Glattal.⁴³ Zwar werden in den Zeugenaussagen beide Strecken erwähnt, doch die Route über Schaffhausen scheint beliebter gewesen zu sein. Dafür sprechen nicht nur der offensichtlich weniger beschwerliche Weg auf oder neben dem Rhein, sondern vor allem die Tatsache, dass die Handelsroute trotz Verboten rege frequentiert wurde.⁴⁴ Sieben Fuhrleute berichten, dass ihnen «zu^o Stain, gesagt worden [sei], nyendert anderswa, denn für Kloten, Glattfelden und Winden [Windlach] hinan zu^o faren»,⁴⁵ dass sie dieses Verbot jedoch zumindest zeitweise missachtet hätten.⁴⁶ Heinrich Gmeinder fügt beispielsweise an, dass «sie gemaindt haben, man habe des [das Verbot] vergessen, so sigen si durch unnser statt [Schaffhausen] gefarn».⁴⁷

Mit Ausnahme von Ulrich Sigg geben alle Fuhrleute an, dass sie in Stein am Rhein «zollzedel»⁴⁸ entgegengenommen hätten, welche sie alsbald nach Kloten, Windlach oder Glattfelden übermittelt hätten. Dort seien ihnen «wortzaichen»⁴⁹ gegeben worden, mit denen sie in Baden keinen Zoll bezahlen mussten. Dass neben Kloten auch Wind-

⁴³ Der Streckenverlauf für die Variante über Andelfingen scheint sich von Stein am Rhein bis zur Zollstelle und der Thurüberquerung bei Andelfingen nicht stark verändert zu haben. Im Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz sind diese leicht variierenden Linienführungen mit den Nummern 31.1–31.3 bezeichnet. Vgl. QZWG II, Nr. 1560 c.

⁴⁴ Es ist nicht gesichert, ob die Fuhrleute zwischen Stein am Rhein und Schaffhausen ständig Schiffe benützten. Möglicherweise wählten sie auch den Landweg über Diessenhofen, um unbemerkt nach Schaffhausen zu gelangen.

⁴⁵ QZWG II, Nr. 1560 s, Zeilen 74–76.

⁴⁶ Implizite und explizite Hinweise zur Missachtung des Verbots der Wegbenützung über Schaffhausen finden sich in den Aussagen von Ulrich Burger, Heinrich Mülin, Hans Sigg, Heinrich Gmeinder, Hans Birck, Berchtolt Kloter und Ulrich Wyss.

⁴⁷ QZWG II, Nr. 1560 s, Zeilen 141–143.

⁴⁸ Ebd., Zeile 65.

⁴⁹ Ebd., Zeile 58.

lach und Glattfelden erwähnt werden, zeigt, dass dort Nebenzollstellen vorhanden gewesen sein mussten und längst nicht der gesamte Verkehr über Kloten verlief. Die zürcherische Obrigkeit richtete solche Nebenzollstellen ein, um wenigstens einen Teil des Umgehungsverkehrs abfangen zu können.⁵⁰ Wenn die Fuhrleute über Schaffhausen reisten, schickten sie die Zollzettel jeweils von Kaiserstuhl nach Kloten, Windlach oder Glattfelden, um trotzdem in den Genuss der sie vom Badener Zoll befreienden Wortzeichen zu kommen.⁵¹ Aus Gründen der Nähe schien die Nebenzollstelle von Windlach für den Umtausch der Zollzettel in Wortzeichen besonders beliebt gewesen zu sein.⁵² In zwei Fällen sei man in Baden jedoch «dero nit allweg wilig zu^onemen gewesen»,⁵³ und im Falle von Ulrich Wyss habe der Zoller die Wortzeichen gar «an den ha^erd geworffen».⁵⁴

Zum Zustand des Weges von Stein am Rhein nach Baden erhalten wir Hinweise von Peter Spiler. Er sagt, dass die Landstrasse von Kloten erst in jüngster Zeit ausgemessen worden sei, zuvor hätte es «kain rechte lanndtstra^uß»⁵⁵ gegeben. Die Fuhrleute hätten dann jeweils «den maiger [Meier] über die A^ecker füren»⁵⁶ müssen. Einer ähnlichen Quelle ist zu entnehmen, wie der Badener Geleitherr berichtet, dass die Fuhrleute von Bauern gar mit Waffen bedroht worden seien und deshalb die Strecke via Schaffhausen bevorzugt hätten.⁵⁷ Im prekären Zustand der Wege liegt folglich ein weiterer Grund für das Ausweichen auf die Route über Schaffhausen und Kaiserstuhl.

⁵⁰ Vgl. Schnyder, Zolltarife, S. 154–155. Im Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz werden die Umgehungsrouten über Bülach–Hochfelden–Neerach (ZH 402) und Bülach – Oberglatt (ZH 425, ZH 432) erwähnt.

⁵¹ Vgl. QZWG II, Nr. 1560 s, Zeilen 87–92.

⁵² Dies berichten Hans Birck, Berchtolt Kloter und Ulrich Wyss. Vgl. QZWG II, Nr. 1560 s, Zeilen 162–164, 183–184, 195–196.

⁵³ QZWG II, Nr. 1560 s, Zeilen 165–166.

⁵⁴ Ebd., Zeile 201.

⁵⁵ Ebd., Zeilen 206–207.

⁵⁶ Ebd., Zeilen 207–208. Der Begriff «maiger» [= Meier] bezeichnete ursprünglich den Verwalter eines Grundbesitzes, ist in diesem Kontext und aufgrund seiner Verwendung im Plural jedoch als Pächter oder Bauer zu verstehen. Vgl. Staub, Idiotikon, Sp. 11–12.

⁵⁷ Vgl. QZWG II, S. 934.

Zürichs Wegbenützungsverbote und der Einfluss von Hans Waldmann

Auf den Versuch der Zürcher Obrigkeit, durch Verbote Einfluss auf die Wegbenützung zu nehmen, wurde bereits hingewiesen. Inwiefern nun hatte dieses Vorhaben Erfolg?

