

Zeitschrift: Appenzeller Kalender

Band: 228 (1949)

Artikel: Die alte Schweizer Schiffahrt

Autor: Moser-Gossweiler, F.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-375361>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

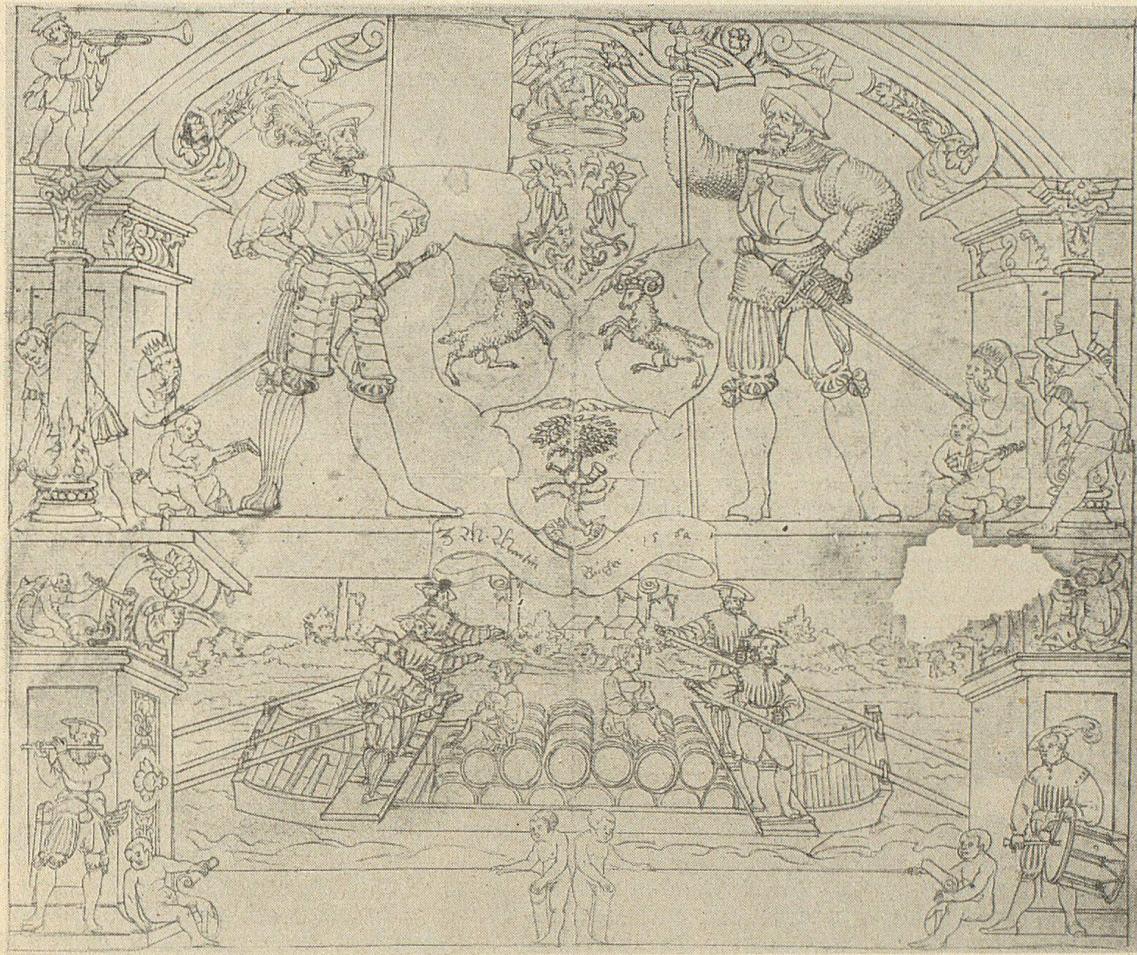
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 24.12.2025

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



St. Galler Schiffsleute auf dem Rhein (Sheibenriß vom Jahre 1562 im Historischen Museum St. Gallen)

