

Zeitschrift: Marchring
Herausgeber: Marchring, Kulturhistorische Gesellschaft der March
Band: - (2017)
Heft: 59

Artikel: Die Schifffahrt durch die Linthebene
Autor: Glaus, Beat
Kapitel: Die Waren, Taxen und Löhne
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1044380>

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: 29.04.2026

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

Die Waren, Taxen und Löhne

Stände und Kommunen benützten ihre Regalien, um vom Handel zu profitieren. Sie erhoben Un- und Standgelder, Ein-, Durch- und Ausfuhrzölle usw. Einzig was der Selbstversorgung der eigenen und verbündeten Landsleute diene, vor allem mit Getreide, war der meisten dieser Abgaben enthoben. Handelswaren und ihre Tarife pflegten damals wie heute auf Mangel, Teuerung und Belastungen, Krieg oder Innovationen zu reagieren. Anders als heute waren jedoch Gewicht, Mass und Geld bis zur Normierung in der Neuzeit regional verschieden, sogar bei gleichen Namen wichen die Grössen von einander ab.¹ Ein paar diesbezügliche Andeutungen erscheinen deshalb wohl nötig.

Bemerkungen zum Komplex von Mass, Gewicht und Münzwesen

Taxiert wurden die Waren lange der Einfachheit halber nach ihrer Erscheinungsweise.² Deshalb liessen sich der reichlichen Fachliteratur unschwer die unterschiedlichsten Angaben und Gleichsetzungen entnehmen.³ Gewisse Bezeichnungen mögen uns zusätzlich irritieren: Eine «Ledi», Plural «Ledinen», meinte nicht das

Ledischiff,⁴ sondern eine «Wagenladung für 2 Pferde».⁵ Der uns noch von der Schule vertraute Zentner ist nicht unser Doppelzentner zu 100 kg, sondern wog 100 Pfund oder 50 kg. Dazu gab es leichte und schwere Pfunde, beispielsweise solche zu 32 oder mehr Lot.⁶ Man mass mit Schiff, Floss,⁷ Ladung, Stück,⁸ Saum,⁹ Mütt,¹⁰ Sack,¹¹ Röhrli,¹² Viertel,¹³ Mass¹⁴ usw.

- 1 Entsprechend in Einzelnem abweichend ist deren Verzeichnung, vgl. Dubler, Dürst, Horat, HBLs, HLS usw.
- 2 Abschiede 7.II-c (1749 III.) S. 72: Beschwerden der Schiffsmeister, dass Schwyzer und Glarner «Kässpalen» jetzt 4 Zentner wögen gegenüber den früheren 3 Ztn. Man möge sie also nach Gewicht bezahlen, ebenso die Glarner Kisten mit Baumwollgarn, die Schaffhauser und Rheinauer Kornsendungen sowie die lothringischen Salzfüsser, «und zwar vom Ztn. 2 gute Batzen hinab und drei hinauf».
- 3 Für nachfolgende «Blütenlese» halte ich mich bei den Begriffsdeutungen ans Schweizerdeutsche Wörterbuch (Idiotikon), fürs ihnen zugeschriebene Mass kurzerhand und simplifizierend an die Dürsts Angaben (S. 132, auf Glarus bezogen) und diejenigen Heldmanns (insbesondere für Zürich, S. 78 f.).

- 4 Zum Schiff unten, S. 45, Anm. 12 (Schiffsordnung 1850): die Last, die ein Reckschiff enthalten solle, von 7000 kg auf 7500 kg heraufgesetzt, also auf 7 bis 7 ½ Tonnen.
- 5 Nach Dürst, S. 133, besteht die Ledi aus 8 bis 14 Säcken bzw. 7 Eimern oder 9 bis 10 Doppelzentnern (Härry, S. 227, nimmt die Ledi für 1 Tonne).
- 6 Vgl. Heldmann.
- 7 Verbundene Holzstämme, die als Wasserfahrzeug benutzt wurden und der Holzversorgung dienten, nicht selten mit Scheitern und anderem beladen, auf dem See gezogen, im Fluss lediglich gesteuert. Vgl. Abschnitt «Holzflösserei», S. 40.
- 8 Eine gebräuchliche Zolleinheit, von der Bodmer, S. 59, für sein Warendiagramm ausgeht (s. u.). Abschied 7.II-e (1749 III.), S. 72. normiert (gemäss Abschiede, Zollordnung von 1611/12), «dass ein *Stuck* feiner Ware 225 und grober bis 250 Pfund halten solle; auch werde ein *Stuck* für eine [einseitige?] Pferdelast gehalten und 2 *Stuck* für einen Saum gerechnet» vgl. u.).
- 9 Pferde- oder Maultierlast, nach Dürst 3 bis 4 Mütt oder 200 bis 250 kg (?). Vgl. Abschied 7.II-c (oben Anm. 2): Lt. Abschiede 1611/12 gelte 1 *Stuck* (feiner bzw. grober Ware) für 225 bis 250 Pfund. «Auch werde 1 *Stuck* für eine Pferdelast gehalten und 2 *Stuck* für 1 Saum gerechnet.» Dagegen Schwyz und Glarus, «dass bei ihnen 1 Saum genannt werde, was ein Pferd trage, und dass das Zollregale und die Schiffsordnung dadurch leiden, wenn man 2 Stücke zu 1 Saum machen wolle!» Vgl. dazu Tabelle 2. – Gesäumt wurde der Wein in «Lägele», dem länglichen Tragfass elliptischen Querschnitts zu 30 bis 50 Mass von 1 ½ Litern, also 45 bis 75 Litern. 2 «Lägele» ergaben einen Saum (Idiotikon), Dürst bemisst S. 133 den Saum mit gut 127 Litern. Lat. *lagena*, Holzfässchen.
- 10 Altes Hohlmass, von lat. *modius*, Scheffel; nach Dürst 83 Liter oder ca. 65 kg Zürcher Mass.
- 11 Der «Sack» kam von der «Mannslast» her (HLS), vgl. «Burdia» (Idiotikon), um 100 bis 120 Pfund, ein Heutuch aber 3 Zentner (150 kg)! Zur Ergonomie: Internet, «Sack tragen», 55–105 kg, günstig 80 kg.
- 12 Langes, schmales Fässchen für trockene Frucht, auch Salz.
- 13 Mittleres Mass fester und flüssiger Güter, bei Getreide nach Dürst gut 20 l oder gut 15 kg.