Wie erwähnt, setzten sich die Kauf- und Fuhrleute wiederholt über das Wegbenützungsverbot hinweg. Berchtolt Kloter sagt, man habe ihm «zuo Stain allweg befohlen für Kloten, hinzu^ofaren, ettwenn so sig er darfür, unnd ettwenn durch unnsere statt [Schaffhausen] gefaren».⁵⁸ Bei genauerer Betrachtung stellt man allerdings fest, dass dieses härtere Durchgreifen Zürichs nicht seit jeher erfolgte. Gemäss Hans Sigg «sig [es] by sechs jaren, das sie strennger, dann yetz by dryy jaren haer, gehalten würden»,⁵⁹ und Hans Birck äussert sich, es «sige by acht jaren und darunder, das im verboten worden sig, nyendert anderst, dann für Kloten hinanzu^ofaren».⁶⁰ Die Versuche Zürichs, die Strecke von Stein am Rhein nach Schaffhausen für die Kauf- und Fuhrleute zu sperren, mussten ihren Höhepunkt demnach ungefähr zwischen 1484 und 1492 erreicht haben.⁶¹ In den Zeugenprotokollen finden sich denn auch nirgends Hinweise auf Verbote aus früherer oder späterer Zeit. Die Jahresangaben machen durchaus Sinn, wenn man bedenkt, dass Stein am Rhein im Jahr 1484 zürcherisch wurde und fortan nicht mehr freie Reichsstadt war.⁶² Der Erwerb von Stein am Rhein und die damit verbundene Einflussnahme auf die Verkehrswege manifestiert sich indirekt also auch in den Aussagen der Fuhrleute.

In den Protokollen findet sich eine weitere Auffälligkeit: Wenn Heinrich Gmeinder darlegt, dass «die von Zürich unnd Stain gehept wellen haben, das si nyenndert anderswa, dann für Kloten hinfarn so^ellen»,⁶³ bezieht er sich damit vor allem auf eine Person: Hans Wald-

⁵⁸ QZWG II, Nr. 1560 s, Zeilen 76–78.

⁵⁹ Ebd., Zeilen 108–110.

⁶⁰ Ebd., Zeilen 159–161.

⁶¹ Als Grundlage der Berechnungen dient das Erstellungsdatum der auf das Jahr 1494 datierten Urkunde sowie die darin enthaltenen Angaben. Da die Angaben der Fuhrleute auf Erinnerungen basierten, können die Jahresangaben um eines oder mehrere Jahre abweichen.

⁶² Vgl. Eugster, Stein am Rhein, S. 127–140.

⁶³ Vgl. QZWG II, Nr. 1560 s, Zeilen 138–140.

mann. Dieser wird im Verhörprotokoll viermal namentlich erwähnt – jedes Mal in «negativem» Kontext. Nicht nur sei es «by Waldmans zyten»⁶⁴ verboten gewesen, den Weg über Schaffhausen zu benützen, sondern Waldmann «hab es darzu^o bra^ucht»,⁶⁵ dass «si [die Fuhrleute] an zwayen orten zoll geben müssen».⁶⁶ Ihnen sei auferlegt worden, ihre Waren zuerst in Kloten oder an den Nebenzollstellen sowie später in Baden zu verzollen. Diejenigen, welche den Klotener Zoll umfahren hätten und über Schaffhausen und Kaiserstuhl gereist seien, hätten den Zoll in Kloten, Windlach oder Glattfelden trotzdem zu entrichten gehabt, was auf Misstöne gestossen sei.⁶⁷

In zwei Fällen kam es gar so weit, dass die Fuhrleute in Anwesenheit von Hans Waldmann einen Eid schwören mussten. Laut Heinrich Mülin mussten jene, die sich über das Wegbenützungsverbot hinwegsetzen wollten, «ainen ayd schweren, die fart [über Schaffhausen] nyemermer zu^o bruchen».⁶⁸ Noch eindrücklicher ist der Fall von Hans Tschan aus Kaiserstuhl, der sagte, dass er um 1484 vor dem Untervogt in Kloten den besagten Eid habe schwören sollen, dies aber verweigert habe. Der Untervogt habe ihn danach gezwungen, Pferde und Wagen in Kloten zu lassen und mit ihm nach Zürich in Hans Waldmanns Haus zu gehen. Als er auch vor ihm den Schwur verweigerte, sei er für einige Tage in den Wellenberg eingesperrt worden. Nach seiner Freilassung habe er sich verpflichten müssen, einerseits alle Geleitbriefe von Nürnberger Kaufleuten an den Klotener Zoll zu übergeben und andererseits eine Liste mit den Namen derer zu erstellen, die über Schaffhausen und Kaiserstuhl fahren würden.⁶⁹ Wenngleich Hans Tschans Erlebnisse einen Einzelfall darstellen, veranschaulicht sein Bericht, wie gross Hans Waldmanns Autorität und Einfluss gewesen sein müssen. Für die Zeit nach dessen Hinrichtung im April 1489 scheint

⁶⁴ Ebd., Zeile 152.

⁶⁵ Ebd., Zeilen 153–154.

⁶⁶ Ebd., Zeile 157.

⁶⁷ Vgl. Schnyder, Zolltarife, S. 156.

⁶⁸ QZWG II, Nr. 1560 s, Zeilen 86–87.

⁶⁹ Vgl. Schnyder, Zolltarife, S. 155; QZWG II, Nr. 1560 t.

sich die Lage indes wieder etwas entspannt zu haben, soweit dies aus den Aussagen der Fuhrleute herauszulesen ist.⁷⁰

In den Aussagen der Fuhrleute im Konflikt um den Handelsweg von Stein am Rhein nach Baden und den Zoll in Kloten widerspiegelt sich die Politik von Hans Waldmann, die auch in verkehrs- und handelspolitischer Beziehung vom Versuch geprägt war, die Stadt Zürich zu stärken und ihren Einfluss auszuweiten.