Die alte Schweizer Schiffahrt

Von J. Moser-Gofzweiler

Seit über vierzig Jahren kämpft der Nordostschweizerische Verband für Schiffahrt Rhein-Bodensee in St. Gallen um die Verwirklichung der Schleppschiffahrt Bodensee-Basel. In symbolischer Art bauen waadländische Burschen und Mädchen an der "Route des Jeunes", einem Teilstück des vom Rhone-Rheinschiffahrtverband in Genf erstrebten Schiffahrtskanals von der Rhone zum Rhein. Die Stadt Locarno hofft, daß sie der schweizerische Hauptafen für die Schiffahrt Langensee-Adriatisches Meer werde, welche durch die Erbauung des einzigen während des ganzen Jahres für die Schweiz benutzbaren Kanals Benedig-Langensee-Locarno verwirklicht werden soll. Eine neue Entwicklung der Binnenschiffahrt in der Schweiz bahnt sich damit an. Es ist ja nichts durchwegs Neues, das sich da verwirklichen möchte. Im Gebiete der heutigen Schweiz ist man seit dem Altertum auf Seen und Flüssen Schiff gefahren.

Die primitivste Form der Schiffahrt auf Schweizer Seen und Flüssen waren ohne Zweifel die Einbäume

der Helvetier, Rätier und Bindelicer, von denen wir im Jahre 14 v. Chr. erfahren, als der 27jährige, römische Feldherr Tiberius, nachdem er von seinen Kriegern auf der Insel Reichenau große Boote hatte bauen lassen, eine Kriegsflotte der ost- und nordwärts des Bodensees wohnenden Bindelicer auf dem Bodensee vernichtete. Mehr als vier Jahrhunderte lang haben die Römer nachher eine Barkenflotte auf dem Bodensee unterhalten, die dem römischen Militärgouverneur für Rätien in Arbon unterstellt war. Daneben unterhielten die Römer aber auch gepflasterte Heerstraßen über die Alpenpässe bis zum Limes und benützten die Flüsse für den Warentransport, während ihre Heere marschieren mußten. Bregenz war in römischen Zeiten der Zentralpunkt für die Bodensee-Rheinschiffahrt, Bindonissa derjenige für die Flusschiffahrt auf Aare, Reuß und Limmat.

Als nach dem Abzug der Römer die Heerstraßen, die zwar bis in die Neuzeit hinein als sog. Reichsstraßen

dem Verkehr gedient haben, langsam zerfielen und dann nur notdürftig ausgebessert wurden, blieb die Schiffahrt auf Seen und Flüssen unverändert weiter bestehen. Denn gerade für den Transport von schweren Handelsgütern, die unter dem Wasser wenig litten, war die Schiffahrt bevorzugt, während man die feine Leinwand lieber in Blachenwagen auf der Landstraße transportierte. Die Konstanzer und die St. Galler Leinenweber führten ihre feinen Textilprodukte immer auf solche Art nach Frankreich und Spanien und vertrauten sie nicht der Flusschiffahrt an.

Bei dem starken Gefälle unserer Gebirgsflüsse war die Schiffahrt schwierig. Von Chur bis Feldkirch wurde der Rhein nicht mit Kähnen befahren, hingegen wurden große Holzflöße von Felsberg und Chur nach Rheineck geführt, die die Bündner Flößer dort billig losschlugen, während sie die Rheinecker Schiffer um so teurer in Stein a. Rh. und Schaffhausen verkauften, wohin die Flöße im Schlepptau der Segelschiffe geführt wurden. Was vom Arlberg her kam, sei es Salz von Hall im Tirol oder anderes schweres Handelsgut, wurde von Feldkirch aus auf dem Rhein bis Rheineck befördert.

Am Bodensee hatten im Spätmittelalter auf der Schweizerseite Rheineck, Rorschach und Utzwil, am deutschen Ufer aber Lindau, Buchhorn, Überlingen, Meersburg und Langenargen als Seehäfen Bedeutung erlangt. Überlingen, Rorschach und Utzwil waren Kornmärkte. Zwischen diesen Häfen und denselben am Rhein bestand ein reger Handelsverkehr. Die Rheinecker Segelschiffe fuhren bis Schaffhausen und an die deutschen Uferorte. Utzwil holte Korn von Lindau und Überlingen unterhielt Verkehr mit Rorschach. Die Verbindungen waren, abgesehen von Unterbrechungen in Kriegszeiten, regelmäßig und entsprachen der Nachfrage nach Korn und Salz in der Innerschweiz und nach Stahl und Eisen im Zürcher Gewerbe.