Tabelle 2: Zürcher Mass¹⁵

1 Mütt	«glattes» Getreide	81 Liter oder etwa 65 kg
1 Viertel	do.	20,3 Liter oder rund 16 kg
1 Malter	Hülsenfrüchte oder «Grobes»	329 Liter oder etwa 250 kg
1 Viertel	do.	20½ Liter oder knapp 15 kg
1 Immi	Getreide	um 2 Liter oder 1,5 kg
1 Saum	«lauteres» Getränk	1⅔ Hektoliter
1 Saum	«trübes» Getränk	etwa 1¾ Hektoliter
1 Eimer	do.	gut 1 Hektoliter
1 Viertel	do.	27 Liter
1 Mass	«lauteres» oder «trübes» Getränk	1,8 Liter
1 Mass	Salz	um 2 Liter

Das beladene Ledischiff pflgte um 1750 etwa folgende Lasten aufwärts zu befördern:

Tabelle 3: Ladung eines Ledischiffs¹⁶

Ein Ledischiff enthält um 1750	140 bis 150 Zentner = ca. 7500 kg, evtl. mehr
also grobes bzw. feines Kaufmannsgut	56 bis 62 Stück à 225 bis 250 Pfund
oder ebenso viele Saum zu 1 Stück	der herkömmlichen Weesner Zollordnung halber

Leichte und schwere oder sperrige Güter belasteten somit Träger und Fahrzeug unterschiedlich. Man unterschied deshalb zwischen «glatter» und «rauer» Feldfrucht, also Kernen und dergleichen, gegenüber Gerste und Hülsenfrüchten, beim Kaufmannsgut zwischen «feiner» Ware wie Seide oder Baumwolle und dem übrigen «groben» Zeug. Mit obiger Tabelle will ich ohne tie-

fere Ansprüche lediglich die oft vorkommenden Ausdrücke nochmals veranschaulichen.¹⁷

14 Fürs Flüssige von knapp 1 bis 2 Liter; auch Hohlmass für Schüttgüter, z. B. Getreide.

15 Nach Heldmann, z. B.: 1 Viertel «glattes» Getreide = 1035 Kubikzoll, «raues» gut 14 Kubikzoll grösser; 1 Viertel «lauteres» Getränk = 1380 Kubikzoll, das «trübe» Viertel aber knapp 100 Kubikzoll grösser.

16 Schifffahrtsordnung 1750 (STAZ, L 101/6), §9; Abschiede 7.II (1749/1511/12).

17 Dabei benütze ich wo möglich meine Quellen, im Übrigen halte ich mich an Heldmann, dessen frz. Kubikzoll ich auf 19,6 cm³ abrunde (nach Larousse: 1 pied = 32,5 cm, 1 pouce (Zoll) = 1/12 pied = 2,7 cm, dies hoch 3. Das Verhältnis Liter zu kg entlehne ich Dürst, S. 132: das Zürcher Kornviertel zu 83 Litern = ca. 65 kg.

Tabelle 4: Vorschlag zu einer Münzvereinheitlichung, um 1650¹⁸

4.1 «Gangbare» goldene und silberne Geldsorten¹⁹

1 Dukaten in Gold	gleich 3 Gulden 24 Schilling
1 Krone in Silber	gleich 1 Gulden 24 Schilling
1 eidgenössischer Taler in Silber	gleich 1 Gulden 32 Schilling
1 Gulden in Gold	im Mittelalter Goldmünze, nun Rechnungseinheit

4.2 «Hand- oder Kleines Münz»: 1 Gulden gilt

2 Pfund	15/16 Batzen (Bz)	40 Schilling (Sh)	60 Kreuzer	240 ZH Pfennig 240 SZ Angster	480 Heller
	1 guter Batzen	2 Sh 4 Pfennig	4 Kr.	16 Pfennig	32 Hl.
	1 Bz gewöhnlich	2 Schilling	3 Kr. 3 Pf.	15 Pfennig	30 Hl.
		1 Schilling		6 Pfennig	12 Hl.
			1 Kreuzer	4 Pfennig	8 Hl.
				1 Pfennig	2 Hl.

Bemerkungen zum Münzwesen

Eine ähnliche Vielfalt wie bei Mass und Gewicht herrschte beim Geld, und je nach Metallgehalt unterschied man ebenfalls zwischen «guten» und gewöhnlichen Münzen. Gebräuchliche Rechnungseinheit war in der Neuzeit der Gulden, in Zürich beispielsweise zu 40 Schilling oder 60 Kreuzern oder 16 Batzen genommen.²⁰ Spätmittelalterlich war das Pfund, erst gewogen und gezählt, später zur Rechnungseinheit abgesunken. Ähnlich wie die Währungen waren die wirklich gepräg-

ten Münzen ebenfalls recht zahlreich. So gab es in Kupfer Rappen, Kreuzer, Angster, Pfennige und Heller, in Silber «ganze, halbe und Viertel-Taler», sodann Schillinge und Batzen von mehrfachem bis halbem Wert, in Gold «doppelte, einfache, halbe und Vierteldukaten». Mittels der internationalen Verflechtung waren häufig fremde Geldsorten in Gebrauch.²¹ In Tabelle 4.1 gebe ich die recht komplizierten schweizerischen Verhältnisse stark vereinfachend wieder.

¹⁸ Abschiede 6. I. 2. S. 1067, 1834f.; «Model, nach welchem man die Conformitet in Müntzen, Gwicht und Messen in der Eydgnoschafft einrichten könnte».

¹⁹ Nach Heldmann, S. 73, anno 1786 mit 4 ¾ Gulden bestimmt.

²⁰ Heldmann, S. 79. Der Einsiedler Gulden galt allerdings 50 Schilling, der Louisdor dort 10 ½ Gulden, die Krone 80 Schilling, 1 Pfund Geld = 5 Kronen (Meyer v. Knonau, S. 144).

²¹ Silbergeld nach Heldmann, S. 78, dazu, S. 79, an die 20 gebräuchliche ausländische Münzsorten erwähnt.

Die Handelswaren und ihre Taxen (Zölle, Brückengeld usw.)

