

<b>Zeitschrift:</b>	Thurgauische Beiträge zur vaterländischen Geschichte
<b>Herausgeber:</b>	Historischer Verein des Kantons Thurgau
<b>Band:</b>	68 (1931)
<b>Heft:</b>	68
<b>Artikel:</b>	Das Strassen- und Schiffahrtswesen der Nordostschweiz im Mittelalter
<b>Autor:</b>	Moser, Fritz C.
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-584576">https://doi.org/10.5169/seals-584576</a>

### **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:** 23.02.2026

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

# Das Straßen- und Schiffahrtswesen der Nordostschweiz im Mittelalter.

Von Fritz C. Moiser.

## Einleitung.

### I. Geographische Grundlagen.

Die Entwicklung des Straßen- und Schiffahrtswesens der Nordostschweiz ist eng verknüpft mit der Bodengestaltung dieses Landes.

Die Nordostschweiz ist ein Gebiet, das in seiner Form eigentlich eine Insel darstellt. Auf allen Seiten ist sie von Seen und Flüssen umschlossen. Eine Ausnahme macht nur das Gebiet des heutigen Kantons Schaffhausen. Der ganze Osten und Norden ist umrahmt von dem mächtigen Becken des Bodensees und dem breiten Rhein. Aare, Limmat, Zürichsee und Walensee schließen den Westen und Süden ab. Schiffbar waren außer den Seen sowohl der Rhein als auch die Limmat. Im Mittelalter bildeten die Gewässer überhaupt eine sehr bedeutende Erleichterung für das Verkehrswesen. Der Rhein bewahrte zwar bis zum Bodensee den Charakter des Gebirgsstroms mit all den übeln Eigenschaften eines solchen: Hochwassergefahr, Geschiebetransport, Serpentisierung. Das erschwerte den Brückenbau sehr stark. Doch war sein Gefälle von der Illermündung abwärts durchschnittlich nur 0,9 Promille.<sup>1</sup> Diese Strecke eignete sich also für die Schiffahrt bei günstigem Wasserstand sehr gut. Der Bodensee bildete bei seiner großen Länge und Breite eine hervorragende Verkehrsstraße. Seinem Einfluß hat die Rheinstraße ab Konstanz auch ihre große Eignung für die Schiffahrt zu verdanken. Der Rhein verläßt hier bei Konstanz den Bodensee vollständig geflirt und ruhig. Sein Gefälle bis Schaffhausen ist nur 0,128 Promille.<sup>2</sup> Größere Schwierigkeiten für die Schiffahrt bot der Rhein vom Rheinfall abwärts bis Waldshut. Klippenbildungen zeigten sich manchenorts, so z. B. bei Kaiserstuhl und bei Koblenz.

<sup>1</sup> Harry A., Hist. Entwicklung des schweiz. Verkehrswesens. S. 18.

<sup>2</sup> Harry, a.a.O. S. 75.

Walensee und Zürichsee bilden horroragehende Ausgleichsbeden. Das Linthgefälle vom Walensee bis Zürichsee beträgt nur 0,8 Promille. Diese klare und geschiebefreie Strecke eignete sich für die Talfahrt und für die Bergfahrt. Dagegen ist das Gefälle der Limmat bis zur Aaremündung 1,9 Promille. Bei diesem heftigen Zug des Wassers war nur die Talfahrt möglich. Das Gebiet der hydrographischen Pforte der Schweiz (Limmatt-Reufl-Aare=Verbindung und Durchbruch) war von gewaltiger Bedeutung für das Verkehrsleben der Nordost- und Mittelschweiz. Im Mittelalter ging von hier aus der Verkehr nach den vier Richtungen der Windrose.

Das Innere des zu behandelnden Gebietes ist im Osten und Südosten erfüllt von den Ausläufern des Alpengebirges. Gonzen, Churfürsten, Speer und das Säntismassiv sind gewaltige Hindernisse für die Gestaltung des Verkehrswesens. Auch das sehr unruhige Terrain des Appenzeller Vorderlandes stellte dem Verkehr des Mittelalters bedeutende Hindernisse entgegen. Ein Durchpaß bot sich in den Übergängen des Appenzellerlandes, Stofz und Ruppen, sowie in dem Paß von Wildhaus. Den beiden Appenzeller Pässen kam erheblich größere Bedeutung zu als dem Lokalpaß von Wildhaus.<sup>3</sup>

Während ein breiter Streifen Land rechts des Zürichsees über Greifen- und Pfäffikersee und über Kloten-Bülach nach dem Norden zu offen bleibt, ist das ganze Innere des Landes von den Tößbergen erfüllt. Keine Gletscher haben das Tößbergland abgeschliffen, aber unzählige Wasserrinnen haben es nach allen Seiten hin durchfurcht. Wenn wir bedenken, daß dieses Bergland im Schnebelhorn eine Höhe von 1295 Meter erreicht, so ist ohne weiteres klar, daß die Tößsperrre eine sehr nachteilige Wirkung auf die Gestaltung des Straßenwesens haben mußte. Während sich auf der Flanke ein nicht schwerer Übergang über den Ricken möglich zeigt, war weiter abwärts eigentlich nur noch im untern Teile des Berglandes ein Durchbruch möglich. Der erste Durchbruch geht über Winterthur-Kemptthal-Effretikon, den zweiten hat die Töß gegen den Rhein hin gegraben. Eine große Bedeutung für den Verkehr kommt nur dem ersten zu; denn er macht die Westost=Verbindung Zürich-Konstanz erst möglich.<sup>4</sup>

Mitten durch das ganze Gebiet der Nordostschweiz aber hat in vielen Wenden und Biegungen die Thur ihr Bett gegraben. Dieses

<sup>3</sup> K. Meyer, Geogr. Vorauß. der schweiz. Territorialbildung. S. 49 (S.-A. S. 21).

<sup>4</sup> K. Meyer, a.a.O. S. 80 f. (S.-A. S. 52).

Thurtal hat die Möglichkeit für manche Linie erst geschaffen. In den obersten Ostwestlauf mündet der Paß von Wildhaus ein, den Südnordkanal benützte die Straße vom Rickenpaß her, und dem breiten Unterlaufe endlich folgte die große Linie Arbon-Pfyn-Winterthur-Baden.

Das nördliche Gebiet gegen Bodensee und Rhein ist sanftes Hügelland, das einem Übergange keine merkbaren Hindernisse entgegensezt. Durch dieses Gebiet mußte der Anschluß an die Brückenstädte Schaffhausen, Dießenhofen, Stein a. Rh. und Konstanz erreicht werden. Ebenso leicht zu durchgehen ist das Gebiet in der nordwestlichen Ecke der Nordostschweiz.

Wenn wir nun auch die großen außergebietlichen Anschlußlinien betrachten, so ergibt sich folgendes Bild von den Verkehrswegen: die Lage der Nordostschweiz im weitern geographischen Rahmen und in bezug auf die internationalen Verkehrslinien muß als günstig bezeichnet werden. Die riesige Hochfläche Bayerns und Schwabens, des obern Donaugebietes, verengt sich gegen den Bodensee hin und geht über in den breiten welligen Kanal des schweizerischen Mittelrandes. Was vom obern Donaugebiet her nach Lyon oder nach Italien wollte, das mußte im ersten Falle durch die nördliche Zone der Nordostschweiz, im letztern Falle aber konnte es, wenn vom Brenner abgesehen wurde, durch den Rheinkanal gegen Chur hin sich ergießen. Auch die Linien von Tirol her zum Mittelrhein mündeten in das Bodenseebett ein.

Westdeutschland, Württemberg einerseits und das Rheingebiet anderseits, suchte den Weg nach Italien ebenfalls durch das Gebiet der Nordostschweiz. Wir verstehen ohne weiteres, daß die Städte Württembergs, Rottweil und Reutlingen, ihren Anschluß nach Italien über Bodensee-Rheinkanal einerseits und über die Zürichsee-Walenseerinne anderseits gegen Chur hin finden mußten. Die vielfache Benützung der Wasserwege brachte es mit sich, daß von Italien her der Weg über Walensee-Zürichsee und rheinabwärts nach den mächtigen Städten am Mittelrhein, Mainz und Köln, offen stand. Vor Erschließung des Gotthards mußten die Unter- und Mittelrheinstädte ohnehin über den Septimer nach Italien, wenn man es nicht vorzog, weiter westlich über den Mons Tovis (Großen St. Bernhard) zu gehen.

Wir stellen fest, daß dieses Gebiet der Nordostschweiz an der Ost- und an der Südflanke umgangen wurde. Im Westen und Norden aber waren manche und leichte Durchgänge möglich. Die

Übergänge des Alpengebietes und des oberen Tößberglandes erlangten nur sekundäre Bedeutung. Den großen Verkehr übernahmen der breite Nordstreifen nördlich Zürich-Winterthur-Wil-St. Gallen und die beiden Flanken Ost und Süd; das ganze Gebiet südlich dieser Linie Zürich-Winterthur-Wil-St. Gallen bis an die beiden Flanken im Osten und Süden aber kam über eine untergeordnete Bedeutung nicht hinaus; denn dieses Gebiet zeigte sich als zu schwierig für die Bewerkstelligung des Durch- und Übergangs.

## II. Das römische Straßenwesen der Nordostschweiz.

Das erste Bedeutende, was in der Nordostschweiz für die Schaffung eines Straßensystems getan wurde, schufen die Römer. Sie erfüllten diese Aufgabe so trefflich, daß wir heute noch das römische Straßensystem als die Grundlage der Verkehrsentwicklung in der Nordostschweiz betrachten müssen.

Fragen wir nach den Punkten, die die Römer mit Durchschneidung oder Berührung der Nordostschweiz erreichen wollten, so ergibt sich folgendes: von Italien her mußten die Provinz Rätien, von Rätien her Gallien und die reichen Kulturzentren am Mittel- und Unterrhein erreicht werden, und endlich bedurfte das südliche Gallien einer Verbindung mit dem Donauquellgebiet. Diese Linien finden wir nun aufgezeichnet im Itinerarium Antonini und in der Tabula Peutingeriana, wo uns der Zustand der Dinge im 3. und 4. Jahrhundert der Kaiserzeit vor Augen geführt wird. Was die Spezialforschung (Ausgrabungen) festgestellt hat, ergänzt diese Reisewerke in wertvoller Weise, kann aber selbständig kein Bild ergeben.

1. Italien-Rätien: Die Peutinger'sche Karte nennt an diesem Straßenzug die Stationen Curia, Magia, Clunia und Brigantium. Der Anschluß von Italien her erfolgte über Maloja-Julier (die Benützung der Septimerroute ist nicht erwiesen). Curia ist das heutige Chur, der Sammelpunkt aller graubündnerischen Alpenstraßen, Magia darf ohne weiteres mit dem heutigen Maienfeld gleichgesetzt werden, Clunia ist wohl sicher das heutige Altenstadt nördlich von Feldkirch, Brigantium ist Bregenz. Von Brigantium war der Weg nach dem Donauoberlauf und weiter donauabwärts nicht schwierig.