Die Schiffahrt auf dem Bodensee und Rhein hatte mit mancherlei Störungen zu rechnen. Auf dem Bodensee behinderten Stürme, im Rhein Felsen unter dem Wasser die Schiffahrt. Wie manches Thurgauer Obstschiff zerschellte am „Döpfelfresser“, einem Felsen unter dem Wasser im Rhein bei Stein, der erst nach Inbetriebsetzung der Dampfschiffahrt gesprengt wurde. Da die Segelschiffe des Bodensees bis Schaffhausen fuhren, der Wasserstand des Untersees und Rheins aber stark wechselte und oft von geringer Tiefe war, so wurde beim Bau der Schiffe darauf gebührend Bedacht genommen. Auch die größten Bodensee-Segelschiffe hatten nur einen Tiefgang von 1,2 bis 1,5 Meter. Offenbar haben die Schiffsbauer des Bodensees ihre Kenntnisse dem Herzog Siegmund von Österreich nicht verraten, der 1454 in Bregenz vier große Kriegsschiffe bauen ließ, eines so groß wie ein Merschiff. Diese Schiffe hatten aber einen zu großen Tiefgang, so daß sie nicht weiter als bis Konstanz kamen. Hingegen hatte ein Schiffsbauer von Bregenz im Jahre 1445 zwei große Schiffe, von denen jedes 200 Mann fassen konnte, für die Zürcher gebaut. Diese Schiffe wurden von Diesenhofen zu Land über Winterthur nach Zürich geführt und dann gegen die Schwyzer eingesetzt.

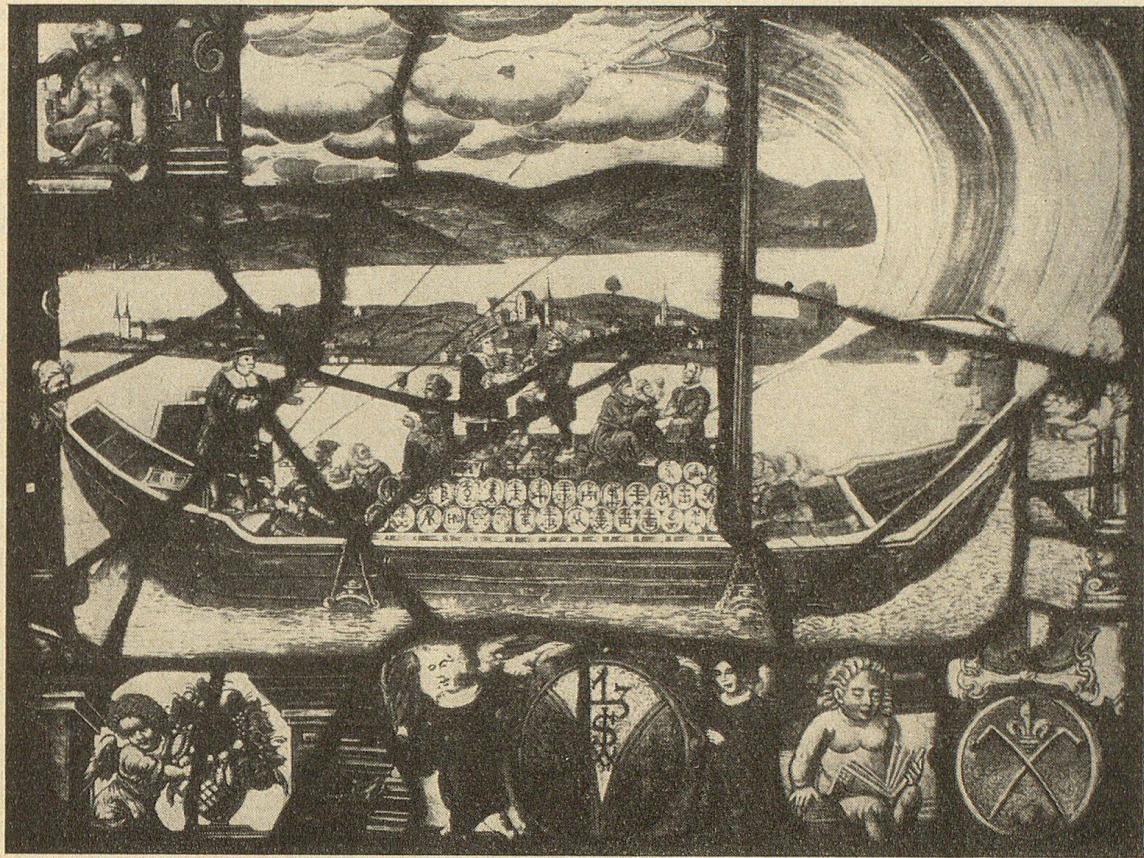
Die Schiffsleute des Bodensees verwendeten drei