Zürich wurde seit Mitte des 13. Jahrhunderts von einem Rat aus Adligen und Kaufleuten regiert. Dieser handhabte Markt, Zoll und Münz und brachte wirtschaftlichen Schwung in die Stadt. Die «Oberwassergesellschaft» pflegte bevorrechtigt die Fuhr auf den Zürichsee und zum Walensee. «Das Wollen-, Leinen- und Gerbergewerbe, besonders aber die Seidenschleierweberei fanden bis weit nach Norddeutschland, Italien, Ungarn und Polen grossen Absatz.»²² Produkte²³ wie Rohseide, Baumwolle, orientalische Gewürze und Drogen stammten vorwiegend aus Venedig und Bologna, Mailand folgte. Bürgermeister Bruns Revolution von 1336 verbreiterte die politische und wirtschaftliche Basis. Fünfzig Jahre später entstand daraus die Vorherrschaft der Zünfte. Der abnehmende Textilexport²⁴ wurde ab Ende des 14. Jahrhunderts ergänzt durch «den Salz-, Wein-, Eisen- und Stahlhandel und den Handel mit Getreide», welche im Unterschied zu den früheren Exporten «in der Stadt Zürich konzentriert wurde». Zürich wurde so zum wirtschaftlichen Motor für die Ost- und Zentralschweiz. Dies stimulierte das Transportwesen, zuerst zur See und auf der Limmat, nach dem Fall feudaler Barrieren auch via Walensee und Linth ins Oberland. Zürich sicherte sich beim Güterumschlag mit ausgefeilten Kaufhaustarifen eine

22 Peyer Hans Conrad, S. 207 in: Handbuch der Schweizer Geschichte, Bd. I (1980).

23 Schnyder 1937, S. X f.

24 Schnyder 1937, S. XVII f. Zu Zürichs Eisen- und Stahlhandel: Schnyder 1936. Schnyers Kaufhaustarif von 1508 (Schnyder 1938, S. 170 f.) enthält an die 150 Warentaxen «um Lagerlohn, Hausgeld, Zoll und Ungeld», die ausser den genannten Gattungen auch eine Menge weiterer Metalle und Lebensmittel benennen (z. B. Fisch, Fleisch, Nuss und Öl, Milchprodukte, Leder, Glas, Steinwaren).

gute Einkommensquelle.²⁵ Seine Nachbarn bestanden, oft erfolgreich, auf Taxbefreiung (meist für Eigengut).²⁶ Schwyz profitierte davon am Nadelöhr zu Grinau.

Tabelle 5: Grinau-Zoll um 1500 für «Alles so das Wasser uff und niderfahrt»²⁷

«1 Mess Saltz, 1 Ballen Stachel, 1 Ballen Ysen»	je 1 Angster
«Welsch Win», Kaufmannsgut, Käse, Unschlitt	je Saum 2 Angster
Leder, Tuch, Baumwolle, «Krämerey, welicherley das ist»	je Saum 2 Angster
«1 Mülystein gross oder klein, 1 Ledy Ruschfarb» (= Reisholz-Bündel)	je 2 Schilling
Von «1 Ledy Ströwy»	1 «Bürdy»

Was die Stadt Zürich im Zweiten Kappellerkrieg an Vermögen und Prestige einbüsste, machte sie also durch aufblühendes Gewerbe und den Handel wett. Vermutlich hatte Zürichs west-östliche Wasserstrasse im 16. Jahrhundert die beste Zeit; dies unbeschadet der längst offenen Gotthardroute und trotz oder wegen der Reichskonflikte mit Frankreich um die Oberherrschaft

25 Vgl. den ausführlichen Zürcher Kaufhaustarif von 1508 (Schnyder 1938, S. 170–179) betr. Lager- und Hausgeld, Zoll und Ungeld. Er taxierte rund 130 Waren in den Gattungen Salz, Stahl, Eisen u. a. Metalle, Wetz- und Weinstein sowie Farben, Harz, Wachs und Glas, Leder und Fell, Gewürze, Fisch, Nuss und Öl, Milchprodukte, Fett und Honig, Getreide, Schweine und Schweinefleisch, Wein, feine und grobe Textilien, Federn sowie Schindel- u. a. Holz.

26 Z. B. Abschiede 7. I., Nr. 254a (1726 V. 14.–18.); Nr. 257a (1727 I. 13.–20.). Hartnäckiger war die Abgabe des Immi in Zürich zwischen diesem Stand und Glarus umstritten: Abschiede 7. I., Nr. 335 a (1732 III. 3.), ebd. Nr. 335 b, Glarus beschwert sich erfolgreich über die Taxe des Zürcher Einzählers.

27 Ochsner, S. 134: «Item es zollet alles, das Inn und uss Welltschlandt gat, ussgenommen Bücher». Zollfrei war dagegen «was von Zürich gatt, Win, Korn, Haber, Ancken, Ziger». Die «Ruschfarb» nach Ochsner, S. 137, gleich «Ruschfahr», Rüsche lt. Idiotikon ein «langes, grosses Bündel Reisholz, das zu Hause zu kleinern Reishollen verarbeitet wird».

in Italien sowie eidgenössischer, deutscher und französischer Religionskriege. Hauptgüter dieses Transportes waren laut Vollenweider ab Zürich Korn und Landwein, schliesslich seit etwa 1570 zusätzlich Zürcher Textilien, vor allem Zwilchballen, nach Zürich Flumser Eisen, deutsches Salz, Reis, Wein, textile Rohstoffe, aber auch Comer Metallwaren.²⁸ Stationen wie Horgen, Rapperswil, Lachen, Ziegelbrücke, Weesen und Walenstadt belieferten die Innerschweiz, Gaster und Glarus mit Korn, Wein und Salz, umgekehrt jene die Region Zürich mit Holz, Streue und dergleichen, ferner Glarner Schiefer.²⁹ Der wichtige Zürcher Kornmarkt öffnete «jeweils Freitag Morgen 9 Uhr».³⁰ Der Glarner Kornkäufer hatte sich am Freitag früh beim Kornhaus einzufinden, durfte aber von dort «keinen Grämpel [Eigenhandel] treiben, weder mit Wein noch mit Korn noch mit andern Sachen». An Verkaufstagen sollen um 1500 wöchentlich etwa «1000 Mütt» umgesetzt worden sein, davon³¹ knapp die Hälfte nach Graubünden und mehr als ein Viertel für die übrige Südostschweiz sowie in Zürich selber. Wie üblich kompensierten die Zürcher Preise das grössere oder verminderte Angebot.³² Getreidehandel aus Graubünden

nach Italien war bei Bedarf altgewohnt, nicht zuletzt im kriegerischen 16. Jahrhundert.³³ Wurde das auf Eigengebrauch erworbene Getreide weiter verkauft, verminderte dies die Einnahmen der Schiffsmeister. Schnyder teilt für den Weesener Zoll eine Fassung von 1568 mit.³⁴ 1582 wurde deshalb untersagt, «dass zu Weesen und an anderen Orten ein besonderer Korn- oder Fruchtmarkt aufgerichtet werde».³⁵ Nach wie vor aber gelangte «Zürcher» Korn via Bünden nach Italien, sodass die drei Orte verschiedentlich einschritten.³⁶ Während der vier Wochen ab 19. November bis ab 10. Dezember 1595 verliessen wöchentlich gegen 10 beladene Schiffe die Stadt in Richtung Oberland.³⁷

28 Vgl. dazu die Taxen der einzelnen Gütersorten, Anm. 24/25 und 27.

29 Vollenweider, S. 128 f. Zum Salz: Seit Zürich 1531 den Salzhandel in die katholische Innerschweiz gesperrt hatte, scheint dieser eigene Wege gegangen zu sein. Nach HBLS habe damals der Schwyzer Kaufmann Hans Dettling zu Walenstadt grosse Quanten Salz in seine Heimat schmuggeln lassen. Das Alte Land monopolisierte den Salzhandel zunehmend und kaufte selber ein.