2. Rätien-Gallien. Das ist die Hauptlinie unseres Gebietes. Diese Straße ist wohl schon unter Augustus von Augst über

Bregenz nach Augsburg und von dort weiter nach Osten geführt worden. Das Itinerarium Antonini nennt auf ihr die Stationen Brigantia (Bregenz), Arbor felix (Arbon), Ad fines (Psihn), Vindonissa (Windisch), Aribinnum (Burgfelden bei Basel), Mons Brisiacus (Alt-Breisach). Von Cambete (Kembs a. Rh.) ging die Abzweigung von dieser Linie weg über Vesontio (Besançon) nach dem Herzen von Gallien.

3. Rätien-Mittlerhein. Diese Hauptlinie führte von Mons Brisiacus direkt über Argentoratum (Straßburg) weiter abwärts nach den Rheinstädten.

4. Natürlich brauchte die große Ostlinie auch eine Verbindung mit der großen westschweizerischen Hauptstraße, auf der sich der hauptsächlichste Verkehr der Römer in der Schweiz abwickelte.

Zu jener westschweizerischen Straße stieg man über den Summus Poeninus (Großen St. Bernhard), und reiche Funde haben gezeigt, wie begangen dieser Paß war. Jenes westschweizerische Gebiet mit Aventicum hat in römischer Zeit entschieden größere Bedeutung gehabt als unser östschweizerisches mit Vindonissa. Das ergab sich aus der größern Nähe der Provinz Gallien. Das Itinerarium Antonini zählt vom Summus Poeninus über Aventicum Helvetiorum (Avenches) Stationen auf bis Salodurum (Solothurn), geht dann aber weiter nach Augusta Rauracum (Augst). Ein wichtiger Fund im Kanton Aargau läßt uns aber die Verbindung der beiden Linien über Rohr-Rupperswil möglich erscheinen.<sup>1</sup>

5. Südgallien-Donauquellgebiet. Das eben besprochene Stück Aventicum-Vindonissa fand seine Verlängerung nach Norden hin. Die Peutinger'sche Tafel führt die Stationen Vindonissa-Tenedo (Zurzach) mit der Fortsetzung bis Brigobanne (Hüfingen, an der Brege, Quellfluß der Donau) an. Neuere Forschungen haben auch festgelegt, daß Aris flavis (= Flaviis) an dieser Strecke mit Rottweil gleichzusetzen sei, und Samulocenis mit Rottenburg am Neckar. Damit sind wir im Donauquellgebiet.

Wir beobachten bei diesem römischen Straßensystem der Nordostschweiz eine ähnliche Verteilung auf das Gebiet, wie ich sie in der geographischen Einleitung hervorgehoben habe. Das Gebiet der Nordzone nördlich der Linie Vindonissa-Vitudurum-Ad fines-Arbor felix-Ad Renum-Brigantium ist von etlichen Strecken durchschnitten. Hier wechselt sich ein großer Verkehr ab. Eine Verkehrslinie von

<sup>1</sup> Anzeiger für Schweiz. Altertumskunde 1899. S. 122, Bericht von Dr. A. Geßner.

großer Bedeutung ist die Flankenlinie durch das Rheintal, während die Flankenlinie Walensee-Zürichsee-Turicum-Aquae nur sekundäre Bedeutung hat. Das ganze Gebiet vollends südlich der Oßlinie Vindonissa-Brigantium bis an die Flankenlinien war im römischen Verkehrswesen eigentlich fast bedeutungslos.

## A. Das Straßen- und Schifffahrtswesen der Nordostschweiz von der Invasion der Germanen bis zum Aussterben der Karolinger.

### I. Die Einstellung der Politik zum Verkehrswesen.

#### Der Handel und der Pilgerverkehr.

##### § 1. Die Einstellung der Karolinger zum Verkehrswesen. Der Bereich der Lokalmächte.<sup>1</sup>

1. Die Karolingischen Kapitularien in ihrer Richtung auf ein Verkehrs-Regal.<sup>2</sup> Der römische Staat, der sich bewußt war, wie gewaltig die Geschlossenheit eines großen Reiches durch die Erfassung des Verkehrs gefördert werde, erlebte unter den Karolingern in gewissem Sinne eine Wiedergeburt. Vor Karl dem Großen wurde wenig getan für den Ausbau der Straßenzüge; aber auf die Erfassung und die Erhaltung der bestehenden Linien weisen die Kapitularien vor und nach ihm deutlich hin. Die verfassungsgeschichtliche Forschung hat heute festgelegt, daß das Marktrecht und das Zollrecht bis in die frühesten Zeiten des karolingischen Reiches zurückreichen.<sup>3</sup> In Verbindung damit stand ein Straßen- und Schifffahrtsregal, wie sich dies aus den folgenden Ausführungen ergeben wird.

- a. „De pontibus vero vel reliquis similibus operibus que ecclesiastici per iustitiam et antiquam consuetudinem cum reliquo populo facere debent hoc praecipimus . . .“<sup>4</sup> von 787.
- b. „Et unusquisque comes . . . in suo comitatu . . . habeat pontes bonos, naves bonas.“<sup>5</sup> von 801—813.
- c. „Ut pontes publici, qui per bannum fieri solebant, anno praesente in omni loco restaurentur.“<sup>6</sup> von 819.

<sup>1</sup> Hoops Reallexikon. Artikel Verkehrswesen, Brücke, Binnenschifffahrt, Handel, Zoll.

<sup>2</sup> Mon. Germ. Hist. Legum Sectio II. 1—2 Capitularia Regum Franc.

<sup>3</sup> Rietschel S. Markt und Stadt in ihrem rechtlichen Verhältnis. S. 7.

<sup>4</sup> Cap. Mantuanum Sec. I, S. 197.

<sup>5</sup> Cap. Aquisgr. I, 171.

<sup>6</sup> Cap. Miss. I, 290.

- d. „De duodecim pontibus super Sequanam volumus, ut hi p a g e n s e s qui eos facere debent a missis nostris admoneantur, ut eos celeriter restaurent . . .”<sup>7</sup> von 821.
- e. „De viis et pontibus et ceteris excubiis publicis . . .”<sup>8</sup> von 832.
- f. De viis per aquas . . .”

De navibus, quae vadunt sub pontibus, videlicet ut inde teloneum non exigatur.”<sup>9</sup> von 854.

Im Januar 777 erteilte Karl der Große zu Herstal dem Kloster Lorsch am Rhein die Befugnis, eine Fahrstraße anzulegen.<sup>10</sup> Und schließlich verleiht derselbe am 2. Juni 800 dem Kloster Cormery Zollfreiheit für zwei Schiffe;<sup>11</sup> desgleichen mit unbekanntem Datum dem Patriarchen von Grado Zollfreiheit für vier Schiffe.<sup>12</sup> Dies sind Beispiele für eine Durchbrechung des Regals.

2. Das Verkehrs-Regal. Die Ausführungen unter Punkt 1 erläutern, daß ein Straßen- und Schifffahrtsregal vorhanden war. Die viae publicae (Landwege und Wasserwege), sowie das „navigium cum naulo”<sup>13</sup> waren königliche Regale. Sowohl das Zollregal wie das Marktregal existierten in karolingischer Zeit. Das Transportrecht ergab sich aus dem Straßen- und Schifffahrtsregal. Wir konstatieren also für die ganze karolingische Zeit das Bestehen eines Verkehrsregals.

3. Die Bestimmungen betreffend die Wegelagererei. Individuen, die sich des Raubes in Dörfern oder der Straßenräuberei im offenen Feld oder im Wald schuldig gemacht hatten, verfielen den gesetzlichen Strafen.<sup>14</sup> Eine nähere Angabe über den Strafumfang gibt der Pactus Alamannorum aus dem 7. Jahrhundert, der namentlich für unser Untersuchungsgebiet in Frage kommt: „De wegalaugem (Wegelagerei) 6 solidos solvat.”<sup>15</sup>

4. Der Bereich der Lokalmächte. Das königliche Verkehrsregal ließ den Lokalmächten theoretisch nur geringe Befugnisse. Der Privatverkehr konnte mindestens durch das Zollregal zu erheb-

<sup>7</sup> Capitula Miss. I, 301.

<sup>8</sup> Hlotharii Cap. Miss. II, 65.

<sup>9</sup> Cap. Miss. Att. II, 277.

<sup>10</sup> Mon. Germ. Hist. Dipl. carol. Tom. 1, Nr. 114, S. 160.

<sup>11</sup> Mon. Germ. Hist. Dipl. carol. Tom. 1, Nr. 192, S. 257.

<sup>12</sup> Mon. Germ. Hist. Dipl. carol. Tom. 1, Nr. 201, S. 270.

<sup>13</sup> Börlin G., S. 22 (Einsiedeln erhält 965 von den Ottonen das navigium cum naulo. (Das Fährrecht.)

<sup>14</sup> Hludowici II. Cap. Papiense. 850 exeunte.

<sup>15</sup> Mon. Germ. Hist. Leg. Sect. I Leg. Nat. Germ. V/I, S. 23.

lichen Leistungen gezwungen werden. Rechtlich bestand eigentlich nur für den privaten Wagenverkehr auf Straßen freier Handel und Wandel; faktisch war allerdings durch Usurpation eine größere Beweglichkeit möglich. Aber mindestens zur Zeit Karls des Großen waren einer solchen Usurpation etwas engere Grenzen gezogen.

Eine Durchbrechung des Regals setzt aber schon zur Zeit Karls des Großen ein. Sie geschah auf dem Wege der Verleihung. Gegen Ende des 9. Jahrhunderts ist schon ein großer Umfang der Verleihungen zu verzeichnen, und die Ottonenpolitik des 10. Jahrhunderts baut schließlich diese Möglichkeit noch viel weiter aus.

## § 2. Der Handel.

1. Der Warenhandel. Der Warenhandel dieses Zeitab schnittes beschränkte sich auf die unumgänglich notwendigen Waren einerseits (Salz, Wein, Tuch, Pferde, Sklaven), Waren also, die im Gebiet selbst nicht beschafft werden konnten, des weiteren auf Schmuckgegenstände und Gewürze, und endlich auf die Kultgegenstände der Kirche. Handelsleute waren in erster Linie die Juden, jedenfalls fast immer die Angehörigen fremder Nationen.<sup>16</sup> Der Handel war ein Haftierhandel im wesentlichen Sinne, die Händler betrieben einen Wanderhandel.<sup>17</sup>

Vom Ostwesthandel der frühesten Zeit des Mittelalters bringen uns Kunde die Gräberfunde, die im Schweizerischen Landesmuseum aufbewahrt sind. Es handelt sich um zwei Fischbroşchen aus Silber und Gold mit Almandinen, einen goldenen Fingerring mit Rubin (Fund von Bülach), zwei Vögelchen aus Gold mit Almandinen (Fund von Zürich-Auferstühl) und zwei Broschen aus Gold mit Almandinen (Fund von Beringen, Kanton Schaffhausen). Die gleichen Gegenstände in noch schöneren Ausführungen und in reichlicher Zahl fand man in der Krim. Dort wurden solche Kunstgegenstände unter dem Einflusse von Byzanz hergestellt. Donauaufwärts hat man sie in unser Gebiet gebracht.<sup>18</sup>

Aus unserm Gebiet stammen auch die Angaben des Mönchs von St. Gallen,<sup>19</sup> der von Gewürzen redet, die nur von Übersee stammen

<sup>16</sup> Mon. Germ. Hist. Legum Sectio II, 2. Bd. S. 249—252: Inquisitio De The loneis Raffelstettensis. 903—906. „Mercatores, id est Judei et ceteri mercatores.“

<sup>17</sup> Schulte A., Geschichte des mitt. Handels und Verkehrs I, S. 79.