Typen von Segelschiffen. Sie hatten 33 Meter lange und 4,2 Meter breite Schiffe, die „Läden“, also Ledi schiffe, die einen 25 Meter hohen Mast und ein großes Segel hatten. Aber selbst diese großen Segelschiffe, die mit 2500 Zentnern Waren beladen werden konnten, hatten keinen größeren Tiefgang als 1,2 bis 1,5 Meter. Zu ihrer Bedienung waren 7 bis 8 Schiffsknechte notwendig, die das Segel, die Hilfsräder, das Steuerruder und den Anker zu bedienen hatten. Bis nach Mitte des 18. Jahrhunderts wurden auch Halbläden, etwas kleinere Schiffe, benutzt. Die kleinsten Segelschiffe hießen Segner, wurden von fünf bis sechs Schiffsknechten bedient, waren 21 Meter lang und konnten mit 200 Malter Korn oder mit 100 Fässern Salz beladen werden. Auf ein Ledi schiff hingegen lud man außer 400 Salzfässern noch viele andere Waren. Im 18. Jahrhundert kostete eine Bodensee-Lädine 6000 Gulden. Die Segner waren billiger. Auf einem Segner fuhr der Schiffsmann Johann Ulrich Uhler am 4. August 1775 allein in nur drei Stunden den 25 Kilometer langen Weg von Utzwil bis Lindau. Sonst benötigte man für diese Strecke neun Stunden. Uhler stammte aus der Schifferfamilie der Uhler von Utzwil, die seit 1600 Salz und Korn über den Bodensee geführt haben und wohl auch ihren Teil dazu beigetragen haben, daß Utzwil 1699 in einer Zeit der Teuerung zum Kornmarkt erklärt wurde. Uhler hatte an jenem Tage keine Schiffsknechte aufzutreiben können, jedoch eine dringliche Schiffslast gehabt, und hatte dann das Steuerruder, das bei den Bodensee-Segelschiffen seitwärts angebracht war, angebunden und die Segel mit doppelten Seilen bedient.

Auf dem Rhein ging die Schiffahrt mit Segelschiffen nur bis zur Schiffsledi von Schaffhausen. Dort mussten die Waren umgeladen und um den Rheinfall herum nach Laufen geführt werden, wo sie in große und starke Flussfähne verladen wurden. Im Jahre 1259 hatte der Erblehnensträger der Schiffsledi Schaffhausen, Heinrich am Stad, genannt Brümfi, vor öffentlichem Gericht den Spruch erwirkt, daß niemand ohne seinen Willen vom Laufen bis zum Plumpen (Vocum qui Plumpin vocatur) Waren auf Schiffe laden und führen, noch über die Brücke schaffen und auf dem jenseitigen Ufer des Rheins verladen dürfe. Die Schiffahrts- und Stapelgerechtigkeiten waren im Laufe des Mittelalters in die Hände bestimmter Lehnensträger und Zunftgenossenschaften gekommen und waren keineswegs zur Benutzung für jeden frei.

Auf dem Rhein unterhalb des Rheinfalls ging dann die Schiffahrt bis Basel und Straßburg hinab und nahm auch diejenige von Aare, Reuß und Limmat auf. Bei den Flussfähnen von Waldshut und Laufenburg lud man die Waren aus, ließ die Kähne leer durch den Laufen schießen und belud sie unterhalb desselben wieder. Die Schiffer-Gesellschaft von Laufenburg fuhr mit kleinen Segelschiffen, den sog. Humpelnachsen, bis Basel.