Der Ausgang des Streites um den Zoll in Kloten

Nachdem die Zeugen im Oktober 1494 befragt worden waren, wurden die Verhandlungen in Einsiedeln weitergeführt, um möglichst rasch eine Entscheidung über die Zollverhältnisse in Kloten fällen zu können.⁷¹ Allein, trotz dem optimistischen Zeitplan dauerte es noch bis März 1501, bis die Streitfrage definitiv beigelegt werden konnte.⁷² Am 29. August desselben Jahres wurde Schaffhausen als zwölfter Ort in die Eidgenossenschaft aufgenommen.⁷³ Die Schiedsrichter entschieden, dass in Kloten fortan kein Zoll mehr auf Waren mit Bestimmungsort Baden erhoben werden durfte. Die Erträge aus dem Badener Zoll sollten stattdessen gleichmässig unter allen Orten aufgeteilt werden. Als Ausgleich für die entgangenen Zolleinnahmen sollte Zürich aber jährlich hundert Gulden aus der Badener Geleitbüchse als Entschädigung erhalten.⁷⁴ Des Weiteren wurde Zürich zugestanden, für Waren, die nicht via Baden transportiert wurden, in Kloten weiterhin einen Zoll zu verlangen. Zudem sollten die Kauf- und Fuhrleute freie Wahl zur Benützung der Wege haben. Insgesamt konnte Zürich seine For-

⁷⁰ In der Urkunde finden sich keine Hinweise auf strengere oder härter durchgesetzte Verbote wenige Jahre vor der Zeugenbefragung. Im Gegenteil, Hans und Ulrich Sigg erwähnen, dass man seit drei Jahren weniger streng gewesen sei als früher. Vgl. QZWG II, Nr. 1560 s, Zeilen 108–110, 116–117.

⁷¹ Vgl. QZWG II, Nr. 1560, Einleitung.

⁷² Vgl. StAZH, C I 1893.

⁷³ Vgl. Kläui, Kloten, S. 17; Schnyder, Wirtschaftsbeziehungen, S. 12.

⁷⁴ Vgl. Schnyder, Wirtschaftsbeziehungen, S. 12.

derungen also nur teilweise durchsetzen.⁷⁵ Wenige Jahre nach dem Urteilspruch verzichtete Zürich allerdings bald ganz auf die Erhebung eines Zolls in Kloten.⁷⁶

Zusammenfassung

Gegen Ende des 15. Jahrhunderts spitzte sich die verkehrspolitische Lage um den Klotener Zoll zu, denn mit dem Ausbau der Hegaustrasse nach Schaffhausen verlagerte sich ein beträchtlicher Teil des aus dem süddeutschen Raum kommenden Verkehrs auf die Strecke über Kaiserstuhl. Um die entgangenen Zolleinnahmen zu kompensieren, ergriff Zürich verschiedene Massnahmen – nicht nur am Klotener Zoll selbst: Einerseits brachte Zürich Stein am Rhein unter seine Landeshoheit, andererseits wurden Nebenzollstellen in Windlach und Glattfelden eingerichtet. Zudem versuchte Zürich «den Rheinverkehr, Schaffhausens Lebensader, bei Stein anzuzapfen und auf Landstrassen über sein Gebiet zu lenken».⁷⁷

Wie die Aussagen der Fuhrleute im Jahr 1494 dokumentieren, hatten die Verbote Zürichs allerdings wenig Erfolg. Die Kaufleute benützten weiterhin den Weg über Schaffhausen und Kaiserstuhl, um nach Baden, Zürich oder zu den internationalen Messen zu gelangen. Diejenigen, die ungeachtet der Zürcher Anordnung über Schaffhausen nach Baden unterwegs waren, schickten in Kaiserstuhl jeweils die in Stein am Rhein erhaltenen Zollzettel nach Windlach, Glattfelden oder Kloten.⁷⁸ Dort erhielten sie im Gegenzug Wortzeichen, welche sie vom Zoll in Baden entbanden.

⁷⁵ Werner Schnyder ist der Meinung, dass die Beilegung des Streits auch für die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Zürich und Schaffhausen vorteilhaft gewesen sei, da beide Städte von guten Verkehrsbeziehungen abhängig gewesen seien. Vgl. Schnyder, *Wirtschaftsbeziehungen*, S. 12–13.

⁷⁶ Vgl. Kläui, *Kloten*, S. 17.

⁷⁷ Bächtold, *Wirtschaftsgeschichte*, S. 169. Da der ehemals habsburgische Zoll in Kloten von einer Abgabe an jenem in Baden entband und umgekehrt, waren die Rechtsverhältnisse nicht eindeutig geklärt, als der Klotener Zoll in zürcherischen und der Badener Zoll unter gemeineidgenössischen Besitz fiel.

⁷⁸ Anhand der Quelle konnte nicht restlos geklärt werden, ob die Fuhrleute mit den

Es gab verschiedene Gründe, weshalb die Fuhrleute trotz Zürichs Bemühungen den Weg über Schaffhausen wählten: Eher abhaltend wirkte der prekäre Strassenzustand der Route über Kloten, anziehend dagegen der unproblematischere Weg sowie die grösseren Möglichkeiten für den Absatz- und Zwischenhandel in Schaffhausen.

Die Ursache der härteren Durchsetzung der Zollabgaben sehen die Fuhrleute überwiegend in der Person von Hans Waldmann. Mehrere Fuhrleute berichten von persönlichen Begegnungen mit ihm, beispielsweise Heinrich Mülin, der sagt, er sei mit ungefähr 20 Wagenleuten in Stein am Rhein gewesen, als Hans Waldmann hinzugekommen sei und ihnen eingeredet habe, dass sie «nyendert anderswa, dann für Kloten Winden unnd Glatfelden hinfaren so^olten, unnd welher das nit thu^on welte, der so^olte ainen ayd schweren, die fart nyemermer zu^o bruchen».⁷⁹

Der Einfluss des 1489 hingerichteten Bürgermeisters auf die Zollverhältnisse ist in den Protokollen klar ersichtlich. Mehrere Fuhrleute berichten denn auch, dass Zürich in der Durchsetzung der Verbote nach Waldmanns Tod weniger streng gewesen sei. Die Tatsache, dass die Verhandlungen über den Zoll in Kloten 1494 wieder aufgenommen wurden, relativieren diesen Umstand allerdings und sind Ausdruck der bis dahin weiterhin unklaren Zollverhältnisse in Kloten.