30 Nach Bosch, S. 50 f., Blumer-Heer, S. 9

31 Zwischen Februar und März 1528 kauften 103 Ostschweizer in Zürich ein, nämlich 27 Glarner, 25 Bündner und 21 Sarganser, die restlichen dreissig aus Weesen, dem Gaster und Rapperswil sowie aus der March und den Höfen: Bosch, S. 64, mittels der Beglaubigungsscheine, mit denen Zürich sich vor dem Weiterverkauf abzusichern versuchte.

32 Bodmer, Tabelle 2, zeigt Zürcher Müttpreise von 1620 bis 1800. Sie bewegten sich normalerweise um 250 Schilling je Mütt, stiegen aber während des Dreissigjährigen Krieges bis auf 1000 Schillinge. Deutsche Getreidesperren trieben in Frankreichs pfälzischem Krieg den Preis erneut hoch (so um 1695 auf 700 Sh).

33 Vgl. Bosch, S. 60 f.

34 Schnyder 1938, S. 187 f. Taxierte wurde (summarisch) Vieh, eine Ledi sowie ein Saum Gut, ein Mühlestein und der Eimer Wein; die Gebühren beliefen sich von etwa 1 Pfennig bis höchstens 1 Kreuzer.

35 Abschiede 4. II., Nr. 629 a (1582 V. 9.). Dazu Blumer-Heer, S. 33: «Weil jedoch die zu Rapperswil, Uznach, Lachen und andere Nachbarn derer von Weesen für Salz, Wein, Reis und dergl. Frucht einzutauschen gewohnt» wären, sei solcher Tausch im Kleinen auch den Weesnern gestattet.

36 Abschiede 5. I. 1, Nr. 163, s-u, S. 247 (1591 I.); Nr. 193 a (1592 I. 20.), Nr. 320 (1596 XII. 20.), Blumer-Heer zitiert, S. 38–43, eine damals erlassene «Schiffsordnung für Weesen und Walenstadt vom Sebastians-tag», welche guten Einblick in die Schifffahrtsverhältnisse des Walensees gewähre.

37 Vollenweider, S. 155, vgl. Tab. 6. – Abschied V. II. 2, Nr. 265 d, S. 320 (1622 XI. 25), GL gegen «Messer- und Schleikerlohn» durch «die Fasser und Sackträger» in Zürich. Nr. 265 a, gegen 5 Bz. Aufschlag aufs Röhrli Korn (gut 150 Liter oder 130 kg); Nr. 579 (1632 III.), Aufschläge immer noch in Kraft. Abschiede 7. I., Nr. 229/335 (1725 II./1732 III.), GL/ZHer Zwist um das in ZH auf durchgeführtes Korn erhobene «Immi».

Tabelle 6: 1595 von Zürichsee aufwärts geführtes Getreide und ungenanntes Gut nach

Graubünden	87 Ledinen Korn	19 Ledinen Hafer	12 Säcke	
Sargans	44 Ledinen Korn	1 Ledi Hafer	4 Säcke	5 Malter
Weesen	27 Ledinen Korn	21 Ledinen Hafer	19 Säcke	
Glarus	56 Ledinen Korn			
Total	214 Ledinen Korn	41 Ledinen Hafer	35 Säcke	5 Malter

Einen Einbruch, von dem die Linthstrasse sich nie mehr ganz erholten sollte, bescherten 1602 bis 1648 die Bündner Wirren und der Dreissigjährige Krieg. Um 1650 ersetzte Schwyz das Grinau-Fahr durch eine Brücke. Der Tarif wurde dem angepasst und erweitert, wie nachstehende Tabelle zeigt. Für die *«zollpflichtigen, das Wasser auf- und abwärts fahrenden»* Kaufmannswaren, blieb allerdings der bereits bestehende und in Tabelle 5 genannte Tarif von 1500 in Kraft.³⁸

Tabelle 7: Neuer Ausfuhrzoll zu Grinau für linthabwärts geführte Waren (seit ca. 1608)³⁹

Von 1 Ledi Heu bzw. Streue	40 bzw. 25 Schilling
von 1 Ledi Holz	5 gute Batzen
«von jedem Stücklin» Flössholz	1 Schilling
von 1 Wagen	4 gute Batzen
von 1 «Zwey-Räderkarren»	2 gute Batzen
von 1 Schlitten	4 Schilling
Ein durchfahrendes Schiff (geladen oder ungeladen) weil Grinau «vom Schloss bis zu den Reckhütten Steg und Weg erhalten muss».	5 Schilling
Durchführende Ware «wegen Wind und Wetter unter das Tach des Schlosses» unterzustellen kostete je nach Sack oder Saum	2 Kreuzer oder 2 bis 4 Pfennig

³⁸ So auch bei Spiess, S. 58, ad 1608. Gegen die neuen Taxen gab es 1653/4 Einspruch, anscheinend ohne grosse Wirkung (Ochsner, S. 138 f.). Vgl. Abschiede 6.I., Nr. 130d (1654 IX. 3.): Grinauer Zoll gering im Vergleich mit den aufgewendeten Baukosten (Brücke); erhöhter Zürcher Kornhauszoll, als Entschädigung *«für die bis zu dem Kornhaus geführte bequeme Ab- und Zufahrt»*. Vgl. oben Tabellen 1 und 5.

³⁹ Spiess, S. 57 f. (ad 1608). Dazu kommt in Ochsners Tarif von 1650: 1 Koll- und RüsCHFahrt: 60 Schilling (= Uznacher Braunkohle bzw. Reisholz). Vgl. Abschiede 7.II., Nr. 59 b (1749 III.), die zwei letztgenannten Tarife habe Schwyz von den Vorbesitzern (Toggenburg) übernommen.