Die Waren, die auf dem Bodensee und Rhein auf Schiffen transportiert wurden, waren die folgenden: Korn in Säcken, Salz und Bücher in Fässern, Obst, Wein, Fische, Stahl, Eisen, Ofen aus Backsteinen, z. B. die berühmten Pfauöfen von Winterthur, Backsteine, Metallfabrikate, Textilprodukte und Spezereien. In



Schiff mit Segel auf dem Untersee (Schaffhauser Mappenscheibe Ende 16. Jahrhundert im Schweizerischen Landesmuseum Zürich)

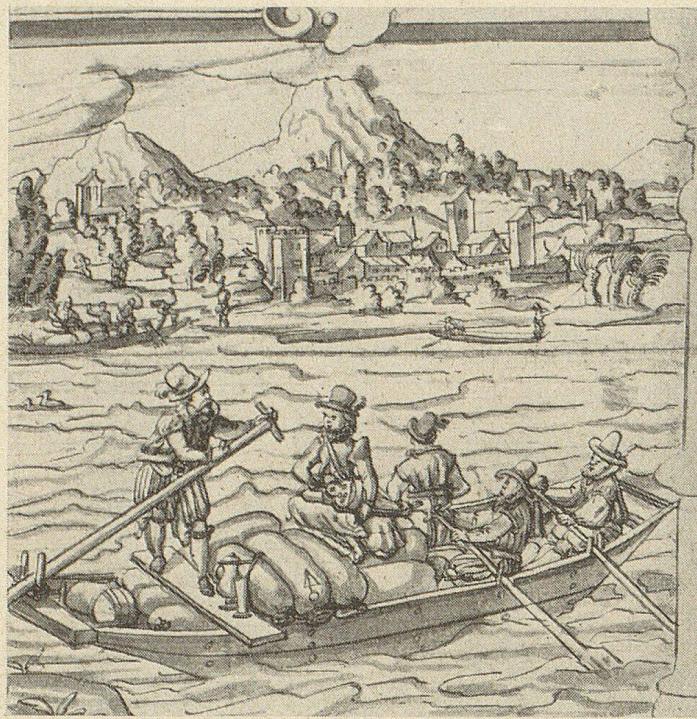
Kriegszeiten hatten die Bodensee-Segelschiffe den Zwecken der Ausrustung und Verpflegung der Heere zu dienen. Auf einem 1499 von den Eidgenossen auf dem Bodensee gekaperten Schiff waren geladen: Waffen, Munition, Schuhe, Mehl, Fleisch, Butter und Salz. Am 22. September 1799 versank bei Altenrhein bei heftigem Sturm ein mit Mehlfässern für die österreichische Armee in der Schweiz beladenes, großes Segelschiff, welches von Bregenz nach Rorschach unterwegs war. Für den Personen-Transport waren die Bodensee-Segelschiffe, da sie kein Verdeck hatten, eigentlich nicht gut geeignet; aber die Ansprüche waren bescheiden und man fuhr eben wie man konnte.

Gewiß war die Schiffahrt Rhein-Bodensee-Rhein zu allen Zeiten die wichtigste, und keine Schiffahrt auf einem anderen Schweizer See oder Fluss konnte sich in der Größe der benutzten Schiffstypen und auch im Umfang des getätigten Handels mit dieser Schiffahrt messen. Auch heute noch kommt der für die Ostschweizerischen Verkehrs- und industriellen Interessen eminent wichtigen Bodensee-Rheinschiffahrt – die auf dem Rhein von Schaffhausen bis Rheinfelden allerdings erst zu verwirklichen ist – vor allen anderen erstrebten Schiffahrtsinteressen in der Schweiz das Pramat mit ihrer eminenten Bedeutung für den inneren Wiederaufbau der Ostschweiz zu.

Aber auch auf dem Walensee und Zürichsee bis hinab zum Rhein wurde im Mittelalter Schiff gefahren. Ohne Zweifel haben schon die Römer diesen Schiffahrtsweg benutzt, der auf ihre guten Heerstraßen über die Alpenpässe des Julier und Maloja einmündete. Die Franken haben an diese Tradition wieder angeknüpft, als sie im Jahre 831 zehn königliche Schiffe auf dem Walensee unterhielten. Das war ja der nächste Weg von Zürich aus zu den fränkischen Besitzungen in Graubünden. Wallenstadt besaß im 9. Jahrhundert einen Pferde- und Sklavenmarkt. Der Sklavenhandel ist übrigens aus mehreren karolingischen Kapitularien bekannt.

Die Schiffahrt auf dem stürmischen Walensee war recht gefährlich. 1570 ging dort ein mit Salz und mit 80 Personen zu schwer beladenes Schiff an derselben Stelle unter, wo im Mittelalter eine Prinzessin von Österreich, das „Fräulein von Österreich“, mit ihrem ganzen Gefolge versunken war. Noch im 16. Jahrhundert benützte man auf dem Walensee ziemlich kleine, unverpichtete Schiffe, von denen ein jedes ein paar Pferde mit ihren Reitern tragen konnte.