Zollzetteln selbst zum Zoll in Kloten oder zu den Nebenzollstellen in Windlach und Glatfelden gefahren waren oder ob sie dazu einen Boten geschickt hatten. Hinweise finden sich für beide Varianten, was darauf hindeutet, dass wohl von beiden Mitteln Gebrauch gemacht wurde; Vgl. QZWG II, Nr. 1560 s, Zeilen 65–67, 88–90, 100–101, 143–144, 162–164, 179–181, 195–196, 203–204.

⁷⁹ QZWG II, Nr. 1560 s, Zeilen 83–87.

Bibliographie

Ungedruckte Quellen:

Staatsarchiv Zürich, C I 1892–1893, Grafschaft Kyburg 1494–1501.

Gedruckte Quellen:

Quellen zur Zürcher Wirtschaftsgeschichte (QZWG), hg. von Werner Schnyder, 2 Bände, Zürich und Leipzig 1937.

Darstellungen:

Aerni, Klaus: Ziele und Ergebnisse des Inventars der historischen Verkehrswege der Schweiz, in: Riedenauer, Erwin (Hg.): Die Erschliessung des Alpenraumes für den Verkehr, Bozen 1996, S. 61–84.

Ammann, Hektor: Die deutschen und schweizerischen Messen des Mittelalters, in: La Foire (Recueils de la société Jean Bodin 5), Brüssel 1953, S. 149–172.

Ammann, Hektor: Schaffhauser Wirtschaft im Mittelalter, Thayngen 1948.

Bächtold, Kurt/Wanner, Hermann: Wirtschaftsgeschichte des Kantons Schaffhausen, Schaffhausen 1983.

Denecke, Dietrich: Linienführung und Netzgestalt mittelalterlicher Verkehrswege. Eine raumstrukturelle Perspektive, in: Schwinges, Rainer Christoph (Hg.): Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter (Vorträge und Forschungen 66), Ostfildern 2007, S. 49–70.

Eitel, Peter: Die historische Verkehrsfunktion des Bodenseeraumes, in: Riedenauer, Erwin (Hg.): Die Erschliessung des Alpenraumes für den Verkehr, Bozen 1996, S. 85–99.

Eitel, Peter: Handel und Verkehr im Bodenseeraum während der frühen Neuzeit, in: Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees und seiner Umgebung 91, 1973, S. 67–89.

Eugster, Erwin/Guisolan, Michel/Hürlimann, Katja u.a. (Hg.): Stein am Rhein. Geschichte einer Kleinstadt, Schleithem 2007.

Fritzsche, Bruno: Der Zürcher Salzhandel im 17. Jahrhundert. Der Aufbau eines Staatsmonopols, Dissertation, Zürich 1964.

Gilomen, Hans-Jörg: Stadt-Land-Beziehungen in der Schweiz des Spätmittelalters, in: Pfister, Ulrich (Hg.): Stadt und Land in der Schweizer Geschichte. Abhängigkeiten – Spannungen – Komplementaritäten, Basel 1998 (Itinera 19), S. 10–48.

- Härry, Arnold: Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege. Mit besonderer Berücksichtigung des Transits und der Fluss-Schiffahrt (Teil 1: Die Grundlagen des Verkehrs und die historische Entwicklung des Landverkehrs), Frauenfeld 1911.
- Kläui, Hans: Kloten. Vom Bauerndorf zur Flughafenstadt, Zürich 1964.
- Moser, Fritz: Das Strassen- und Schifffahrtswesen der Nordostschweiz im Mittelalter, Frauenfeld, 1930.
- Müller, Ueli: Kloten, in: Historisches Lexikon der Schweiz, 2007. <<http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D50.php>> [Stand: 01.12.2014].
- Nabholz, Hans: Zur Zürcher Wirtschaftsgeschichte im Mittelalter, in: QZWG I, Zürich 1937, S. IX–XXIII.
- Schib, Karl: Geschichte der Stadt und Landschaft Schaffhausen, Schaffhausen 1972.
- Schiedt, Hans-Ulrich: «... und sol das ein offne landtstras sin». Historische Verkehrswege und historischer Verkehr im Kanton Zug, in: Tugium 16, 2000, S. 61–77.
- Schiedt, Hans-Ulrich/Schneider, Guy/Herzig, Heinz: Historische Strassen- und Wegeforschung in der Schweiz, in: Schwinges, Rainer Christoph (Hg.): Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter (Vorträge und Forschungen 66), Ostfildern 2007, S. 119–167.
- Schnetzler, Herbert: Schaffhauser Strassengeschichte. Ein Blick in die Vergangenheit der Verkehrswege bis zum Jahr 2000, Schaffhausen 2000.
- Schnyder, Werner: Mittelalterliche Zolltarife aus der Schweiz IV. Zollstellen in der Ost- und Innerschweiz, in: Zeitschrift für Schweizerische Geschichte 18, 1938, S. 129–204.
- Schnyder, Werner: Wirtschaftsbeziehungen zwischen Schaffhausen und Zürich im Spätmittelalter, in: Schaffhauser Beiträge zur vaterländischen Geschichte 14, 1937, S. 84–113.
- Sonderegger, Stefan: Politik, Kommunikation und Wirtschaft über den See. Zu den Beziehungen im Bodenseegebiet im Spätmittelalter, in: Heimatkundliche Blätter für den Kreis Biberach 31, Sonderheft, 2008, S. 34–45.
- Schwinges, Rainer Christoph: Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter. Eine Einführung, in: Ders. (Hg.): Strassen- und Verkehrswesen im hohen und späten Mittelalter (Vorträge und Forschungen 66), Ostfildern 2007, S. 119–167.
- Staub, Friedrich: Meier, in: Schweizerisches Idiotikon. Wörterbuch der schweizerdeutschen Sprache 4, 1901, Sp. 11–15.