<sup>18</sup> Mitteilung von Herrn Direktor Lehmann vom Landesmuseum.

<sup>19</sup> Gesta Kar. Magn. I c. 18.

können. Richtig erwähnt dieser Mönch auch einen jüdischen Handelsmann, der unmittelbar aus Palästina „multa praeciosa et incognita“ einzuführen pflegte, die er an deutsche Bischöfe zu übermäßigen Preisen losschlug.<sup>20</sup> Derselbe erzählt ferner, daß die Hofleute Karls des Großen ihr feines Pelzwerk und ihre seidenen, mit Purpur verbrämten Kleider aus Pavia von venetianischen Kaufleuten bezogen, welche „de transmarinis partibus omnes orientalium divitias“ herbeischafften.<sup>21/22</sup>

Der Sklavenhandel ist bezeugt aus manchen karolingischen Kapitularien. Aber auch unmittelbar aus unserm Gebiet, von Walenstadt, wissen wir, daß dort Sklavenmärkte im 9. Jahrhundert abgehalten wurden.<sup>23</sup> Daneben handelte man in Walenstadt auch noch mit Pferden.

Einen überraschenden Einblick in die Verkehrs- und Handelsverhältnisse des 9./10. Jahrhunderts gibt uns die *Inquisitio De Theloneis Raffelstettensis* (siehe Anm. 15). Raffelstetten war ein Ort an der Donau unterhalb Linz im bayrisch-österreichischen Grenzgebiet. Hier gingen die Waren donauaufwärts nach Linz und weiter aufwärts bis in die Nordostschweiz. Als Händler werden in erster Linie die Juden aufgeführt, dann aber auch Bawari (Bayern) und Sclavi (Slaven). Die Bayern führten in Schiffen und zu Wagen das Salz von Reichenhall heran, die Slaven brachten Pferde und Rinder (Ochsen), und endlich führte man Sklaven (mancipia) aus Russland (de Rugis) und von den Märkten Böhmens heran. Ich neige zu der Ansicht, daß jener Südnordhandel, der von Venedig her kam, weniger bedeutend war als dieser Ostwesthandel, wie wir ihn hier in Raffelstetten sahen.

2. Die Märkte.<sup>24</sup> Wo Römerstädte und Römersiedlungen den Sturm der Völkerwanderung überdauert hatten, da lebte auch der Handel fort, der dort geblüht, wenn auch zunächst nur unter kümmerlichen Formen. Später aber zogen die Bischöfssäte wie Straßburg, Basel und Konstanz, auch die Pfalzen wie Zürich, Bonn u. a. einen regern Verkehr an. Wenn die Verkehrslage einer solchen Stadt günstig war, so entstand wohl nach und nach, meist außerhalb der Mauern, ein belebter Markt. In Frankreich entwickelten sich

<sup>20</sup> *Gesta Kar. Magn.* I c. 16.

<sup>21</sup> *Gesta Kar. Magn.* II c. 17.

<sup>22</sup> Die Angaben unter Anm. 19—21 sind Dümmler E., Formelbuch des Bischofs Salomo III. von Konstanz aus dem 9. Jahrh. entnommen.

<sup>23</sup> Wollenweider O., S. 414.

<sup>24</sup> Rietschel S., Markt und Stadt in ihrem rechtl. Verhältnis.

die Märkte (Messen) früh und rasch, namentlich diejenigen von Troyes und St-Denis, in Deutschland, auch in unserm Gebiet, haben wir ein regeres Blühen der Handelsniederlassungen erst in der Zeit der Ottonen. Die Karolinger begünstigten die Entwicklung in Frankreich, die deutschen Ottonen aber hatten ein großes Interesse an der Hebung der deutschen Märkte. — Für unser Gebiet können wir für das 9. Jahrhundert nur den Sklaven- und Pferdemarkt von Walenstadt belegen.

### § 3. Der Pilgerverkehr.

Die Kapitularien verfügen, daß Pilger keinen Zoll zu zahlen haben;<sup>25</sup> sie umschreiben auch genau den Begriff einer Pilgerherberge.<sup>26</sup> Reisen nach Rom waren natürlich häufig vorgekommen, und aus unserm Gebiet mögen manche dorthin gegangen sein; als aber die Zelle des h. Gallus sich zum blühenden Kloster entwickelte, als der Ruf des Heiligen in alle Lande drang, da verband man oft und gern die Reise nach Rom mit einem Besuch der Gallusstätte. Ratpert<sup>27</sup> und die St. Galler Urkunden berichten darüber. Ratpert berichtet in Kap. 31 vom Mons Victoris (St. Viktorberg bei Rankwil im Rheintal), Nr. 623 des St. Galler Urkundenbuches vom 23. September 882 erwähnt einen „religiosus quorundam Scotorum conventus“, wohl also eine Herberge für irische Rompilger auf dem St. Viktorberg. Nr. 642 des St. Galler Urkundenbuches vom 15. April 885 bestimmt, daß auf dem St. Viktorberg immer zwölf Pilger versorgt werden sollen.

Und aus derselben Zeit ist für den jetzigen Ort Oberglatt bei Flawil eine Herberge für Fremde erwähnt.<sup>28</sup> Damit ist der Pilgerweg geschlossen. Die Pilger zogen vom Rhein über Winterthur-Wil nach „Clata villa“ (Oberglatt) und weiter nach St. Gallen, wo sie verweilten. Dann ging der Weg auf der alten römischen Heerstraße über Rheineck nach dem St. Viktorberg und hernach rheinaufwärts nach Chur; dann wird uns das Xenodochium S. Petri vom Septimer aus derselben Zeit überliefert, und damit können wir den Weg nach Italien und Rom verfolgen.

<sup>25</sup> Zum Beispiel Concilium vernense 755, Juli 11. Bd. I, §. 37.

<sup>26</sup> Capitula e lege Romana excerpta 826? I, §. 311 „Exenodochium, id est locus venerabilis in quo peregrini suscipiuntur.“

<sup>27</sup> Ratperi casus S. Galli, ed. Meyer von Nonau.

<sup>28</sup> St. Galler Urkundenbuch Nr. 646 von 885 „cella hospitium quae vocatur Clata cognomine fluvioli vicini.“

## II. Die Fern-Straßenzüge und Schiffahrtslinien.<sup>1</sup>

Durch das ganze Frühmittelalter benutzte man fast ausschließlich die alten römischen Straßen, in den römischen Wagengeleisen fuhr man mit den frühmittelalterlichen Karren weiter. Von neuen Fernstraßen hören wir nichts. Alles war auf die Erhaltung der alten römischen Straßen eingestellt.

Besonders bevorzugte das Frühmittelalter die Wasserwege. Die Wasserstraßen des Reichs gingen von West nach Ost und von Süd nach Nord in weiten Linien; der Transport flussabwärts war billig und manchenorts leicht, vor allem aber rascher als auf der Straße.

### S 4. Die Ostwestlinien.

1. Ober-Donaugebiet-Westschweiz (Burgund). Wohl bestand im Frühmittelalter noch die alte römische Ostwest-Heerstraße. Doch alle Anzeichen weisen auf eine fast ausschließliche Benützung der Wasserstraße. Und wo bot sich ein trefflicheres System von gleichlaufenden Wasserzügen als hier? Schiffbar war die Aare von den westschweizerischen Seen bis zur Mündung in den Rhein. Schiffbar war der Rhein bis in das mächtige Becken des Bodensees. Die Schwierigkeiten der Fälle und Stromschnellen überwand man durch Umladen. Dann ging ein leichter Landweg bis zur Donau. Und von da öffnete sich eine unermessliche Wasserstraße immer donauabwärts bis zu den Schätzen von Byzanz. Das ist die Straße (Rußland-Böhmen-Byzanz)-Donau-Bodensee-Westschweiz (Burgund). Auf ihr kamen die goldenen Schätze vom Osten, die Sklaven und die Pferde aus Böhmen-Rußland und endlich das überaus notwendige Salz von Reichenhall an der Salzach in Bayern.

2. Bodensee-Rhein. Der Geograph von Ravenna (um 700)<sup>2</sup> erwähnt eine Straße von Constanzia nach Urzacha, Cassan-gita, Carstena, Augusta und nach Basela. Das ist nichts anderes als die römische Straße über Schaffhausen zur Brücke (oder damals vielleicht Fähr) von Zurzach, dann linksrheinisch weiter abwärts über Kaisen nach Basel-Augst und Basel.

Wohl ebenso sicher ist aber der Wasserweg befahren worden. Zwar war der Rhein schon damals von Stein a. Rh. bis Basel gefährlich wegen des Rheinfalls und wegen der vielen Strom-

<sup>1</sup> Es sei besonders auf Abschnitt B, Römisches Straßenwesen, verwiesen.

<sup>2</sup> Herzog H., Die Zurzacher Messe. Ammann, Die Zurzacher Messen.

schnellen. Aber die starken mittelalterlichen Schiffe scheuteten auch diesen Weg nicht, weil er eben einen fast ununterbrochenen Wasserweg vom Bodensee bis in die reichen Städte am Mittelrhein öffnete. Diese Straße ist aber ebenso für den Südnord-Verkehr benutzt worden (§. § 5).

### § 5. Die Südnordlinien.

1. Oberitalien = Chur = Bodensee = Rhein. Italien bot natürlich ein großes Interesse für den Norden. Rom, der Mittelpunkt der abendländischen Christenwelt, zog die Gläubigen an; Venedig, die mächtige Handelsstadt, brachte die Schätze des Orients über das Meer. Auch die Heereszüge gingen über die Bündneralpen, wenn schon weit mehr über die Westpässe und über den östlichen Brenner.

Die Fahrt ging im wesentlichen auf der alten römischen Heerstraße. Das Frühmittelalter bringt aber jetzt die Benützung des Septimer, der kürzer war als die Maloja-Julierroute. Von der Bischofsstadt Chur ging es an der rechten Seite des Rheins über Rankwil<sup>3</sup> zum Bodensee, wo der Wasserweg bis nach Straßburg-Mainz sich öffnete. Effehard<sup>4</sup> berichtet, daß der Erzbischof Hatto bei seiner Heimkehr von Rom den Bischof Salomo III. in Konstanz besucht habe. Die Fahrt ging dann wohl rheinabwärts über Basel nach Mainz.