Der Schiffsverkehr auf dem Zürichsee und der Linth war nicht nur als Verbindung nach Graubünden, sondern auch für die Versorgung der Innerschweiz und des Glarnerlandes mit Korn und Salz notwendig. Allerdings mußten die Schiffe auf der Linth aufwärts von



Berner Schiffsleute des 17. Jahrhunderts (Scheibenriss, im Historischen Museum Bern)

Pferden gezogen werden, „getreckt“ werden. Die Schiffahrt auf dem Obersee besorgten die Schiffsleute von Schmerikon, die im 18. Jahrhundert zur Herbstzeit ihre Schifferänze auf den Brettern, die sie über ihre Schiffe legten, getanzt haben.

In Zürich bestanden seit dem 15. Jahrhundert die Gesellschaften der Ober- und der Niederwasserschiffer. Die Oberwasserschiffer hatten den Verkehr mit Segelschiffen auf dem Zürichsee in Händen. Den Niederwasserschiffen kam die nicht leichte Aufgabe zu, ihre schwer beladenen Weidlinge die Limmat hinab bis zum Rhein zu steuern. Die Oberwasserschiff-Gesellschaft beförderte das Salz und Korn, das von Eglisau her, bis wohin man es mit Schiffen geführt hatte, auf der Achse gekommen war, in die Innerschweiz. Beide Gesellschaften dienten auch dem starken Pilgerverkehr, der nach Einsiedeln ging. 1466 sollen 130 000 Pilger Einsiedeln besucht haben. Diese kamen zu einem großen Teil allerdings zu Fuß von Konstanz her durch den Thurgau und über das Hörnli und die Seerbrücke von Rapperswil. Die westdeutschen und holländischen Pilger aber waren von Basel oder Laufenburg herauf bis Zürich gewandert. Die Oberwasserschiffer von Zürich pferchten sie in ihre Segelschiffe, denn die Fahrt musste billig sein. Im „Goldenen Engel“ zu Richterswil speisten die Pilger an einem langen Eichentisch, in dessen Tischplatte in der Mitte Vertiefungen, die als Teller dienten, ausgehölt waren, mit Holzlöffeln, welche mit Ketten am Tisch befestigt waren. Übernachtet haben die Pilger meist im Freien und auf Kirchhöfen. Sie waren zum Wandern gezwungen wie die armen, italienischen Arbeiter, die bis

ins 20. Jahrhundert den Simplon überschritten haben und dort zu Zehntausenden von den Augustinermönchen im Hospiz unentgeltlich und reichlich verköstigt wurden. Waren die Pilger dann auf dem Rückweg nach Laufenburg gekommen, dann verfrachteten die Laufenburger sie in ihre Humpelnachen und hinab gings bis Basel, von wo die Pilger auf dem Rhein in ihre Heimat zurückfuhren.

Die Pilger, die nach Rom wollten, fuhren mit den Nauen des Bierwaldstättersees nach Flüelen. Diese Nauen mit ihren kurzen Masten und breiten, rechteckigen Segeln haben dem Transport von Personen, Vieh und Waren ebenso gedient wie in Kriegszeiten den Kriegern.

Die Berner unterhielten, wie die Genfer und Savoyer, hochgebaute, große Galeeren auf dem Genfersee. Sie fuhren aber auch mit Weidlingen auf der Aare. Die Berner, Zürcher und Schaffhauser Weidlinge waren im Bau sehr ähnlich. Auf dem Genfersee verwendete man im 16. bis ins 18. Jahrhundert drei Schiffstypen: die langen, schmalen Barken mit großen Dreiecksegeln, die gedrungener gebauten Nauen, die einen längeren Mast und größere Segel als die Urner Nauen hatten, und die großen Galeeren, die meist zwei Masten besaßen. Alle diese Schiffe waren hauptsächlich für den Warentransport bestimmt. Die Verwendung von See- und Flusschiffen in Kriegszeiten war vielseitig. Im alten Zürichkrieg

wurden auf dem Zürichsee Seeschlachten geschlagen, wie zu der Römer Zeiten auf dem Bodensee. Im Jahre 1646 ließen die Zürcher eine Kriegsflotte von 50 Schiffen bauen. Davon besaßen sie 1783 noch 31. 1655 hatte General Werdmüller mit sechs Kriegsschiffen erfolglos Rapperswil belagert. Und als die Österreicher, Russen und Franzosen 1798 die Schweiz verheerten, kämpften auf dem Zürichsee und Bodensee die beiden Parteien mit wechselndem Glück gegeneinander. Zürich tafelte seine Kriegsschiffe erst nach 1810 ab.