Anhang: Transkription des Protokolls der Zeugenaussagen vor dem Rat in Schaffhausen (StAZH, C I 1560 s)

1 Wir der burgermaister unnd ra^t zu^o Schaffaußen
thuen kundt menngklichen mit disem brief, der
irrung unnd spenn halb, so sich dann zwúschen
den strenngen fúrsichtigen fohrnemen und wysen
5 burgermaister , Schulthen, Lanndaman Räten,
unnd gemainden, diser nachgeschriben stetten
unnd lenndern, mitnamen Zúrich, an ainem,
Lutzern, Ure, Schwytz, Underwalden, Zug, unnd
Glaris, annders tails, aller unnsern sonndern
10 gu^oten frúnden, unnd getrúwen lieben aydgnossen
von des zols wegen, zu^o Kloten, harlangend, darum
si dann zu^o baiden sidt, uff disen hütigen tag, durch
ir bottschaftt, vor unns erschienen sind, namlich
von unnsere aydgnossen von Zúrich wegen, der ersam
15 Jacob Churer der schriber, unnd von unnsere ayd-
gnossen von Lutzern, Ure, Schwytz, Underwalden,
Zug, unnd Glaris, wegen, unnd in irem namen,
die ersamen wysen Hanns Kiel von Lutzern, und
Hainrich am Stain von Underwalden, inmainung,
20 des abgemelten spans halb, kundtschafft von ettlichen
unnsere burgern uffzu^onemen, deßhalb uff in an-
rúffen, disen hienach geschriben, mitnamen, U^ollrich
Burgern, Haini Múlin, Hannsen Siggen dem júngern,
U^olrichem sinem sun, Cu^onraten Langen, Haini
25 Gmaindern, Hannsen Birckhen, Berchtolt Klotern,
U^olrichen Wissen, unnd Petern Spilern, für unns
verkúndt ist, die och also personlichen erschienen sind,
unnd nach dem die obgenannten anwa^olt bayder
parthyen, an unns begert haben, si, zu^ounderwysen
30 in der abgemelten sach, unnd uff die stuck, wie
si inn die, zu^o baiden tailen fúrgelalten send, kundtschafft
zu^ogeben unnd zu^osagen, was inn deßhalb zu^owisen sig,
unnd das zu^othu^ond, dem rechten zu fuordrang, das

1 In der Bürgermeyster vund Rat zu Drossen
vanden künde nemlich vund vns disen brief, der
vund vund vund vund vund vund vund vund vund
vund vund vund vund vund vund vund vund vund
5 Bürgermeyster, Drossen, Kammern, Räten,
vund vund vund vund vund vund vund vund vund
vund vund vund vund vund vund vund vund vund
vund vund vund vund vund vund vund vund vund
10 vund vund vund vund vund vund vund vund vund
vund vund vund vund vund vund vund vund vund
vund vund vund vund vund vund vund vund vund
vund vund vund vund vund vund vund vund vund
15 vund vund vund vund vund vund vund vund vund
vund vund vund vund vund vund vund vund vund
vund vund vund vund vund vund vund vund vund
vund vund vund vund vund vund vund vund vund
20 vund vund vund vund vund vund vund vund vund
vund vund vund vund vund vund vund vund vund
vund vund vund vund vund vund vund vund vund
vund vund vund vund vund vund vund vund vund
25 vund vund vund vund vund vund vund vund vund
vund vund vund vund vund vund vund vund vund
vund vund vund vund vund vund vund vund vund
vund vund vund vund vund vund vund vund vund
30 vund vund vund vund vund vund vund vund vund
vund vund vund vund vund vund vund vund vund
vund vund vund vund vund vund vund vund vund
vund vund vund vund vund vund vund vund vund

wir unns och, inn zu^othu^ond, nach in inred, mit
35 urtail erkennt haben, also das in yeder, des,
ainen ayd liplich zu^o gat unnd den hailigen, schweren
so^ell, in dem, so an si zu^o kundtschafft gezogen worden
ist, ain warhait, unnd zu^osagen, was inn darum
wissennd sig, nyemannd zu^o lieb noch zu^o laid, sonder
40 alain, umb deß rechten unnd der wa^rrhait willen,
so^ellichen ayd, si all zehen, vor unns in gegenwürtig-
kait, der obgenannten parthyen anwa^elt gethan
hend, demnach wir ainen nach dem andern, In
bywa^esen, der selben anwa^elt für unns genomen,
45 unnd ainem yeden die stuck, so sich dann baid tail
umb kundtschaffthafft, an si gezogen haben, wie
dann die, mit der anwa^elten wissen, schriftlichen
uffgezeichnet gewesen sind, fürgehalten und si
erfordert haben, daruff sin sag, by dem abgemelten
50 sinem geschwornen ayd zu^othu^ond, uff das si och
all ir kundtschafft geben unnd gesagt haben, wie dann
harnach geschriben sta^ut, dem ist also deß ersten, so
hat U^olrich Burger gesagt, im sig zu^o Stain, von
ainem ra^ut, by Waldmannns zyten verboten worden,
55 nit durch unser statt zu^ofarem, unnd wenn er
durch unser statt gefaren sig, hab er müssen zu^o
Kaiserstu^ol ainen botten gen Klotten schicken, umb
ain wortzaichen, und wenn er zu^o Kloten ain zaichen
ne^am, unnd das gen Baden bra^echte, ließ man inn denn
60 faren, och sig von alterha^er, ain lanndtstra^uß durch
Winden und Kloten gewesen, er wisse nit, das
im verboten sig, nyendert denn für Kloten, Winden
unnd Glatfelden, hinan zu^ofarem, och so sig es ain
alter bruch, für Kloten, Winden und Glatfelden, unnd
65 by sinen zyten do er gefaren sig, müste er zollzedel
von Stain gen Kloten, Winden und Gladtfelden