Übergänge über den Septimer sind uns mit mehr oder weniger großer Sicherheit belegt aus den Jahren 823, 881, 883 und 885 von den Königen Lothar I. und Karl III.<sup>5</sup>

2. Chur = Walenstadt = Rhein. Diese Linie hatte den Vorteil der fortlaufenden Wassersfahrt. Sie war überhaupt die fürzeste Verbindung zwischen Chur und Basel. Bis Walenstadt mußte man allerdings mit Wagen fahren. Dann aber ging die Schiffahrt über Walensee = Linth = Zürichsee = Limmat = Rhein ununterbrochen bis Basel und weiter rheinabwärts bis Köln. Die Strecke war wohl sehr befahren. Wie könnte man sich denn den sehr regen Verkehr auf dem Sklaven- und Pferdemarkt zu Walenstadt anders erklären!

<sup>3</sup> „Via barbarisca“ in Nr. 253 und Nr. 391 des St. Galler Urkundenbuchs. Bd I und II.

<sup>4</sup> Ekkehardi casus S. Galli, ed. Meyer von Nonnau. Kap. 22.

<sup>5</sup> Dehlmann E., Jahrbuch für Schweiz. Geschichte 1879. S. 282 ff.

### III. Das Straßen- und Schiffsahrtswesen der Nordostschweiz: Die Straßenzüge und die Schiffsahrtlinien des Gebietes.

#### § 6. Kulturelles aus der Nordostschweiz im Frühmittelalter.

1. Die römischen Siedlungen nach der Völkerwanderung. Wir dürfen nicht annehmen, daß die Völkerwanderung alle römischen Stätten der Nordostschweiz dem Erdboden gleichgemacht habe. Wir finden eigentlich weitaus die meisten Römersiedlungen erst im Frühmittelalter wieder erwähnt, einige als befestigte Orte.<sup>1</sup>

An der alten großen Ostlinie finden wir erhalten und überliefert: *Vindonissa*, das im 6. Jahrhundert als Bischofssitz aufgeführt wird.<sup>2</sup> *Vitudurum*, das jetzt seinen Namen geändert hat zu *Winterdura*,<sup>3</sup> *Ventertura*.<sup>4</sup> Es ist aber kein befestigter Ort mehr, sondern eine „villa“ (Dorf). *Ad finos*: Von dort sind uns die Reste eines vermutlich altchristlichen Oratoriums der Kirche überliefert.<sup>5</sup> *Arbore felix*: Bischof Johannes von Konstanz eilt im 7. Jahrhundert auf die Runde vom Tode des heiligen Gallus nach „*Arbonense castrum*“.<sup>6</sup> *Brigantium*. Runde davon gibt uns Ratpert: „*inhabitandum, nomine Brigantium*“ (Kap. 2). Nr. 164 des St. Galler Urkundenbuchs von 802 führt es als „*Bregantia castrum*“ auf.

An der Rheintalerlinie hören wir nichts mehr von den römischen Namen *Magia* und *Clunia*. Dagegen überliefert uns das Reichsguturbar Ludwig des Frommen aus dem 9. Jahrhundert<sup>7</sup> die Stationen *Lupinias* an der Stelle des ehemaligen *Magia* (Maienfeld) und den Herrenhof *Rankweil* mit Kirche ganz in der Nähe des alten *Clunia* (Altstadt).

Der Brückenkopf *Eshen* ist oben erwähnt (als *castrum* in Härry A., Hist. Entwicklung §. Anmerkung 1).

Ebenfalls als *castrum* ist uns *Zürich* überliefert.<sup>8</sup>

<sup>1</sup> Thurgauisches Urkundenbuch I Nr. 24 von 799 „in castro Exsientie“.

<sup>2</sup> Radewig, Konst. Bist. Regesten I Nr. 1 von 517.

<sup>3</sup> Thurgauisches Urkundenbuch I Nr. 124 von 833, Mai 14.

<sup>4</sup> St. Galler Urkundenbuch II und III Nr. 388 von 843.

<sup>5</sup> Anz. für Schweiz. Altertumskunde 1901, S. 36, Rahn mutmaßt auf Ende des 4. Jahrhunderts.

<sup>6</sup> Vita S. Galli c. 38. Desgl. Ratperi cas. S. Galli c. 2 „*castrum, quod Arbona nuncupatur*“.

<sup>7</sup> G. Caro, Ein Urbar des Reichsguts in Churrrätien.

<sup>8</sup> Zürcher Urkundenbuch I Nr. 67 (um 853) „in castro Turicino“.

Und endlich nennt uns der Geograph von Ravenna den Ort Urzacha für das alte Tenedo.<sup>9</sup>

Nicht überliefert sind uns dagegen das römische Adrenum und die Station Aquae (Baden).

2. Die Bischofsstädte. Aus dem 6. Jahrhundert ist bezeugt, daß Vindonissa die Residenz des Bischofs über unser Gebiet war. So zeichnen die Bischöfe Bubulcus und Grammaticus als „episcopus civitatis Vindonissae“.<sup>10/11</sup>

Die Verlegung des Bischofssitzes nach Konstanz erfolgte, wie wohl behauptet werden darf, aus Rücksicht auf die Christianisierung der östlichen Gebiete. Auch hatte ja die Ortslichkeit Konstanz als Brüderkopf eine ganz ausgezeichnete Lage. Als erster Bischof in Konstanz wird nach 550 Maximus aufgeführt.<sup>12</sup> Bis zum 8. Jahrhundert ist das Ansehen des Bischofssitzes Konstanz schon so gestiegen, daß Nr. 146 des St. Galler Urkundenbuches von 797 die Stadt als „Urbs Constantia“ aufführt.

3. Die Klöster. Von entscheidender Bedeutung für die Gestaltung des kulturellen Lebens im Frühmittelalter waren die Klöster. Auf dem Boden unseres Gebietes sind mehrere Klöster entstanden, deren Ruf weit über die Grenzen des deutschen Reiches ging. St. Gallen: Abseits von der Heerstraße, in der Wildnis, suchte der heilige Gallus seine Wohnung. Innerhalb von drei Jahrhunderten entwickelte sich der Ort zur belebtesten Stätte, die ihren Wirkungskreis über weite Lande erstreckte. Als der fast hundertjährige Unabhängigkeitskampf mit Konstanz im Jahre 854 seinen Abschluß durch die Ledigerklärung König Ludwigs erreicht hatte, begann die Zeit des glänzenden Aufschwungs, die bis gegen Ende des 10. Jahrhunderts dauerte. St. Gallen wurde eines der wohlhabendsten Klöster im südlichen Deutschland. Die Einnahmen des Klosters müssen im Jahre 895 zum Unterhalt von 100 Mönchen ausgereicht haben.<sup>13</sup> Den Höhepunkt seiner Entwicklung erreichte St. Gallen unter Abt Bischof Salomon III. (890—919), der das Bistum Konstanz mit der Abtei St. Gallen in einer Hand vereinigte. Überdies schenkte König Ludwig diesem Abt Bischof im Jahre 905 die Abtei Pfäfers, die dann bis 920 in Verbindung mit St. Gallen blieb. Das ist eine glänzende Zeit; eine Zeit des Stillstands folgte ihr, und dann eine Zeit der Verluste.

<sup>9</sup> H. Herzog, Die Zurzacher Messen. S. 24.

<sup>10</sup> Radewig, Regesten Konstanz I. Nr. 1 von 517.

<sup>11</sup> Radewig, Regesten Konstanz I. Nr. 3 von 535, Nov. 8.

<sup>12</sup> Radewig, Regesten Konstanz I. Nr. 6 c. 550—583? — <sup>13</sup> Bikel H., S. 9.

**R e i c h e n a u :** Die Gründung des Klosters erfolgte im Jahre 724.<sup>14</sup> Schon im Jahre 759 ward es als königliches freies Stift anerkannt, während St. Gallen eine derartige Anerkennung erst 873 erlangt hat.<sup>15</sup> Auch Reichenau hat eine bedeutende Blüte erlebt.

**R e i n a u :** Um 850 hören wir von diesem Kloster,<sup>16</sup> und im Jahre 858 erlangt es von König Ludwig dem Deutschen die Immunität.<sup>17</sup> Einen Rheinübergang hat dieses Kloster nicht geschaffen, wohl aber einen Übergang über den einen Rheinarm auf die Insel, auf der das Kloster stand.

**S c h ä n n i s :** Es mag auch dies Frauenkloster erwähnt werden, das schon 828 bestand.<sup>18</sup>

**Z ü r i c h :** Die Grossmünsterkirche<sup>19</sup> und das Frauenkloster in Zürich (Fraumünster)<sup>20</sup> trugen das meiste bei zur Belebung des Ortes Zürich. Diese Stifte besaßen große Güter im Kanton Uri und im Elsaß. Das Frauenkloster erhielt die Immunität im Jahre 853 (Zürcher Urk. Buch I Nr. 68).

So finden wir in unserm Gebiet schon im 9. Jahrhundert die vier Pflanzstätten der Kultur mit Immunität ausgestattet. Das deutet auf die künftige Entwicklung unseres Gebietes hin. Das Hochmittelalter wird ein weitgehendes Überwiegen der lokalen ständischen Interessen bringen.

4. **D i e F e r n b e s i ž u n g e n d e r K l ö s t e r .** Die Fernbesitzungen zeugen nicht allein für den Reichtum der Klöster, sondern sind natürliche Förderer des Verkehrs.

**S t. G a l l e n :** Weitaus der größte Fernbesitz lässt sich für St. Gallen nachweisen. Die Ansammlung dieses großen Gutes beruhte nicht allein auf dem frommen Schenkungseifer des alamannischen Volkes, sondern ebenso auf den Kunstbezeugungen der Karolingischen Herrscher.

Im Thurtal entwickelten sich zu Hauptplätzen der st. gallischen Ökonomie im 8. und 9. Jahrhundert die Orte H e n a u und W a t t w i l.<sup>21</sup> Die Gegend bei E l g g wies St. Galler Güter auf. Der Weiler D i e ž e n h o ſ e n gehörte 757 zu St. Gallen.<sup>22</sup> Im Rhein-

<sup>14</sup> Thurg. Urkundenbuch Nr. 1 von 724, April 25.

<sup>15</sup> St. Galler Urkundenbuch II Nr. 570 von 873, April 1.

<sup>16</sup> Zürcher Urkundenbuch I Nr. 61 „monasterium, quod vocatur Rinaugia“.

<sup>17</sup> Zürcher Urkundenbuch I Nr. 84 von 858, April 12.

<sup>18</sup> Anz. für Schweiz. Altertumskunde 1912, S. 59 (Rahn).

<sup>19</sup> Zürcher Urkundenbuch I Nr. 37 von 820?