Die Grinau um 1800, mit Holzbrücke, altem Turm, Wirts- und Amtshaus. Sie war für Schwyz eine wichtige Zoll- und Grenzstation. (ZB Graphische Sammlung)

Bodmers Konjunkturdiagramm

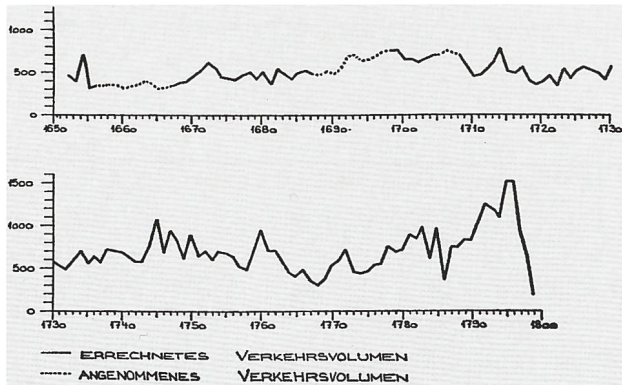
Für die Zeit von 1650 bis 1800 legte Bodmer eine Konjunkturkurve des Wassertransports vor, welche er mittels des *Weesner Zolls* akribisch errechnete (Abschnitt «Zu Weesen durchlaufender Warentransit in Tonnen, 1650–1800, nach Bodmer», S. 27).⁴⁰ Ihre «transitierten» Waren von 15 136 Stück beliefen sie sich in diesem Zeitraum auf rund 1500 Tonnen. Aus diesem Verhältnis zwischen Einnahmen und Gütergewicht liessen sich mittels der laufenden jährlichen Zollgelder die entsprechenden Tonnagen errechnen.

⁴⁰ Bodmer, S. 58 f., Tabelle I, samt Erläuterung dazu (Tabelle II und III verzeichnen die Zürcher Getreidepreise zwischen 1610 und 1800, mit Spitzen in den 1620er-, 1630er-Jahren sowie um 1795 und 1800). Vgl. Bodmer, S. 1 f.

Selbstverständlich erschienen dabei, so Bodmer, nicht die effektiven Tonnen der durchlaufenden Waren, sondern lediglich annähernde Werte. Immerhin ermöglichten diese, angesichts fehlender präziserer Angaben, eine *Konjunkturkurve* zu zeichnen. Der Autor macht es plausibel, dass deren Verlauf «einer Zu- beziehungsweise Abnahme des Verkehrsvolumens durchaus entspricht». Ausser Acht blieben in Bodmers Statistik nahe liegender Weise Waren, die den Weesner Zoll nicht passierten, so Zürichs Import und Export zwischen Ziegelbrücke und dem Zürichsee, von oder nach dem Glarnerland direkt, dem Gaster, der March und der Innerschweiz. Ebenfalls konnten die zwischen 1798 und 1800 beträchtlichen Militärtransporte nicht mehr einbezogen werden, obwohl sie die Linthebene nicht zuletzt auf dem Wasser-

wege durchquerten und hier für Fourageverdienst sorgten. Zwischen 1779 und 1785 wurden im Jahr durchschnittlich 500 Tonnen Güter von Zürich nach Walenstadt gesandt,⁴¹ nämlich gut 7% Seide, knapp 15% andere Gewebe, gut 6% Eisen und Eisenwaren, gut 71% aber unspezifizierte «*Ordinari-Waren*».

Zu Weesen durchlaufender Warentransit in Tonnen, 1650–1800, nach Bodmer⁴²



Kriegerische Auseinandersetzungen zwischen 1650 und 1799 (aus Bodmer): 1) 1653 eidgenössischer Bauernkrieg; 2) 1656 Erster Villmergerkrieg; 3) 1667f. Eroberungskriege von Louis XIV in den Niederlanden; 4) 1688–1697 Pfälzischer Erbfolgekrieg; 5) 1701–1714 Spanischer Erbfolgekrieg; 6) 1712 Zweiter Villmergerkrieg; 7) 1733–1735 Polnischer Thronfolgekrieg; 8) 1740–1748 Eroberung Schlesiens durch Preussen, Österreichischer Erbfolgekrieg; 9) 1756–1763 Siebenjähriger Krieg; 10) 1778–1779 Bayerischer Erbfolgekrieg; 11) 1789f. Französische Revolution; 12) 1792–1797 Erster Koalitionskrieg gegen Frankreich; 13) 1799–1802 Zweiter Koalitionskrieg.

41 Bodmer, S. 46;

42 Bodmer, S. 58f. u. a. a. O.

Zum Transport durch die Linthebene ab 1750 gibt Bodmer weitere Anhaltspunkte.

- 1749 erhielt Zürich auf unserer Route nach wie vor Levanteprodukte, nämlich zyprische Baumwolle, türkischrot gefärbtes Garn, Seide, Reis, Südfrüchte.⁴³
- In den 1760er-Jahren führten Walenstädter Schiffsleute beschränkte Mengen Eisen und Stahl, Salpeter, Wolle, aber auch Rammholz, Rebstecken und Mühlsteine nach Zürich, Horgen und Rapperswil.⁴⁴
- Graf Karl von Zinsendorf stellte in seinem Reisebericht von 1764 die via Linth und anderswoher geführten Güter dem nun weit umfangreicheren Gotthardtransit gegenüber.⁴⁵
- Linthabwärts gelangten insbesondere Wolle, Seidenzeug, aber auch «*Saftfässer*» und Pfäferser «*Heilwasser*» nach Zürich. Aufwärts schickte die Stadt vor allem verarbeitete Textilien in den Süden.
- Die Glarner⁴⁶ hatten schon 1722 kritisiert, dass sie für Tische, welche sie auf eigenen Schiffen «*hinweg ferggten*», 7 Gulden bezahlen müssten, während die Zürcher aber auf ihren Schiffen Stein und Holz führten und lediglich den Linth-Dicken gäben. 1774 verhandelten die Gesandten der fürs Gaster zuständigen Orte

43 Bodmer, S. 32.

44 Bodmer, S. 46.

45 Bodmer, S. 32.

46 Abschiede 7.I, Nr. 200 (1722 XI.); Abschiede 7.II, Nr. 62 (1748 VII. 10), weitere Glarner Missbrauch-Klage.

Schwyz und Glarus «im Kloster ob Gauen», also auf Berg Sion, über Einzelheiten des Weesner Zolls.⁴⁷

Schiffsmeister und Schiffsleute

Die Schiffsmeister waren eine Art Frühunternehmer; ihr Salär entstammte den Sporteln, welche ihnen die Frachten und Transporte einbrachten (Tab.8–10). Sie mussten daraus viele anfallende Spesen begleichen. Die Fuhrkosten setzten sich aus mehreren Teilen zusammen: eigentlichen Frachtkosten, der Fürleite sowie Recker- und Spettknechtstaxen auf der Linth. Zölle wurden wie erwähnt an den Susten bezogen. Wie diese folgten auch die Taxen der Schiffsleute und alsdann ihrer vorgesetzten Schiffsmeister der ökonomischen Entwicklung. Im 15. Jahrhundert musste die eidgenössische Linthschiffahrt noch stark improvisiert werden. Neben den Kaufmannswaren bescherte der Korn-, Wein- und Eisenhandel Zürichern wie Glarnern gute Einnahmen. Der Posten des Schiffsmeisters muss in der Folge recht einträglich gewesen sein. Jedenfalls bezahlte der Glarner Amtsinhaber im 18. Jahrhundert für den Posten «gewisse sehr erhebliche Beträge», so 1719 «laut alter Ordnung jeglicher in Schatz 150 Gulden und jeder auf den Landmann 2 Batzen», was bei etwa 3000 Landleuten nochmals an die 400 Gulden ausmachte.⁴⁸ Im Landsgemeindeort Schwyz wird es kaum anders gewesen sein.