úberantworten, da wurden im zaichen, die er gen
Baden fu^rte, wann er dann die bra^chte, ließ man inn
fúrfaren, unnd uff der stra^uß sig er gefaren von
70 jugennd uff, unnd mitnamen, by sechtzehn oder
achtzehen jaren. Haini Múlin sagt, das er die
fart, by zwanitzig jaren gebrucht hab, unnd
aber yetz in vier jaren nichtzit gefaren, aber dannen
da sig, im wol zu^o Stain, gesagt worden, nyendert
75 anderswa, denn fúr Kloten, Glatfelden und Winden
hinan zu^ofaren, das hab er ettwenn und ettwenn
nit gethan, ye nach dem unnd im das gelegen gewesen
sig, wenn er denn nit dafúr fúre, und er weder
gen Stain ka^em, wurde man ettwenn bo^eß uff inn, und
80 ließ es denn also beliben, aber sich hab wol uff ain
zyt begeben, das in by zwanntzig wagenlút, zu^o
Stain wa^eren, ka^eme Waldmann dahin, und redte mit
inn, das si gedennen, unnd nyendert anderswa,
dann fúr Kloten Winden unnd Glatfelden hinfaren
85 so^elten, unnd welher das nit thu^on welte, der
so^elte ainen ayd schweren, die fart nyemermer zu^o
bruchen, och wenn er durch unnser statt fúre,
so ga^ebe man im zu^o Stain zollzedel, und so er die
gen Kaiserstu^ol bra^chte, schickte er die gen Kloten
90 Winden unnd Glatfelden, unnd bra^chte man im
zaichen harwider, die úberantwortete er dan zu^o
Baden, so liesse man inn dann fúro daselbz faren.
Hanns Sigg der jung sagt, das er nye fúr Kloten
hinan gefaren aber wol sig im ettwenn zu^o Stain ge-
95 sagt worden, nyendert anderswa denn fúr Kloten hin-
an zu^ofarn, unnd so er in unnser statt zu^o-
schaffen gehabt, hab, er den gredmaister zu^o Stain
allweg gebetten, im zu^oerlaben, durch unnser statt

Vberantworten da wurden in zenden die Er yey
buden fürre wann er dann die bräure lieg man in
fürfaren, vund off der Straß sy Er yefach vund
70 Jungend off, vund misnahmen, Er Rechtzeln vnd
Rechtzeln waren, Jains nindun sagt, das Er die
farr by zwanzig waren yebraucht hab, vund
abid yez in vix waren nicht yefaren, abid danwa
da sy in vix zu Stam yefagt wurd, nindun
75 anderwa dem für leon yefeld, vund vund
huan zufaren, Das hab er kuchen vund er vund
mit yeghe, Ye nach dem vund in das yelich yeweg
sy vund Er dem mit dafur fürre, vund Er nach
yem Stam kam, vund man er vund köp off in, vund
80 Er Er dem als belib, Aber sy hab vund hoff am
zu begeh, Das du by zwanzig waagen lür zu
Stam waren, kams waldman dalin, vund vedre mit
vun, das di gedemigk, vund nindun anderwa,
dann für leon vund yefeld, huan
85 yem, vund welcher das mit vix vore, die
vix nindun and yewaren, die farr nindun zu
künd, Das vund er dufur, vund Stam fürre,
Do yabe man in zu Stam zoll yedel, vund do Er die
yem kaiser für bräure, schre Er die yem leon
90 vund yefeld, vund bräure man in
zu yem huan vund, die vberantworten er dan zu
bade, Do ließe man in dann fürre dafellz farr,
Jains Digg der dindig sagt, das Er nindun für leon
huan yefaren, Aber vund sy in er vund zu Stam ge
95 yeg worden, nindun anderwa dem für leon huan
in zufarr, vund do Er in vund Stam zu
yeg yeghe, hab, Er den vund kaiser zu Stam
yeweg yeghe, in dindun dindig vund Stam

zu^ofaren, das er gethan, unnd im ainen zedel, den gen
100 Kloten zu^oüberantwurten, uffgeben, den er och allweg
überantwurt hab, unnd daselbz sige im dagegen ain
wortzaichen worden, das hab er dann zu^o Baden ge-
antwurt, unnd uff ain zyt, sig er zu^o Stain ge-
wesen, da habe man in dehainen faren lassen wellen
105 er welte denn den lon, so da gestyimpt unnd
gemacht wurde, nemen, unnd welher den nit
nemen welte, der so^lte die stra^uß nit mer bruchen, die
stra^uß hab er by sechs jaren gebrucht, und sig by
sechs jaren, das sie strennger dann yetz by dryy
110 jaren ha^er gehalten würden, im sig och wol ge-
tro^ewt worden, nyenndert annderst denn für Kloten
zu^ofarn. U^olrich Sigg sagt, das er fillicht by
sechs jaren ha^er, gefaren hab, sye im wol von
zwayen oder dryen jaren, faßt verboten worden
115 nyenndert anderswa, dann für Andelfingen und
Kloten hinzu^ofarn, aber sidha^er sige das nit also
strenng gebrucht worden, unnd ain mal sig, er
ha^er gefaren habe man im ain botten von Stain
nachgeschickt, das er gedenncke, unnd für Kloten
120 hinan faren solte, das er och gethan hab, und sige
zu^o Eglinsow über die Brugg gefaren. Cu^onrat
Lanng sagt, das er in sechs jaren nichtzit gefaren,
unnd daner nye gezwungen worden sig, von den
von Stain, für Kloten hinzu^ofaren, aber alß er die
125 stra^uß by, oder ab den viertzig jaren gebrucht, zu^o
derselbigen zyt, man im zu^o Stain zollzedel gegeben,
unnd alß er die gen Winden oder Gladtfelden gebracht
habe, man im zaichen gegeben, wenn er aber durch
Kaiserstu^ol gefaren sig, hab er die zededel allweg gen
130 Baden gebra^ucht, unnd so er die allda geantwurt

zūfaren, das er gesehen vund sin anren zedel, den er
100 koren zūberantworten voffgeben, den er vort allweg
vberantwortet hab vund daselbs sage sin dazigen ein
wurzigen worden, das ^{er} dan zū Baden ge-
antwortet vund off am zyt, sag er zū dem ge-
weft, da habe man edelzamen faren lassen wollen,
105 Er wolle dem den lon, do da geschympt komnd
gemacht vunde, nemen, vund wolher den wir
nemen wolle, der solre die kraß mit mer bringen, die
kraß hab er by Dergo varen gebunden, vund sag by
sech waren, das di fremger, dan ver by Dergo
110 waren hie, gehalten worden, sin sag er vort wol ge-
reimt worden, nyemders anders dem sin leon
zūfaren, vort sag er, das er faher by
Dergo waren hie, gefaren hab, sy sin wol von
zwayen oder drey waren, fast ver boten worden,
115 nyemders anders fra, dan sin andersig vund
leon hie zūfaren, Aber solre sage das sin all
fremger gehalten worden, vund sin mal sag, er
hant gefand, habe man mit im boten, das er
vort geschick, das er gedungen, vund sin leon
120 hie an faren solre, das er er gesehen hab, vund sage
zū Egerison, ober die bringe gefaren, Tuncar
Canny sag, das er sin Dergo waren nicht gefand,
vund dan er nicht gezungen worden sag, van der
van Drain, sin koren hie zūfaren, Aber als er die
125 kraß by, oder ob den vierzig waren gebunden, zū
der alligen zyt, man in zū Drain soll zedel gegeben,
vund als er die gen vunde, od gladsfeld, gebracht,
habe man in zarten gegeben, wenn er ab durch
kaufschil gefaren sag, hab er die zedel allweg ge-
130 hien gebracht, vund do er die allde geantwortet