<sup>20</sup> Zürcher Urkundenbuch I Nr. 68 von 853, Juli 21.

<sup>21</sup> Ratperi cas. ed. Meyer von Knonau. S. 107, S. 110.

<sup>22</sup> Thurg. Urkundenbuch I Nr. 3 von 757, März 24.

tal war Besitz in den Händen des Klosters bei Balgach und Diopolis auf,<sup>23</sup> auch bei Feldkirch.<sup>24</sup> Unnachahmliche Wichtigkeit erhellt aus vierzehn Urkunden im St. Galler Urk. Buch aus der Zeit von 820—874 (Meyer von Knonau).

Von großer Bedeutung waren auch die Besitzungen St. Gallens jenseits des Bodensees, weil diese die Schiffahrt auf dem Bodensee beleben mußten. Solche Besitzungen finden wir im 8. Jahrhundert in der Landschaft Baar am „flumen Danobius“, im Nibelgau (Gegend von Leutkirch-Kempten) und im Argengau (am Argenfluß) und Linzgau, dessen Hauptort wohl Buchhorn (das heutige Friedrichshafen) war.

Alle diese Besitzungen haben wesentlich zur Bildung von Straßenzügen und zur Belebung der Schiffahrt unseres Gebietes beigebracht.

Aus dem Jahre 700 wird uns die Übertragung des Ortes Biberburg am Neckar an St. Gallen überliefert.<sup>25</sup> Im Süden griff St. Gallen, wie die übrigen schwäbischen Klöster, nach Italien hinein. Ratpert berichtet uns von dem Besitz Massinio am Langensee,<sup>26</sup> und Nr. 15 der Beilagen zum St. Galler Urk. Buch I/II berichtet vom Klosterbesitz im Gebiete Clusina in Oberitalien. Am gleichen Wege vom Septimer her liegend, kam das Kloster Pfäfers 905 an Abt Bischof Salomon und blieb bis 920 im Besitz St. Gallens.<sup>27</sup> Weggis und Cham gehörten schon nach dem Reichsurbar 831<sup>28</sup> zu Pfäfers.

Zürich: Das Frauenkloster erhielt von Ludwig dem Deutschen den Hof in Zürich mit Besitz in Uri,<sup>29</sup> von dessen Sohn Lothar II. die Besitzungen Ammersweyer und Schlettstadt im Elsaß.<sup>30</sup> Die Besitzungen im Elsaß waren wertvoll wegen des Weines.

Rheinau: Auch dieses Kloster besaß ennetburgischen Boden zu Gavi bei Tortona in der heutigen Provinz Alessandria. Doch schon 873 tauschte Rheinau diesen Besitz gegen näherliegenden zu Gurtwil ein.<sup>31</sup>

<sup>23</sup> Appenz. Urkundenbuch I Nr. 9 von 891, August 30.

<sup>24</sup> Caro a.a.O. S. 6 Schenkung von Ludwig dem Kind.

<sup>25</sup> St. Galler Urkundenbuch I Nr. 1.

<sup>26</sup> Ratpert. cas. ed. Meyer von Knonau. S. 60.

<sup>27</sup> St. Galler Urkundenbuch II Nr. 741, 761 und 767 von 905—912.

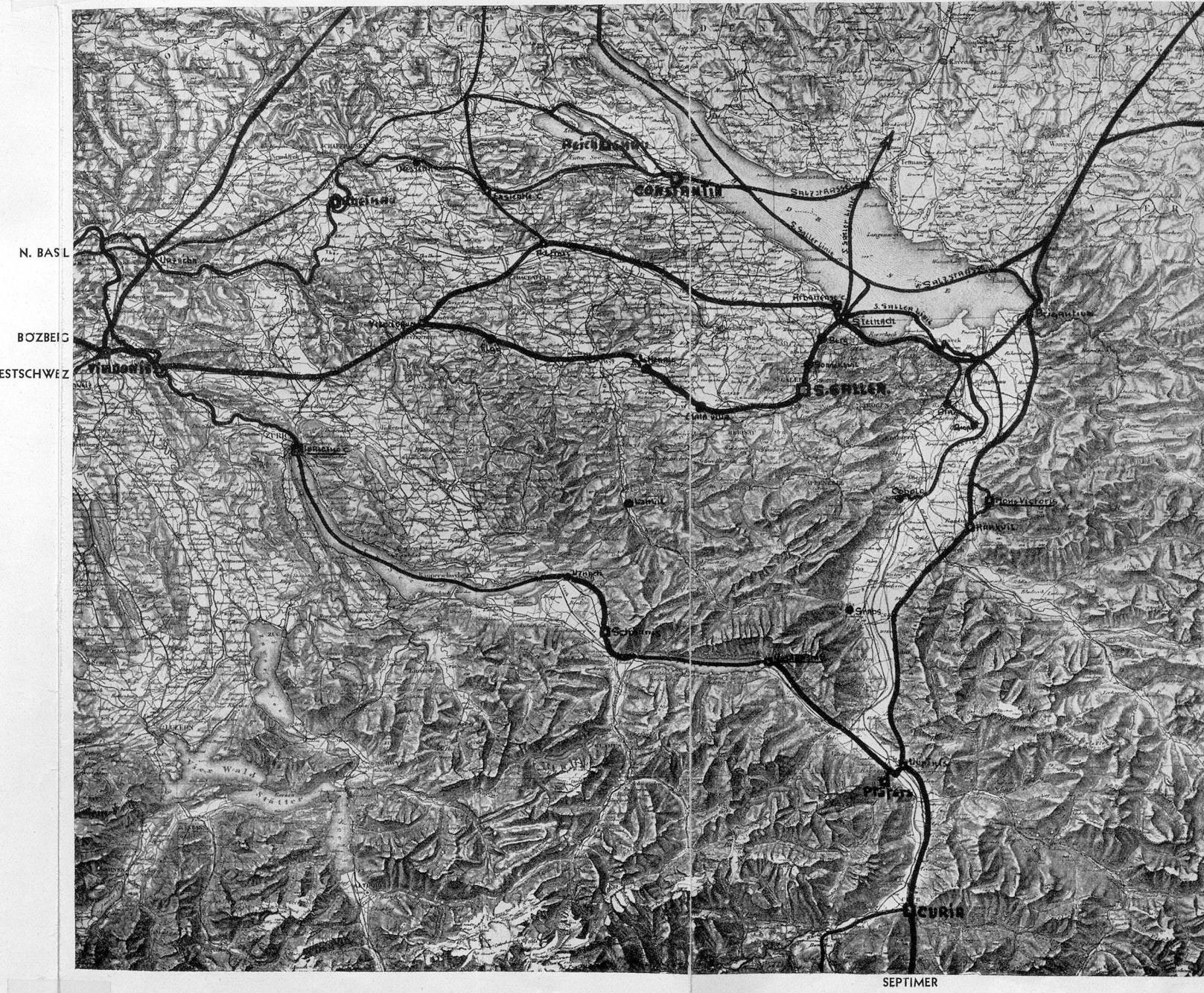
<sup>28</sup> Zürcher Urkundenbuch I Nr. 68 von 853, Juli 21.

<sup>29</sup> Caro a.a.O.

<sup>30</sup> Zürcher Urkundenbuch I Nr. 105 von 869, Januar 22.

<sup>31</sup> Zürcher Urkundenbuch I Nr. 121 von 873 oder 874.

# Straßen und Schiffahrtswege der Nordostschweiz im Frühmittelalter



5. Die Märkte. Schon erwähnt ist der Sklaven- und Pferdemarkt zu Walenstadt aus dem 9. Jahrhundert. Märkte hielten sich wohl auch an römischen Stätten, die nicht zerstört worden waren, so in Zürich. Konstanz als Bischofsstadt hatte gewiß auch einen Markt.<sup>32</sup>

Den größten Einfluß auf die Gestaltung des mittelalterlichen Verkehrs in unserm Gebiet haben die Klöster gehabt, unter ihnen den allergrößten St. Gallen. Die Bischofsstädte standen wohl in annähernd gleichem Rang. Von den Märkten aber verlautet so wenig, daß man nicht zu einem abschließenden Urteil berechtigt ist. Anzunehmen ist, daß ihre Bedeutung der der Klöster nachstand. — Von einem regen Fluß des Fernverkehrs verlautet nichts. Die Entwicklung des großen Fernverkehrs bringt erst die Zeit der Städte.

#### § 7. Die Straßenzüge.

1. Die Benützung der römischen Straßenzüge. Es ist ganz selbstverständlich, daß die römischen Kiesstraßen fortbestanden und fortdauernd benutzt wurden. Für die Instandhaltung wurde allerdings bis zu den Karolingern wahrscheinlich nichts getan, und auch in der Karolingerzeit beschränkte man sich auf die notwendigsten Maßnahmen.

Die Ost-Westlinie: Ratpert erzählt von der Reise des heiligen Gallus: „Inde iter agentes pervenerunt ad castrum, quod Arbona nuncupatur, iuxta lacum Potamicum.“ Des weiteren berichtet er, daß die Reisenden nach Brigantium gekommen wären.<sup>33</sup> Da haben wir die Benützung der Ostlinie von Arbor felix bis Brigantium. Es ist auch gar nicht zu bezweifeln, daß die weiteren Stücke der Ostlinie noch erhalten waren.

In diesen Zusammenhang einzureihen ist auch der Bericht von der Reise des Kaisers Ludwig und seiner Söhne von 829 „per Constantiam et Curiam iter facientes“.<sup>34</sup> Von Arbon ging die Reise bis Chur sicherlich auf der alten Römerstraße.

Die Rheintaler-Linie: Da berichten Nr. 253 und Nr. 391 des St. Galler Urk. Buchs<sup>35</sup> von der „via barbaresca“ bei Rankweil-Feldkirch. Es ist unter der „via barbaresca“ nichts anderes zu verstehen als die alte rechtsrheinische Römerstraße. An dieser Straße

<sup>32</sup> Nitschel a.a.O. S. 36.

<sup>33</sup> Ratperi cas. S. Galli. ed. Meyer von Nonau. Kap. 2.

<sup>34</sup> Sickel Acta, Bd. II Urkundenregister, S. 164.

<sup>35</sup> St. Galler Urkundenbuch I Nr. 253 von 820, Mai 15, u. Nr. 391 von 844, Juni 11.

lag auch die Pilgerherberge auf dem St. Viktorsberg (§. § 3). Diese Straße war nach wie vor die Hauptstraße im Rheintal.

Die Schaffhauser-Linie: Wenn uns der Geograph von Ravenna um 700 von der Linie Constanzia-Urzacha-Carstena berichtet, so ist es ganz sicher, daß von Schaffhausen weg die römische Straße benutzt wurde, einmal bis Zurzach (Tenedo) und weiter linksrheinisch über Kaisten bis Basel-Augst.

Die Bözberg-Linie: Hier liegt aus dem Spätmittelalter der Beweis vor, daß die römischen Wagengeleise weiter ausgefahren wurden.