47 Abschiede 7.II, Gaster (1774, S. 1216 f.): Schwyz und Glarus meinen (§ 159). «dass der Churerbote dasjenige, was er in seinem Felleisen und auf seinem Leibe an Barschaft oder anderm über Weesen führe, nicht zu verzollen brauche», dafür aber alles andere, auf Güterschiffen oder Pferden, Karren, Wagen oder Schlitten Durchgeführte. § 161: Vom Salz bezog Weesen «immer schon» 10 Kreuzer je Fass. Glarus dagegen pochte auf 6 Kreuzer, hälftig für die Stände und die Burgerschaft. Diese habe daraus Salzmesser, Seevögte und alle Nebensachen zu bezahlen. Zollfrei war der Bezug zum Hausgebrauch der Landleute beider Stände sowie für die Vogteien Uznach und Gaster. Die Zollbüchse sei abzuschaffen, dafür die verzollten Waren verzeichnet und jährlich abgerechnet, unnötige Mahlzeiten aber vermieden werden.

48 Blumer-Heer, S. 53.

Tabelle 8; Glarner Schiffmannssporteln 1451⁴⁹, Zürcher Eisen-Einnahmen 1574⁵⁰

Glarner Sporteln		Einnahmen zu Zürich 1574	
für 1 Eimer Wein	14 Angster	an Flumser Eisen	69 Pfd. 6 Bz.
1 Mütt Korn	7 Angster	an Glarner Eisen	80 Pfd.
1 Ankenstück	4 Angster		
1 Ziger	4 Angster	Rein-gewinn:	68 Pfd. 4 Bz. 2 Hl.

Die Schifffahrtsregelung von 1498⁵¹ brachte vorerst bessere Ordnung ins Geschäft und fixierte Abgaben. Für Zürcher und «Schiffsleute der obern Orte» galt jetzt gleiches Transportrecht, jene zahlten auf dem Walensee, diese auf dem Zürichsee «Fürleiti» zur Durchfahrerlaubnis. Grobe Ware betraf geringeres, «schlechtes» Kaufmannsgut wie «Leder, Unschlitt, Reis, Pomeranzen, Sogellen (Zoccoli), Holz, Tintenäpfel und Lorbonen» (Lorbeer) usw. Fahrpflicht bestand ab 6 Saum.

49 Blumer-Heer, S. 9. Schiffsmann: der spätere Schiffsmeister.

50 Blumer-Heer, S. 31, nach Vollenweider, S. 130, 152. Einnahmen gut 442 Pfd. minus 374 Pfd.

51 Vollenweider, Beilagen 4–6, S. 166 f., Blumer-Heer, S. 10 f., vgl. oben S. 14. Spezielle Vorschläge für die Zürcher Oberwasser-Schiffer: Zur Fahrt abgefertigt werden solle nur, wer «eigen Schiff und Gschirr» besass, für tauglich galt, über ein gute starkes Schiff mit gutem Segel, Rudern, Sitzbänken und Bandagen verfügte, bei Busse von einer Silbermark. Die am Abkommen nicht beteiligten Weesner sollte Glarus dafür engagieren. Jedem Schiffsmann sollten zwei Aufseher beigegeben werden, welche seine und seines Schiffs Tauglichkeit kontrollierten. Nach Augenschein vom November 1498 verzeichneten die Aufseher 19 Zürcher Schiffsinhaber, einer davon führte mit zwei Söhnen insgesamt drei Boote. Vgl. Schnyder 1937, Nr. 1624.

Tabelle 9: Sporteln der Schiffsleute für geführtes Kaufmannsgut 1498⁵²

	Ware	je	Schiffslohn	Fürleiti
Zürich-Walenstadt	feine Ware	Saum	11 Batzen	2 Batzen
Walenstadt-Zürich	do.	do.	11 Batzen	1 Batzen
Zürich-Walenstadt	grobe Ware	Saum	8 Batzen	1 Kreuzer
Walenstadt-Zürich	do.	do.	7 Batzen	1 Kreuzer

Die *Schiffsordnung von 1532* straffte die Organisation weiter. Menschlichkeiten wie Spiel-, Streit- und Fleischelust, Unkosten für Verpflegung, Übernachtung und dergleichen sorgten immer wieder für Unruhe.⁵³ Teuerung bewog die Schiffsmeister 1569, um Lohnerhöhung zu ersuchen.⁵⁴ Sie argumentierten, ein Schiff koste sie jetzt 28 Gulden statt der früheren 20, ein Mahl beim Wirt 5 gute Schilling statt der bisherigen 4. Man bewilligte ihnen zusätzlich auf Korn je Mütt 1 guten Batzen und auf den Eimer Wein deren 2. Weinfuhren aus dem Oberland kosteten neu 24 bis 30 Schwyzerbatzen, ein Mäss Salz 17 Angster Luzerner Währung. Um

die oft fragwürdige Moral der Schiffsmeister zu heben, erneuerten die drei Orte die Tarifordnung von 1573 (*Tabelle 10*) und erliessen 1584, wie erwähnt, präzisere Vorschriften.⁵⁵

52 Nach Vollenweider, S. 92 und S. 166 (Beilage 4).

53 Vgl. Abschiede 4.I, Nr. 77 (1549 X.), auch oben S. 15.

54 Abschiede 4.II, Nr. 350 (1569 XI.14).

55 Elsener, S. 106 f. Vgl. Abschnitt «Bemerkungen zum Komplex von Mass, Gewicht und Münzwesen», S. 20. Abschiede 5.I, Nr. 723 k (1610 III.): «Die Schiffsmeister beklagen sich über die Neuerung, dass sie beim [Zürcher] Weggen drei Klafter Holz oder wöchentlich 8 Schilling bezahlen sollen, ferner dass sie jenem Herrn, welcher in Zürich und zu Rapperswil den Zoll einnimmt, alle Freitage einen Abendtrunk und dazu 16 Schilling bezahlen müssen, was jährlich 30 Gulden betrage. Nachdem Zürich erläutert hat, dass jene Abgabe an den Zolleinnehmer auf einem alten Brauche beruhe und die Zunft zum Weggen viel Unmuss mit den Schiffsmeistern habe, lässt man es für dermalen dabei bleiben.» 5. II. 1, Nr. 877 (1638 XI.), wiederum Klagen wegen «unordentlicher Fertigung» in Zürich.