hab, man inn la^ussen faren, söllich in der von Zúrich
biett unnd nach dem Krieg beschehen sig och so er
gen Baden komen, und alda gefra^ugt worden sig,
135 ob er durch Winden unnd Gladtfelden gefaren sige,
unnd er gesprochen ja, hab man inn faren la^ussen,
Haini Gmainder sagt, er sig by zwanitzig jaren
gefahren, unnd by Waldmans zyten, sige im, und
anndern, vom gredmaister gesagt, das die von
Zúrich unnd Stain gehept wellen haben, das si
140 nyenndert anderswa, dann fúr Kloten hinfarn so^ellen,
unnd ettwhen so sie gemaindt haben, man habe
des vergessen, so sigen si durch unnsere statt ge-
fahren, doch so haben sie allweg die zollzedel zu^o
Kloten, Windach unnd Gladtfelden úberantwort,
145 im sige och wol zu^owissen, das ettwhen saltz, das
der von Bernn unnd Solotorn gewesen sige, zu^o
Kloten Winden unnd Gladtfelden, durch gefúrt worden
sig, unnd alda kainen zoll gegeben hab, denn inn
zu^o Baden, aber wenn es zenndtnergu^ot gewesen
150 sig, so habe man den zu^o Kloten, Winden und Gladtfelden
genommen, die anndern ort haben aber, von allen
dingen zoll geben, und by Waldmans zyten, und
alß der burgermaister gewesen sig, der hab es darzu^o
bra^ucht, unnd das empfollen, das man nütz fúr Kloten,
155 Winden unnd Gladtfelden hinfúren lassen so^elte, es hene
dann den zoll geben, damit sige es darzu^o komen,
das si an zweyen orten zoll geben mússen. Hans
Birckh sagt, das er die stra^uss by zwanitzig jaren
gebrucht hab, und sige by acht jaren und darunder
160 das im verboten worden sig, nyenndert anderst, dann
fúr Kloten hinanzu^ofahren, und wenn er durch unnsere statt
gefahren, und gen Kaiserstu^ol komen sig, habe er ainen

hab, mannen kuffen faren Döllinghander von Zwarg
 biert vund nach dem buey befehlen sig nach der
 ygen kuden komen vund alda gefaige worden sig,
 ab ex dinc vund vund geadfeldt gefaigt sig,
 135 vund ex gefprochen fu, hab mannen kuffen faren,
 Dain gundder sig, Ex sig by zwanzig daren
 gefaigt, vund by waldmans zieren sig fur, vund
 anderen, vom kudenmaister gefaigt, der die von
 zwarg vund dain gehort willen hab, das di
 140 nyendert anderen fur, dain fur kuren künfurd soll,
 vund er wenn di di gemant di hab, man habe
 der vergeffen, so fagen di durch vunde dass ge
 fan, doch di haben di allweg die zollzedel zu
 klen vund vund geadfeldt überantworten,
 145 du sig vnd vnd dinnisten, das er wenn dalt, das
 der von kuren vund dlowen gewest sig, zu
 kuren vund vund geadfeldt, durch gefaigt worden,
 sig vund alda kuren zoll gefaigt hab, den von
 zu kuden, Aber wenn es jemand weigert gewest
 150 sig, so habe man den zu kuden vund vund geadfeldt
 genommen, die anderen vnd haben abid von allen
 dingen zoll geben, vund by waldmans zieren, vund
 als der künigemaister gewest sig, der hab er durch
 beaigt vund die schupfollen, das man nicht fur kuren
 155 vund vund geadfeldt künfuren lassen soll, Ex her
 dan den zoll geben, damit sig er durch komen,
 das di an zwargen vund zoll geben müssen, vund
 biert sig, das er die drax, by zwanzig daren
 gebucht hab, vund sig by zwanzig daren vund dain
 160 das im verbotten worden sig, nyendert andere, dan
 fur kuren künfuren, vund wenn er durch vunde dass
 gefaigt, vund ygen kuffen komen sig, habe er nicht

zollzedel, ime zu° Stain gegeben, allweg gen Windach ge-
schickt, wenn er dann zaichen, von Windach gen Baden
165 gebra^uht hab, sige man dero nit allweg willig zu°nemen
gewesen, sich hab och begeben, das man zu° Stain den
wagenlúten ainen lon gemacht, und welher den,
nit nemen wellen hab, der so^elle hinweg faren, und
geloben, die stra^uß nit mer zu° bruchen, und vor den ge-
170 melten acht jaren, hab inn nyemandd gezwungen, da
oder dahin zu°faren, doch so hab man im zu° Stain
zollzedel gegeben, die zu° Kloten, Windlach und Gladtfelden
zu°überantworten, das er och gethan, die geantwort
und an der statt zollzedel empfangen hab. Berchtolt
175 Kloter sagt, er hab die stra^uß by zehen jaren gebrucht
unnd hab man im zu° Stain allweg befohlen fúr Kloten
hinzu°faren, ettwenn so sig er darfúr, unnd ettwenn
durch unnsere statt gefaren, doch so hab man im
allweg zollzedel geben, unnd wenn er die zu° Kloten
180 Winden oder Gladtfelden úberantwort, so hab man
im dagegen wortzaichen geben, und wenn er dann
die gen Baden gebra^ucht, allda gezo^egt, habe man inn
fúrer faren la^ussen, und wenn er durch Kaiserstu^ol gefaren
sig, hab er den zollzedel gen Windach geschickt unnd
185 sig im ain zaichen worden, das er dann zu° Baden
gezaigt, unnd sig dann also durchgefaren. U^olrich
Wyss sagt, das es by sechs jaren da sige er, und
Clas Syman, in unser statt gefaren, und haben
mússen von unnsere statt gen Kloten faren, und alß sie
190 dahin komen sigen, hab der zoller daselbz zu° inn ge-
sprochen, sie so^elten nyendert denn fúr Kloten hinan
faren, oder wo das nit beschehe, wurden si ains malß
darumb gethúrnt, und sige och das inen ettwe mengmal
verbotten worden, und so er durch unser statt gefaren
195 und gen Kaiserstu^ol komen sig, habe er die zollzedel gen