2. Die neuen Straßenzüge. Weitaus den größten Einfluß auf die Einführung von neuen Straßenzügen hatte das Kloster St. Gallen. Ich sage „Einführung“. Raum wird sich das Frühmittelalter die Mühe genommen haben, Straßen zu bauen, wie es die Römer getan. Wo viele Karren fuhren und viele Pilger gingen, da entstand eben ein Weg, ein Straßenzug. Kunstvoll waren diese Wege nicht, aber sie genügten den Ansprüchen.

Steinach-St. Gallen: Der st. gallische Bodenseehafen mußte eine Verbindung mit dem Kloster haben. Schon die Vita S. Galli c. 39/40 berichtet, daß Bischof Johannes von Konstanz den Leichnam des heiligen Gallus zu Wagen von Arbon nach der cella des Toten geführt habe.<sup>36</sup>

827 werden die Zinsleute auf einer Klosterhufe zu Berg-St. Gallen verpflichtet, alljährlich einmal mit Korn von Steinach und mit Wein von Berg nach dem Kloster zu fahren.<sup>37</sup> Einem Gommerswiler wird 847 die Wahl gelassen, ob er einmal jährlich mit Korn oder mit Wein zum Kloster fahren wolle.<sup>38</sup> Damit ist der Straßenzug Steinach-Berg-Gommerswil-St. Gallen festgelegt.

Rheintal-St. Gallen: Über die linksrheinische Straße gibt uns willkommenen Aufschluß die Urkunde von 891, wo die Festsetzung der Rechte des Klosters im Rheingau erfolgt.<sup>39</sup> An Örtlichkeiten werden da unter anderem genannt Thiotpoldesowa (Diepoldsau) und Palgaa (Balgach). Da ist es Recht des Klosters, Holz zu fällen für Wasserleitungen und Dachungen, desgleichen

<sup>36</sup> Radewig, Konstanzer Regesten Nr. 16. 627?

<sup>37</sup> St. Galler Urkundenbuch I Nr. 304 von 827 (828), April 25. „duas ductiones faciant, unam de Perge cum vino et alteram de Steinaha cum grano.“

<sup>38</sup> St. Galler Urkundenbuch II Nr. 402 ausdrücklich „unam perductionem usque ad monasterium.“

<sup>39</sup> Appenz. Urkundenbuch Nr. 9 von 891, August 30.

Schiffsholz, und dieses über den See zu führen. Auch werden die Schweine von St. Gallen hier herab zur Weide getrieben. Wir sehen, daß der Transport im wesentlichen zu Wasser geschah (per lacum asportanda), aber der Ansatz zur Bildung einer linksrheinischen Straße war vorhanden.

**H**enau = St. Gallen: Die künftige Linie Wil = St. Gallen, im Frühmittelalter der kürzeste Weg vom Rhein über Winterthur = Elgg = Henau nach St. Gallen.

Überliefert ist uns der Thurübergang bei Henau schon aus dem Jahre 787:<sup>40</sup> „quando opus est pontes aedicare vel novas facere“. Des weiteren ist uns die Pilgerherberge von Oberglatt aus dem Jahre 885 bezeugt: „cella hospitum quae vocatur Clata cognomine fluvioli vicini“.<sup>41</sup> Damit haben wir die Straße Henau = Oberglatt = St. Gallen geschlossen. Es ist die Linie, die später eine große Bedeutung erlangen wird.

So fassen wir zusammen: zu den erhaltenen römischen Straßenzügen fügte das Frühmittelalter hinzu: die Linie Henau = St. Gallen = Steinach, die einem Bedürfnis des Klosters St. Gallen entsprach, und die linksrheinische Rheintalllinie, die wiederum unmittelbar vom Kloster St. Gallen abhing. Dadurch wurde das alte System der Römerlinien im Frühmittelalter etwas nach Süden erweitert gegen das früher verkehrsarme Gebiet der Alpenvorberge hin, gerade so wie auch das Kloster St. Gallen hineingesetzt war in eine früher verkehrsarme Zone.

### § 8. Die Wasserwege.

**G**ünstige Wasserwege besitzt nun gerade unsere Nordostschweiz, und es ist bezeugt, daß sie im Frühmittelalter sehr viel befahren wurden. Betrachten wir unser Gebiet, so stellt es sich heraus, daß es sich im wesentlichen und fast ausschließlich um eine Umfahrung der Nordostschweiz handeln mußte. Von einer Schiffahrt auf der Thur kann man kaum reden, und es verlautet auch nichts davon in den Quellen. Die Flöß-Schiffahrt auf den kleinen Flüssen und Bächen unterziehe ich keiner Betrachtung.

**1. Bodensee-Schiffahrt:** Das mächtige Becken des Bodensees eignete sich wie kaum ein zweites für die Schiffahrt. An seinen Gestaden ließen die Salzwege von Reichenhall her aus. Über diesen See beförderte man die Erzeugnisse und Abgaben aus

<sup>40</sup> St. Galler Urkundenbuch I Nr. 113 von 787, Juni 17. Henau.

<sup>41</sup> St. Galler Urkundenbuch II Nr. 646 von 885.

den Besitzungen des Klosters St. Gallen im Nibelgau, Argengau, Linzgau und aus der Landschaft Baar.

Die einzigen Belege, die sich für die Bodenseeschifffahrt aus dieser Zeit erbringen lassen, lauten auf das Kloster St. Gallen. Und hier sind es wieder die Urkundenbelege für den Hafen Steinach. Die erste Erwähnung Steinachs geschieht im Jahre 782.<sup>42</sup> Schon 827 gehen dann regelmäßige Fuhren mit Korn und wohl auch andern Gütern vom Hafen Steinach nach dem Kloster.<sup>43</sup> Und Ekkehard<sup>44</sup> erwähnt aus der späteren Zeit in cap. 90 „navibus Steinaham praemiserit“ und in cap. 92 „nave Steinaham“. Wir sehen, daß der Hafenplatz Steinach auch über das Frühmittelalter hinaus seine Bedeutung nicht verlor. Auf die Bodenseeschifffahrt bezieht sich auch die Urkunde von 891,<sup>45</sup> wo es ausdrücklich als Recht des Klosters erklärt wird, Schiffsholz (navalia ligna) im Kobelwald (Rheintal) zu fällen und über den See zu führen (per lacum asportanda). Da handelt es sich offenbar um Schiffsholz, das St. Gallen benötigte, um Schiffe zu bauen für den Transport der Waren von jenseits des Sees nach dem Hafen Steinach.

2. Über die Rheinschifffahrt verlautet sehr wenig. Einigen Aufschluß über die Schifffahrt im Rhein vor dem Einfluß in den Bodensee gibt uns die Urkunde von 891 (§. Anm. 45). Wenn da gesagt wird „per lacum asportanda“, so ist es ziemlich sicher, daß die Schiffe vom Kobelwald (id est Cobolo) mit dem gefällten Holz hinabführen bis zum Rheindelta und dann weiter über den See.

Von der Rheinschifffahrt ab Bodensee aber läßt sich aus dem Frühmittelalter nichts sagen. Daß die Strecke befahren wurde, ist aber bei der Vorliebe des Frühmittelalters für die Wasserwege selbstverständlich.

3. Walensee-Limmat-Schifffahrt. Das Reichsgut-Urbar Ludwigs des Frommen aus dem 9. Jahrhundert<sup>46</sup> gibt Aufschluß über die Schifffahrt auf dem Walensee. Es führt für Walenstadt auf: den Uferzoll und zehn Schiffe auf dem See mit ihrem Ertrag an Fährgeld: „N. 288 De ripa Vvalahastad redditur de uno quoque carro ... Sunt ibi naves 10, quas faciunt liberi homines, ex quibus redditur singulis annis quantum poterit nautor adquirire, aliquando libras 8 plus minusque.“

<sup>42</sup> St. Galler Urkundenbuch I Nr. 97 von 782 (Steinaa villa).

<sup>43</sup> St. Galler Urkundenbuch I Nr. 304 von 827 (828), April 25.

<sup>44</sup> Ekkehardi cas. S. Galli. ed. Meyer von Nonnau.

<sup>45</sup> Appenz. Urkundenbuch I Nr. 9 von 891, August 30.

<sup>46</sup> G. Caro a.a.O.

Da sind also zehn königliche Schiffe bezeugt, eine recht stattliche Zahl. Aber auch der Bischof von Chur hielt sich ein Schiff auf dem Walensee. 843 hatte er von König Lothar I. die Zollbefreiung für ein Schiff auf dem Walensee erhalten.<sup>47</sup>

Die Waren führte man bis zum Walensee auf Karren heran. Dann ging der stattliche Verkehr mit den elf Walenseeschiffen bis zur Linth und fand seine Fortsetzung auf Zürichsee und Limmat bis zum Rhein. Wenn zwar schon ein Teil des Verkehrs auf der alten römischen rechtsrheinischen Heerstraße abgebogen war, so ist doch anzunehmen, daß der größte Teil den Wasserweg benutzte.

#### IV. Der frühmittelalterliche Verkehr der Nordostschweiz in Recht und Verwaltung.

##### § 9. Die Rechtslage.

In § 1 wurde das Bestehen eines karolingischen Verkehrsregals und dessen nachträgliche Durchbrechung durch die Verleihungen nachgewiesen. Es ist gar nicht zu bezweifeln, daß die Rechtslage, die derart im Karolingerreich aufgestellt wurde, auch in unserer Nordostschweiz vorhanden war. Unmittelbare Beweise zur Richtigkeit dieser Behauptung lassen sich erbringen.

Die Schiffahrt auf dem Walensee war ein Regal. Zehn königliche Schiffe fuhren hier, bevor es dem Bischof von Chur gelang, sein eigenes Schiff in die Rangordnung der königlichen Schiffe einzureihen.<sup>1</sup> Diese Einreihung geschah erst auf auf Grund einer Verleihung.<sup>2</sup> Ebenso war der Uferzoll zu Walenstadt ein Regal, wie das aus dem Reichsgutbar hervorgeht. Auch der Markt zu Walenstadt wird im Reichsurbar aufgeführt.<sup>3</sup> Ein weiterer Beweis für das Verkehrsregal auf dem Wasserweg ist das „navigium cum nauo“, das die Ottonen 965 dem Kloster Einsiedeln verliehen.<sup>4</sup> Es scheint klar zu sein, daß diese Rechtslage auch im übrigen Gebiet der Nordostschweiz vorhanden war. Auch dort finden wir die „via publica“<sup>5</sup> und auch dort fanden Verleihungen statt. In dem Maße, als die Klöster mit der Immunität ausgestattet wurden, sank auch die Bedeutung

<sup>47</sup> Mohr, *Kodex dipl. Bd. I* Nr. 26 *Acta Gandulfi villa* 843, Januar 21. „Nauem etiam episcopalem in lacu rivano post domenicas III. naues absque teloneo et censu potestative ab itinerantibus carandum esse precipimus.“

<sup>1</sup> G. Caro a.a.O. Urbar des Reichsguts in Curräten.