Tabelle 10 «Der Schiffsmeister Belohnung» wie anno 1573 bestimmt und gesetzt⁵⁶

«Von einem Mäss Salz»	3 gute Schilling
«Von einer Korn- und Haberledi» nach Sargans bzw. Graubünden, sommers und winters	2 Gulden bzw. 2 Gulden 4 Batzen ZH Währung
«Von einer Soum Stachel» (Stahl)	3½ gute Batzen
«Von 1 Mütt Kernen» nach Glarus oder Gaster – do. von einem Eimer Wein	5 gute Kreuzer 10 gute Kreuzer
«Von einem Centner Glarner Ziger»	5 gute Kreuzer
Für spezielle sperrige «Legelen»	2 Böhmisches Gulden
Ziegel, Steine, «Gsichter» und dergleichen ab Zürich	nach Absprache
Bündner und andere Kaufleute befreit	vom Wassergeld am Zürichsee
Je Saum Zürcher Zwilchballen seeaufwärts und übers Gebirg zu höchstens 1½ Zentnern	16 Zürcher Schilling

Die Schwyzer und Glarner Schiffsmeister waren «mehrereits Wirt, etwa auch Müller» und profitierten so vom Korn und Wein, das sie zu ihrem Hausgebrauch mit sich führten, während der Zürcher «nützig dann

56 Reglement 1532: Elsener, S. 96 f. Blumer-Heer verzeichnet, S. 35 f., ad 1573 meist gleiche Taxen, ferner für Kaufmannsgut je Saum 8 Heller Fürleite sowie 3 Heller Zoll zur Rapperswil, zu Grinau 4, zu Weesen 8 Heller, ebenso für 1 Saum Stahl zu Weesen 8 Heller erwähnt.

etwan Holz nidtsich ab zuo siner Hushaltung» mitnehmen könne. Zum Ausgleich erhielt er Fuhrlohn, wenn jene mehr als 10 Mütt Kernen und 10 Eimer Wein für sich abzweigten.⁵⁷ Wenn Private die Linthstrasse benützten, so hatten sie an deren Unterhalt 16 Schilling je Schiff zu bezahlen. Die Schiffsmeister mussten aus ihren Einnahmen vordringlich alle Wirte, Knechte, Recker, Seiler und so weiter entlönnen und beim Eid in Zürich Rechnung ablegen.⁵⁸ Wie schon gesagt, waren die Recker noch vom Schiff aus zu bezahlen. 1611 wurde, wie öfters, über den Preis verhandelt und er der Teuerung angepasst.⁵⁹ Beispielsweise kostete der Saum Kaufmannsgut, «das ist 2 Stuck, 4 Zentner und 10 Pfund schwer», neu 9 Batzen, der Saum Stahl und Eisen 14 Kreuzer, das Mass Salz 4 Schilling. Der Mütt Kernen kostete die Glarner 6 statt 5 Kreuzer, der Eimer Wein neu 12, der eingeführte Zentner Glarner Ziger aber etwas weniger. Auch Recker und Schiffs-knechte heischten bei Teuerung, unrentablen Fuhren und anderen Nachteilen Lohnerhöhung, so beispielsweise 1612 oder 1654.⁶⁰ Mit der Zeit wurden Frachtgüter anders gebündelt. So kritisierten die Schiffsmeister 1749, dass bestimmte Stückgüter erheblich schwerer gepackt würden, und verlangten Bezahlung nach Gewicht, dazu auf- und abwärts vom Zentner zwei gute Batzen.⁶¹ Schwierigkeiten auf der Linthschiffahrt in der zweiten Jahrhunderthälfte bewogen die Schiffsmeister einmal mehr zu lamentieren. So beklagten sie im Spätsommer 1764 vor den zu-

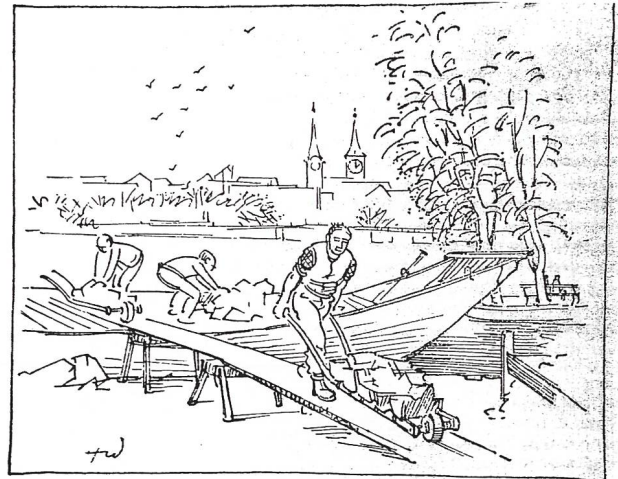
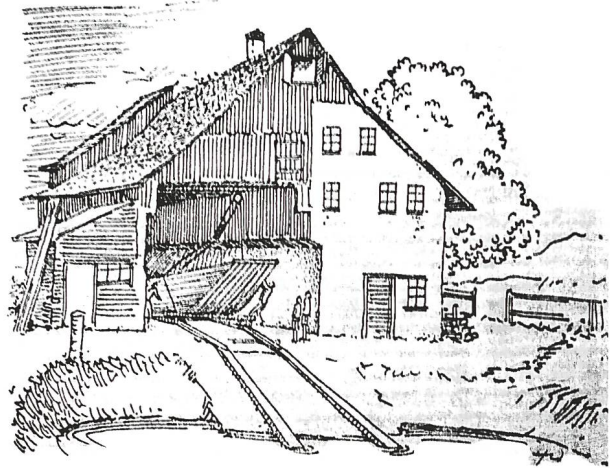
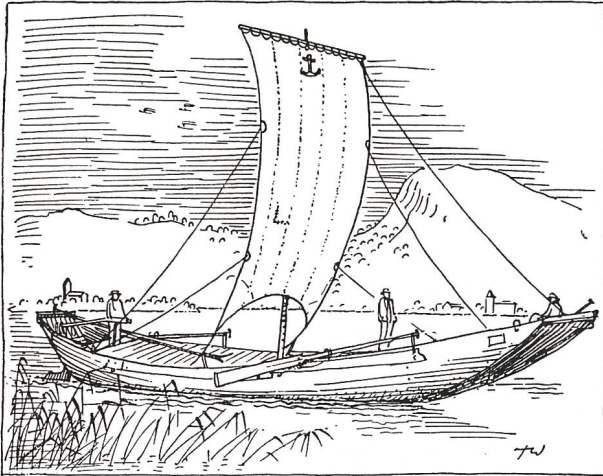
57 Elsener, S. 111 (§8).