Zollzedel, sine zu Oram gegeben, allwey gen Wundarg ge-
schickt, Wenn er dann zarten von Wundarg gen Kaden
165 gebrachten hab, sye man ders mit allwey willig zünemen
gewese, sye hab ord gegeben, das man zu Oram der
Waffenkuren einen lon zernacht, und welcher der
mit nemen wollen hab, der solle hynweg faren, und
yelow, die kraß mit mer zübenach, und vor den ge-
170 inden anghausen, hab sin wemant gezwungen, da
oder daz zu züfaren, Daz Do hab man in zu Oram
Zollzedel gegeben, die zu Krom Wundarg und gladsfeldin
zünberantwurt, das er ord yechen, die gemunt
und ander part Zollzedel empfangen hab, Bergrath
175 Klorer sagt, Er hab die Oras by zehen Jaeren gebrocht
vund hab man in zu Oram allwey besolhen, für Krom
hyn züfaren, er wenn Do sy er daz für vunderen
durch vunder Oras gefarn, Daz Do hab man sin
allwey Zollzedel geben, vund wenn er die zu Krom
180 vund, ad gladsfeldin, Berantwurt, Do hab man
in daz gegen wortzaren geben, vund wenn er dann
die gen Kaden gebracht, allda zefoge, habe man sin
fürer faren lassen, vund wenn er durch Kayserfil gefarn
sy, hab er den Zollzedel gen Wundarg geschickt, vund
185 sy in am zarten worden, das Er daz zu Kaden
gefaige, vund sy dann als durch gefarn, vund
Klorer sagt, das Er by Oras faren, da sye Er vund
das Dynan in vunder Oras gefarn, vund hab
müssen von vunder Oras gen Krom faren, vund als di
190 daz zu komen sye, hab der zoller daz zu zu sin se
sprachen, Di solen wenders dem für Krom hyn
faren, oder wo das mit beschehe, vund den Di anis mal
darnub geschickt, vund sye ord das sin er noch mengmal
verhört worden, vund Do er durch vunder Oras gefarn
195 vund gen Kayserfil komen sy, habe Er die Zollzedel gen

Windach geschickt, so hab man im, an der statt
zaichen, wenn er dann die gen Baden gebra^ucht
hab, sige der zoller die nit willig zu^onemen gewesen,
unnd inßunders yetz by ainem jar ha^er, so hab er
200 wol gesprochen, was im die so^ellen, und ettwen so
hab er die von im, und an den ha^erd geworffen.
Peter Spiler sagt, er hab das mit den zollzedeln
gebraucht, by zehen jaren, die gen Kloten, Windach
oder Gladtfelden zu^oüberantwurten, und vor ainem
205 jar oder fúnfften, wenn er unnd ander für Kloten
hinan gefaren sigen, alß da damals kain rechte
lanndtstra^uß hinan gewesen sige, und si den maiger
über die a^ecker fúren, so wurden die bo^eß, reden
sie, so so^elen ain stra^uß machen, ga^eben inn die maiger
210 zu^oantwort, si wa^eren die zu^omachen nit schuldig,
sie so^elten die in den lanngen schuben haissen haru^ß gan,
das sie die machten, demnach und sidha^er, so habe man
allda ain lanndtstra^uß u^ßgemarket, diser sagen
haben unns, der obgenanten baiden tail anwa^elt
215 gebetten, inn unnsere brief und urkund zu^ogeben, die inn
och mit urtail bekannt sind, und de^ß alles zu^o warem
unnd offem urkund, so haben wir unser statt
ferner insigel, uns und unnsere gemainen statt onschäd-
lich la^ussen drucken, zu^o ennd diser geschriff, zwo glich
220 lutend, und geben uff frytag nach sandt Michel^ß
tag, nach der gepurt Christi tusent vierhundert
núntzig unnd vier jare [Siegel aufgedrückt]

Wundung geschick. So hab man in ander stadt
zairgen. Wenn er dann die von baden gebracht
hab, sage der zoller die mit willy zimemey gewest,
Vund Insunders vor by anem archar. So hab Er
200 voel geschick. Was in die steden vund erwoen. So
hab er die von in vund an den hand gewest,
Peter Opilca sage. Er hab das mit den zollzedel
gebrucht by zelgen waren die von leon vund die
bedt geschickten zimberantvuren vund vor anem
205 var oder funff. Wenn er vund andt für leon
Luzian geschick, sage als da domals kein berege
Landeskras Luzian gewest sage vund di den Luzzig,
Vober die Interfuren. So vunden die kop, vund
di di stent mit strass machn, gaben sich die anigz
210 zimantvure. Di waren die zimantvure mit schuldig,
di stent die in den lanngn stent, haupt, Luzzig von,
das di die machn denmach vund schick. So habte man
allda an Landeskrap vngemant. Difer sage
Luzian vund der schickten handt vund vnschick
215 gebent, in vnschick vund vnschick zugebit die fun
ong mit vnschick leben vund, vund des alles in vnschick
vund offen vnschick, So habte mit vnschick das
Peter Insigel vnschick vund vnschick vnschick vnschick
luzian lassen drucken, in vnschick dieser geschick, zimantvure
220 lüzend vund gebt, off strass nach standt vnschick
sage nach der gepnt. In der Insigel vnschick
vnschick vund vier daxe