<sup>2</sup> Mohr, *Kodex dipl. Bd. I* Nr. 26 von 843.

<sup>3</sup> Wollenweider a.a.O. S. 414.

<sup>4</sup> Börlin a.a.O. Transportverbände und Transportrecht der Schweiz im Mittelalter.

<sup>5</sup> St. Galler Urkundenbuch II Nr. 401 von 847.

des karolingischen Verkehrsregals. Und gerade in unserm Gebiet finden wir außer dem mächtigen Kloster St. Gallen noch drei weitere Klöster im 9. Jahrhundert mit der Immunität ausgestattet.

### § 10. Die Verwaltung.

Die Verwaltung des Straßen- und Schiffsverkehrs war, so lange ein königliches Verkehrsregal bestand, Arbeit der königlichen Verwaltungsorgane, also der Grafen. Fand aber eine Verleihung statt, so ging natürlich die Verwaltung rechtlich an den Beliehenen über. Wo die Immunität erworben wurde, kam faktisch die Verwaltung an den Inhaber der Immunität.

Aber auch vorher mögen die Lokalmachthaber, soweit es ihren Interessen diente, einiges zur Verwaltung der Straßen- und Schiffsverkehrswege selbstständig beigetragen haben. Einen solchen Fall klärt Nr. 113 des St. Galler Urkundenbuches von 787: der Thurübergang bei Henau war wichtig für das Kloster St. Gallen, weil hier die Pilgerstraße durchging. Auch beförderte man die Güter vom Thurgau und Zürichgau her über diese Brücke nach dem Kloster. Da erfahren wir nun, wie das Kloster die Leistungen einer Hufe in bezug auf den Unterhalt dieser Brücke, Reparaturen oder etwaigen Neubau feststellt: „quando opus est pontes aedificare vel novas facere, mittamus unum hominem ad opus cum sua provenda, et sit ibi tantos dies, quandum necesse est.“

Noch einiges über die Transporteinrichtungen: die großen Grundherren hatten oft eine eigene Organisation. Eigentlich war ja der Transport ein königliches Regal. Aber die Grundherren wußten sich recht weitgehende Privilegien dazu zu erringen.<sup>6</sup> Die entscheidende Rolle spielten hier einerseits die Verleihung, anderseits die Uebernahme des Transports nicht aus Recht, sondern aus faktischem Geschehen. Ein interessantes Beispiel dazu ist uns erhalten:

877—878. Salomo II. Bischof von Konstanz, schickt seinem Prokurator einen Brief zur schleunigen Beförderung durch einen Tributaricus zu Pferd an den Meier zu Thengen (Teingon). Weigern sich die Tributarii, so soll er selbst, der Meier und Herebert bei seiner Gnade den Brief an den B. Regenhard von Straßburg befördern. Wenn Herebert den Brief erhalten hat, soll dieser ihn (Salomo) erwarten und das Hospitium vorbereiten, wenn er fünfzige Woche nach Straßburg reitet.<sup>7</sup>

<sup>6</sup> Bollenweider. S. 401.

<sup>7</sup> Radewig, Regesten des Bistums Konstanz I Nr. 165 von 877—878.

## B. Das Straßen- und Schiffahrtswesen der Nordostschweiz von den Ottonen bis zur Wahl Rudolfs von Habsburg.

### I. Die Einstellung zum Verkehrswesen. Der Handel und der Pilgerverkehr.

#### § 11. Die Einstellung der deutschen Reichsgewalt zum Verkehrswesen.

##### Der Bereich der Lokalmächte.

1. Die königliche Gewalt in ihrer Stellung zum Verkehrswesen. Das Hauptinteresse muß sich der lokalen ständischen Entwicklung zuwenden. Der Feudalherr richtete sich seine Herrschaft und den Verkehr, der darin ging, so ein, wie es in seinem eigenen Interesse stand, auch wenn das dem königlichen Interesse zuwiderließ.

Allerdings spricht Friedrich I. 1158 auf den ronkalischen Feldern gegenüber den lombardischen Städten den Grundsatz aus, daß die öffentlichen Verkehrswägen, und zwar im weitern Begriffe Landstraßen, Brücken, Wasserstraßen, Häfen und Zölle, nur dem Könige gehören.<sup>1</sup> Und auch Friedrich II. erhebt in den Verordnungen auf dem Reichstage zu Mainz 1225 dieselben Ansprüche. Aber wann hat denn je ein deutscher Herrscher im Hochmittelalter für die sehr wichtige Verbindung mit Italien einen Verbindungsweg durch die Alpen gebaut, oder auch nur für die Ausbesserung eines solchen gesorgt? Nie.

Und ganz die gleiche Erscheinung zeigt sich in den Marktprivilegien. Das 10. und 11. Jahrhundert ist die Zeit der Marktprivilegien, die das Marktrecht ohne jeden beschränkenden Zusatz verleihten. Im 12. Jahrhundert verschwinden sie und machen den Jahrmarktsprivilegien und Stadtgründungsurkunden Platz. Und das Entscheidende ist: an die Stelle der Privilegien, durch welche sich der Marktherr sein Marktrecht vom König verbrieft lässt, treten jetzt die Urkunden des Marktherrn selbst, welche den Ansiedlern der neuen Marktgründungen, den mercatores, ihre Rechte verbrieften.<sup>2</sup> Auch hier hat der Lokalherr im Streben nach der Erhaltung seines Eigeninteresses die Oberhand gewonnen.

2. Die Einstellung der Lokalherren der Nordostschweiz zum Verkehrswesen. Schon zu Anfang unserer Periode, unter Otto I., zeigt sich das immer stärker werdende Her-

<sup>1</sup> Scheffel, Verkehrsgeschichte. Bd. II. S. 68 f.

<sup>2</sup> Rietshel a.a.O. S. 109.

vortreten der Feudalisierung. Die nach immer neuen Vorrechten strebenden weltlichen Fürsten und Adeligen erwiesen sich diesem Kaiser als nicht mehr zur Reichsverwaltung geeignete Körper, und er stützte sich mit ganzem Nachdruck auf die geistlichen Fürsten. Ein-  
halt gebieten konnte das der forschreitenden lokalen Orientierung der Gewalten aber in keiner Weise.

Für das Kloster St. Gallen, das noch zu Beginn des 10. Jahrhunderts unter Abt Bischof Salomon III. (890—919) den Höhepunkt seiner Entwicklung erlebt hatte, trat nach dieser Glanzzeit eine Periode des Stillstandes und bald des Niederganges ein.

Dann aber hören wir in der *Continuatio Casuum sancti Galli*<sup>3</sup> plötzlich von Kämpfen des Abtes Ulrich III. von St. Gallen gegen den Vogt Lütold, 1077 oder Anfang 1078. Lütold ist wohl ein Regensberger. Und mit Überraschung stellen wir fest, daß die Entscheidung an der Kräzern (munitionem nomine Cracaniam), dem wichtigen Flussübergang über die Sitter vor den Toren von St. Gallen, fällt. — Dann errichtet Ulrich III. im Rheintal eine munitio nomine Herborth.<sup>4</sup> Diese Befestigung richtete sich gegen die Bre-  
genzer Grafen, die eine starke Stellung an beiden Rheinufern gegen-  
über St. Gallen besaßen. Der willensstarke Abt wahrte sich hier wohl den Straßenzug durch das Rheintal nach Italien.

Schon 1079 trat der mächtige Zähringerherzog, Berchtold II., mit ganzer Macht gegen Abt Ulrich von St. Gallen auf. Die Verwüstungen des klösterlichen Gebietes vergalt Abt Ulrich rücksichtslos. Und wieder sehen wir den Abt, wie er Befestigungen errichtet an Orten, die für die Straßenbeherrschung hervorragend ins Ge-  
wicht fielen: „una penes Glatat, altera prope Duram fluvium“.<sup>5</sup> Als den ersten Befestigungs-ort können wir Burgau annehmen, einen Ort, der überragende Bedeutung für die Beherrschung der Straße von Wil nach St. Gallen — wir kennen sie schon aus dem Frühmittelalter — besaß. Mit noch mehr Sicherheit dürfen wir die zweite Befestigung nach Lütisburg an der Thur verlegen.<sup>6</sup> Diese Befestigung verriegelte die Vorstoßrichtung der Toggenburger gegen St. Gallen.

Auf der Bernegg südwestlich vom Kloster, einem Punkt, der den Hauptweg von der Thur weg nach St. Gallen völlig beherrscht,

<sup>3</sup> *Continuatio*. ed. Meyer von Nonau. S. 49.

<sup>4</sup> *Continuatio*. ed. Meyer von Nonau. S. 51/52.

<sup>5</sup> *Continuatio*. ed. Meyer von Nonau. S. 62.

<sup>6</sup> Meyer von Nonau im Exkurs zur *Continuatio*. S. 124.

hatte sich der Toggenburger Folknand festgesetzt. Ulrich zerstörte den Platz völlig, beseitigte den Befehlshaber Folknand,<sup>7</sup> und zwei Jahre später, 1083, ging Alt-Toggenburg in Flammen auf.<sup>8</sup> Und wieder wird der Sitterübergang Kräzern Kampfort. Dort wird 1084 der Toggenburger Diethelm schimpflich zum Rückzug gezwungen.<sup>9</sup>

Das 12. Jahrhundert brachte die weitere Ausbildung der feudalen Gewalten in unserm Gebiet. Die Zähringer teilten sich 1097 mit den Hohenstaufen in den Besitz des Herzogtums Schwaben. Die Herzöge von Zähringen erhielten unter anderm auch die Stadt Zürich — nach Otto von Freising die vornehmste Stadt Schwabens — und wichtige Außenposten, wie Schaffhausen.<sup>10</sup> Die Toggenburger behaupteten ihren Besitz und bauten ihn weiter aus, auch die Regensberger. Nach dem Aussterben der Zähringer 1218 kam deren ganzer Besitz südlich des Rheins an das mächtige östschweizerische Grafenhaus Rüburg. Das Bistum Konstanz aber behauptete sich im Besitz Rheinecks, des wichtigen Sperrpunktes, und Bischofszells. Dieses bildete ein gefährliches Vorwerk gegen St. Gallen, wie auch Arbon; jenes wirkte als Straßensperre, dieses behinderte die Schifffahrt. Rheineck vereinigte beide Vorteile auf sich. Diese Kopffstation der Bodenseeschifffahrt bildete im 12. Jahrhundert ein fortwährendes Streitobjekt zwischen Abt und Bischof.