Die alten Schiffahrtsrechte hielten sich noch ein Bierthalbjahrhundert länger. Erst in den Dreißigerjahren des 19. Jahrhunderts wurden sie auf dem Rhein und anderen Gewässern aufgehoben. Nun konnte sich jedermann frei am Schiffsgewerbe beteiligen. Jetzt begannen aber die Dampfschiffe ihren Siegeszug, der zur Aufhebung der Segelschiffahrt führte. Am 26. November 1824 landete der erste Dampfer auf dem Bodensee, das württembergische Dampfschiff „Wilhelm“, in Rorschach. 1831 fuhren drei und 1839 schon sechs Dampfschiffe auf dem Bodensee. Auch auf den anderen Schweizerseen wurden jetzt Dampfer in Betrieb gesetzt. Der Flusschiffahrt bereitete die Entwicklung der Eisenbahnen ein Ende. Am 9. August 1847 fuhr die erste Schweizerbahn von Zürich nach Baden. Nach und nach wurde die Schweiz mit einem immer dichteren Eisenbahnnetz überzogen. Für die Flusschiffe waren einfach keine Ladungen mehr vorhanden.

Heute aber ist das Problem wieder anders geworden. Die Schwergüter Kohle, Stahl, Eisen, Korn, Holz usw. sollten mit möglichst billigen Frachten und in großen

Mengen mit Schleppschiffen- und fähnen an die Landesgrenze und auf Binnenschiffahrtskanälen in das Landesinnere geführt werden. Die Industrie erhielte dadurch billigere Rohstoffe. Die Eisenbahnen, die bereits ganz elektrifiziert sind, würden dadurch nicht oder nur wenig beeinträchtigt. In den Nachbarländern bestehen Bahnen und Binnenschiffahrt längstens nebeneinander.

Für die Ostschweiz würde die Schleppschiffahrt auf dem Rhein bis in den Bodensee den notwendigen Auf-

schwung bringen und sie vor dem Schicksal einer toten Insel bewahren. Genf und Locarno aber würden, wenn die Rhone-Rheinschiffahrt und der Benedig-Langensee-Kanal verwirklicht werden sollten, einen bedeutenden Fortschritt erreichen, der, wie wohl niemand bestreitet, auch ihnen zu ihrem Wiederaufschwung nötig ist. Das geflügelte Wort der Römer „*Navigare necesse est*“ (Schiffahrt ist notwendig) ist wohl hier wie dort auf die beste Art bewiesen.

As em Bifängli

E Hüratsgschicht vu Schwande (Glarner Dialekt) Von Emanuel Schmid.

Heid Ihr d'r Güscht im Oberdorf z'Schwande au noch bhännit? E so ne grössere, feschte Maa, mit chlei röötsche Haar, isch immer eso fädig glüsse? - Er hett speeter d's Babetti im Bifängli ghüratet und - wie! Mä het noch nach Jäyre d'ru erzellt und glachet!"

Gär lang isch er zünem z'Liecht, het aber nie so recht welle vürsch machen mit em Hochstet, isch syner Lebzig e chlei e wylwänggische Maa gsi. D'rby aber solid, gar nüd strytbar und het ettis Rappe kha.

D's Babetti isch vu rechte Lüüte nache gsy. Si heid e chlys, schuldesrys Heimel kha und, wie mä khört het, nüd gad prezys zu de ermere Lüüte khört. Au sußt e gmöggigs Meitli gsy, grubeleti Haar und e frohs Smüet.

D'r Güscht het digg e Samstig oder Sunntig uss gluh mit z'Liecht chu und d's Babetti het Chummer kha, er chännt em am End noch uitru werde bis zletscht. Wo d'r Güscht wieder emal id's Bifängli chunnt, heid's ne z'Red gstellit; aber er het Usrede gfuehrt, mä hets guet müese mergge und isch zytli wieder abgschobe.