58 Elsener, S. 101.

59 Abschiede 5. I., Nr. 766 (1611 III. 12.). Das Kaufmannsgut zu 2 Stück, 4 Zentner und 10 Pfund schwer.

60 Siehe das im Reckerkapitel Ausgeführte.

61 Abschiede 7. II., Nr. 59 (1749 III.). Vormals wäre feine Ware 225 Pfund und grobe fünf Zentner schwer gewesen. Glarner und Schwyzer «Kässpalen» hätten früher drei Zentner statt wie jetzt vier gewogen. Das Stück habe für eine Pferdelastrast und zwei Stück für einen Saum gegolten. Dagegen war in Schwyz und Glarus der Saum ein Stück gleich einer Pferdelastrast.



Schiffe und Schiffsleute vom Zürichsee

Lastschiff, Schiffmacherei und «vo Spiis, Trank und Arbet bin Schifflüte». Zürcher Schiffer engagierten sich auch auf der Linth stark. (Hans Witzig, nach Hasler)

ständigen Konferenzen den am Langwuhr «*bedeutenden, durch den Ausbruch der Linth erlittenen Schaden*». Es sei ihnen unmöglich, den Dienst fortzusetzen, «*wenn man ihnen nicht kräftigst beistehe oder ihre Löhne erhöhe*». Hätten sie doch schon im verflossenen guten Jahre ziemlich viel verloren.⁶²

Sozusagen vorprogrammiert waren Konflikte mit den sogenannten «*Zinsschiffsleuten*». Es waren dies, wie angedeutet, gegen Lohn zur Frachtbeförderung angeheuerte freie Schiffsleute vornehmlich des Zürichsees mit oft kleineren Schiffen.⁶³ Sie pflegten seit alters Getreide und Anderes ins Oberland zu führen, linthabwärts auch Holz usw., waren aber verpflichtet, den Schiffsmeistern 16 Schilling Weggeld zu zahlen⁶⁴ und ihre Boote durch deren Recker flussaufziehen zu lassen. Von den Komplikationen, welche die Vereisung des Zürichsees der Schifffahrt bescherte, werde ich im Abschnitt zur Überlandfuhr berichten. Unklar war vor allem die Rangfolge der dafür zuständigen Fuhrleute. Aber auch die beim Transit zu entrichtenden Weggelder und ein sogenannter Überlohn⁶⁵ der Recker sorgten für Missstimmung. Die schwieriger gewordenen Fahrverhältnisse auf der Linth des späteren 18. Jahrhunderts hatten zur Folge, dass hier ebenfalls ein Überlohn bezogen wurde. 1768 forderten die Glarner Gesandten die Oberen Schiffsmeister beim Eid auf, den Zuschlag getreulich selber oder durch Vertreter einzuziehen. Diene dieser doch einzig und allein zur Bezahlung der Unterhaltskosten für Reckwege und Wuhre.⁶⁶ Man

62 Abschiede 7.II., Nr. 242 (1764 VII.), Nr. 247 Grinau-Konferenz (1764 IX. 7.-9.).

63 Vgl. Schweizerdeutsches Wörterbuch, sub Zinsschiff.

64 Abschiede 5.II. 1, Nr. 493 (1629 III. 26.). Abschiede 6.I. 1, Nr. 130 c (1654 IX. 2.) neue Klage; usf. Mehr dazu unten im Reckerkapitel.

65 Zuschlag zur regulären Transportgebühr, z. B. als Teuerungsausgleich.

66 Abschiede 7.II., Nr. 299 d (1768 XII.).

zahlte dafür vermutlich den sogenannten «*Linth-Dicken*».⁶⁷ Bezahlen musste ihn, hiess es 1791, wer über das oberste Gatter auf dem Staffelried hinauf fahre, die Schiffsmeister zogen ihn ein.⁶⁸ Nun wurde dieser Überlohn dazu verwendet, die Geldvorschüsse beim Ausbau der Spettlinth zu amortisieren.⁶⁹

Die Schifferordnung der Helvetik wie auch Ihre nächsten Fortsetzungen, unten in Teil II, Abschnitt «*Hans Conrad Eschers Werk und die Kanalschifffahrt, 1807-1847*», S. 55, behielten die bisherigen Strukturen der Oberschiffsmeister, Frachtgebühren, Zölle usw. weitgehend bei. Das Zürcher Kauf- und Waaghaus blieb Hauptbüro. Der Wartung des Linthbettes mit Wuhren, Reckwegen und so weiter diente vom Kaufmannsgut «*der bisherige Überlohn von 1 Batzen 6 Rappen*» plus ein «*Abtrag*» von «*2 Batzen und ein und ein drittel Rappen*» sowie vom Privatschiff 42 1/3 Rappen und vom «*Lädlischiff*» 21 1/3 Rappen.⁷⁰

67 Dicken, im Gegensatz zu den dünnen Pfennigen im 15. Jh. geschaffene Silbermünze, ursprünglich im Wert von etwa 1/2 Gulden.

68 Abschiede 8, Nr. 170 m (1791 V.).

69 Abschiede 8, Nr. 230 e/a (1796 VII.), vgl. Nr. 243 d (1797 VII.). Zur Spettlinth siehe Abschnitt «*Das Spettlinth-Projekt von 1785*», S. 47.

70 ASHR VII, Nr. 117 (1801 IX. 16.); zu den Finanzen § 6, 7, 13, 15 u. a. gleichen Orts § 15: «*Da indessen auch von den übrigen Privat-Schiffen ein Überlohn zu beziehen ist, nämlich von einer Ledi obsich und nidsich zusammen vier Batzen, zwei und zwei Drittel-Rappen, und von einem Lädlischiff zwei Batzen, ein und ein Drittel-Rappen, so geheissen Linthdicken, so wird der Oberschiffsmeister des Kantons Linth solchen einziehen und halbjährlich dem Waagmeister in Zürich, zu Handen der Kauf- und Waaghaus-Commission, verrechnen.*»