D's Babetti het natürlí im Dorf unde naache gfraget, was mit dem Posz syg und vernuh, daß er en Art e Liebsti heig im Underland; im letichte Dienst z'Näfels oder z'Mullis; e grusam e vürnähmi, die's ehm guet chänn. Im „Schwert“ z'Näfels heig er mal wagger mit cre tanzet. Heig gmalet Lippe und Augebraame, laggiert rot Fingernägel und gliszeri vu Gold und Edelstei. Au d'r Pöschtlar chännt ettis erzelle, wenn er dörft.

D's Babetti het das d'r Muetter brichter; aber die het gmeint, es soll ne nu mache luh; die passi sowieso nüt zum e Puur, das werdi er hoffetli selber igsy und chämm de schu wieder.

Aber d's Babetti isch nüd ganz iverschandte gsy mit dem Raat. Mä het ihm gseit, d'r Batter vu dere Jumpsfere syg jedefalls e bordryche Maa, heig z'Züri 2-3 grösseri Hüüser, da sig Geld umme wie Streui; heig allerdings noch zwyp ander Töchtere, die au grusame Gstaad füehret. Das het em Babetti z'dängge gy! Eisteils het's d'r Güscht gere kha und dänn, was wurded au d'Lüüt sage, wenn's ette sött ussguh? D's Babetti isch ebe schu i de Jahre gsy und es Gheimnis isch au feis mi gsy, as es und d'r Güscht földed es Paar gy. Also gad farre het's d'r Güscht au nüd welle luh und mängi Nacht nüd guet gschlaafe.

Aber au d'r Güscht isch digg i ängge Rääte gsy. Eisteils wär em d's Babetti gar nüd ette verleidet und

hätt zu ihm ehnder paßt, as disi, das ischt kä Fraag gsy. Und au d'Muetter isch e bravi verständegi Frau gsy und d's Gwisse het ne doch au digg plaaget. Und de het er d'r Better vun em, d'r alt Gmeindrat Zopfi, ettis fürchte müese. Er isch äm Babetti d'r neechscht Eigi, au si Götti und im Dorf e g'achtete Maa gsy und hätti ette au d'Gesetz chlei kännt. Gad eso eisach wär die Sach weleweg nüd gange, mit em Abbräche d'r Liebschaft und de ebe, d's Gspräach im Dorf, das hätt er ersorget.

D's Babetti het erscht jetz gmerggt, wie gere es d'r Güscht het und planget, bis er wieder emal chu isch. Es het nüüt d'r glyche tue, us luuter Angscht, er chännt ette wieder fort. Aber d'Muetter het ne z'Gvatter gnuh und het em Kasilanz abglese, bis em Babett ased fascht Träne chänd.

E so es Modedämlí gäb doch nie kä Püüri; chäm ja nüd emal i Gade ine, us luuter Angscht, es chäm bschisni Schüeli über; dörfti ja käs Rind aabinde oder abluh und e Gmaleti passi überhaupt i kä Puurestube, das werdi er hoffetli selber mergge", seit si.

D'r Güscht isch vorhär in ere Versammlig und hüt gar grusam guet ugleit gsy. Er het si b'rede luh und isch gar iverschandte, daß ma d's Ufgebot soll erguh luh im Amtsblatt; er syg mit allem z'einte. - D's Babetti het die Nacht guet chänne schlafe.

Underdesse heid aber ander Lüt em Güscht d'r Chops volle gredt. Er syg e tumme Kärl, wenn er eso e günschtegi Parti fahre läß. Wie mä khöri, zelli das Fräulein sicher uf ihne. Da wär Gelt umme, er chännt e Chnecht ha, wenn sie au kä Püüri gäb. Und Charte find da z'flüüge chu vu Näfels, mit Bilbere und Sprüch, daß d'r Güscht finer Sach het chänne sicher sy. Er het würggli müese wylwangge und het au viel schlecht gschlaafe, isch nu ette emal i d's Bifängli ufe und immer twuthe gsy und nüd viel gret für füf Rappe.

D'r Better Zopfi het ne emal underwegs z'Red gstellit und gmeint, es wär doch emal Zyt, daß die Sach vorwärts gieng; er hoffi nüd, daß er ette em Meitli abtrünnig werde well?

D'r Güscht het si usgret, so guet's gange isch und hei trappet. Bim nechschre Buech het er äntli doch müese Ernisch machen und isch d'r Tag bstimmt worde, wo si weled ziviele. So wyt heid si's ased bracht. D's Babetti het usgaatmet und d'Muetter gad au.