Zu Beginn des 13. Jahrhunderts gelang nun St. Gallen die Erwerbung und Behauptung eines hochwichtigen Besitzes: Wils mit der Alt-Toggenburg. Grund dazu war der Brudermord im Hause der Toggenburger und die sich daraus ergebende Schenkung Wils und der Alt-Toggenburg durch Diethelm II. an Abt Konrad von St. Gallen. Wil war ein hervorragender Sperrpunkt in der Zuglinie Ostwest, und es behauptete in der Folge eine ähnliche Stellung wie Frauenfeld an der alten Ostwestlinie. In den späteren Kämpfen um Wil und die Alt-Toggenburg unterlag Graf Diethelm III. Damit war der Straßenzug über Wil nach Winterthur für St. Gallen gesichert. Burg Uznaberg, die den Übergang über den Ricken beherrschte, wurde als Pfand in die Hände des Abtes überliefert.<sup>11</sup> Die st. gallische Beherrschung der durchgehenden

<sup>7</sup> Continuatio. ed. Meyer von Knonau. S. 66.

<sup>8</sup> Continuatio. ed. Meyer von Knonau. S. 69.

<sup>9</sup> Continuatio. ed. Meyer von Knonau. S. 73.

<sup>10</sup> A. Meyer, Geogr. Vorauß. a.a.O., S. 55, dazu E. Seydel, Gesch. der Herzöge von Zähringen.

<sup>11</sup> Continuatio de Fab. S. 262/263. Im Jahre 1234.

Straßenzüge war wohl um diese Zeit besonders günstig zu nennen, aber es sollte sich bald ändern.

Wil ging kurz nach dem Tode des starken Abtes Konrad von Bußnang St. Gallen wieder an die Toggenburger verloren, wurde aber 1245 zurückeroberirt.<sup>12</sup> Doch es folgte eine schwere Zeit für das Kloster, als in der Folge der Streit mit dem neuen Bischof von Konstanz, Eberhard von Waldburg, ausbrach. Berthold von Falkenstein, der Burgenbauer und Burgenläufer, war dem Bischof ein würdiger Gegner. Wieder finden wir die Sitterstellung bei Kräzern durch den Abt besetzt.<sup>13</sup>

Eine ganz ausgezeichnete Stellung aber errang der Abt im Rheintal, als er die Burg Blatten erbaute.<sup>14</sup> Blatten beherrschte die linksrheinische Straße wie auch den Rheinübergang. Wir werden später das Geschlecht derer von Ramswag im Besitze der Fähre von Blatten finden, das seine Rechte von St. Gallen usurpiert hatte. Das geschah aber erst unter König Rudolf von Habsburg.

Auch jenseits des Bodensees tat der Abt einen glücklichen Zug, als er die Neu-Ravensburg, die ledig wurde, an sich riß. Damit gewann er nicht allein die Möglichkeit, die uralten Besitzungen des Klosters im Argengau zu überwachen, sondern vor allem auch die Verfügung über den Straßenzug, der sich zum Bodensee hinzog. Endlich sicherte sich Berthold durch die Eroberung der Burg Iberg (von Toggenburg) wieder die Beherrschung des Riedens, nachdem Uznaberg geraume Zeit vorher wieder an Toggenburg zurückgegeben worden war.<sup>15</sup>

Um diese Zeit, 1267, wurde auch die Kraft des Regensberger Geschlechts gebrochen. Es ist zur Genüge bekannt, unter welchen Umständen dies erfolgte. — Der kiburgische Besitz in der Nordostschweiz umfaßte damals die Landgrafschaft Thurgau, die Städte Frauenfeld und Dießenhofen, die Burgen Mörsburg und Kiburg, die Stadt Winterthur, einen Teil der Reichsvogtei Zürich, die Burg Baden mit dem Siggental. Außerdem besaßen die Kiburger Mellingen und Lenzburg und umfaßten und durchdrangen so den ganzen habsburgischen Besitz im Aargau. Was für eine glänzende Gelegenheit für Rudolf von Habsburg, beim Tode des Kiburgers

<sup>12</sup> Auchmeister, ed. Meyer von Nonau. S. 25.

<sup>13</sup> Auchmeister, ed. Meyer von Nonau. S. 30.

<sup>14</sup> Auchmeister, ed. Meyer von Nonau. S. 80. Um 1271?

<sup>15</sup> Auchmeister, ed. Meyer von Nonau. S. 72. Um 1255.

die Herrschaft über mehrere wichtige Straßenzüge in die Hand zu bekommen! Allerdings drohte der kühne Graf Peter von Savoyen noch seine ganzen Pläne zu durchkreuzen, als er seine Herrschaft bis zum Bodensee und Walensee auszubreiten begann.<sup>16</sup> Doch Rudolf von Habsburg kam ihm zuvor. Der ganze fiburgische Besitz, ausgenommen die burgundischen Güter, ging 1264 und 1273 an den Habsburger über, und 1277 auch Freiburg im Üchtland.<sup>17</sup> In der Folge machten die Habsburger noch eine ganze Reihe von wichtigen Erwerbungen, unter anderm brachten sie auch die Sperrstellungen der Freiherren von Regensberg an sich. Rudolf von Habsburg, der fünfige König, war mit einem Schlag der mächtigste Herr in der Nordostschweiz geworden. Er beherrschte nicht allein die Nord-süd-verbindung durch die Limmatrinne von Baden aus, er hatte auch die Westostlinie mit Winterthur völlig in Händen. In der Folge wird auch noch der Rheinübergang Schaffhausen an Habsburg kommen.

So haben wir am Ende unseres Zeitraumes im Gebiet der Nordostschweiz drei große Feudalherren, die über die Verkehrslinien gebieten: die Grafen von Habsburg, die Grafen von Toggenburg und der Abt von St. Gallen, sodann der Bischof von Konstanz und endlich eine große Zahl kleinerer Herren. Die Städte hatten noch keine beherrschende Stellung, Zürich und Konstanz machten eine Ausnahme. Am Rande des Gebietes aber hatte sich eine ganze Anzahl von Geschlechtern festgesetzt, die die Zufahrtslinien beherrschten, wie die Grafen von Montfort im Rheintal und am oberen Bodensee, die Grafen von Rapperswil am oberen Zürichsee, die Grafen von Sargans an der südlichsten Spitze der Nordostschweiz. Dann die Reihe der Geschlechter jenseits des Bodensees und nördlich des Rheins. Es ist bekannt, daß das Interregnum gerade in Schwaben seine schlimmsten Blüten zeitigte; auch unser Gebiet blieb nicht verschont. Überhaupt ist das Hochmittelalter keine ruhige Zeit für die Entwicklung der Wirtschaft, also auch des Verkehrs, gewesen. Endlose Kämpfe um die Besitzgüter und vor allem um die wichtigen beherrschenden Punkte haben es erfüllt. Das Erlöschen der Geschlechter rief immer neuen Kämpfen. Ruhe und größere Sicherheit für die Entwicklung des Verkehrs wird erst die folgende Periode bringen mit ihrem Aufblühen der Städtekultur.

<sup>16</sup> K. Meyer, Geogr. Vorausj. a.a.O. S. 70 ff.

<sup>17</sup> K. Meyer, Geogr. Vorausj. a.a.O. S. 70 f.

## § 12. Der Handel.

Das Hochmittelalter brachte für die Handelstätigkeit der Nordostschweiz einen unverkennbaren Aufschwung. Dies galt in einer Beziehung vom Fernhandel, der durch das Gebiet ging; es galt aber auch von dem Handel, der vom Gebiet selber ausging. Diese Belebung des Verkehrs fand trotz der ungünstigen politischen Verhältnisse statt.

Im Lauf des 11. und 12. Jahrhunderts war in Frankreich und in Deutschland ein neues Leben erwacht. Seit der Mitte des 12. Jahrhunderts zogen die Champagnermessen einen regen Verkehr nach Frankreich; in Deutschland blühten Worms, Köln und Augsburg. In Italien aber entfaltete sich das Handelsleben auf den Messen von Ferrara, Bologna, Mailand und Bergamo seit dem 11. Jahrhundert zu hoher Blüte. Schulte setzt auch für unser Gebiet die Messe von Zurzach schon ins 13. Jahrhundert.<sup>18</sup> Dem kann man, trotzdem nur indirekte Belege vorhanden sind, wohl beipflichten. Nicht vergessen darf man die Messen von Meran und Bozen, woher namentlich Wein kam.<sup>19</sup>

Der Großhandel, der einige Zeit geradezu an der Küste Palästinas seinen Stapel hatte, ruhte namentlich in den Händen der Italiener.<sup>20</sup> Doch werden auch deutsche Kaufleute in Ferrara genannt.<sup>21</sup> Schon sind auch 1228 im Fondaco von Venetien, dem Kaufhaus der Deutschen, die Augsburger und Nürnberger sesshaft. Und 1227/28 finden wir Kaufleute gerade aus unserm Gebiet, aus Schaffhausen, in Como.<sup>22</sup> Der Wechselverkehr im Handel zwischen Westdeutschland und Italien ging zum großen Teil über den Septimer, der jetzt die Popularität des Mons Jovis erlangt hatte.<sup>23</sup> Der Verkehr über den Septimer aber mußte sich an beiden Flanken der Nordostschweiz vorbei ergießen und durchschnitt sie auch.

Günstig war die Lage der Nordostschweiz auch für den Handel der Deutschen mit Frankreich, konnte er sich doch via Bodensee über Basel oder durch die Mittellandrinne ergießen.

Auf die Waren, die von der Ferne kamen, trete ich nicht

<sup>18</sup> Schulte, Gesch. des Handels, a.a.O. I S. 167.

<sup>19</sup> Ekkehard, ed. Meyer von Knonau, Kap. 59 „vas vinarium ... Bozanarium“, also Bozener Wein für St. Gallen. Schaffhauser finden wir 1237 in Bozen, siehe A. Meyer, in Zeitschrift für Schweiz. Geschichte 1929, S. 193 Nr. 20.

<sup>20</sup> Schulte, Gesch. des Handels, I S. 106/107.

<sup>21</sup> Urk. von 1228 über das Ripaticum von Ferrara bei Schulte a.a.O. I S. 106 f.

<sup>22</sup> A. Meyer in Zeitschrift für Schweiz. Gesch. IX. 1929, S. 188 ff.

<sup>23</sup> Otto von Freising, „Septimi montis“. Desgl. Gottfried von Straßburg, der stark übertreibt.

ein. Einzig der Salzhandel wäre zu berühren. Hier war dem Bergwerk von Reichenhall seit dem 13. Jahrhundert ein starker Konkurrent in dem Werk von Hall im Tirol erwachsen. Über Reutte am Lech und über Kempten wurde das Hallersalz an den Bodensee geführt.<sup>24</sup>

In der Nordostschweiz selbst aber wuchs eine *Industrie* auf, die fortlaufend stärkere Bedeutung erlangen sollte: die Leinenindustrie. Mittelpunkt dieser Industrie wurde zuerst Konstanz (und Ravensburg), etwas später erlangte auch St. Gallen hohe Bedeutung. Aber auch die Schaffhauser trieben schon im ersten Drittel des 13. Jahrhunderts den Leinenhandel über die Alpen nach Como und Südtirol.<sup>25</sup> In der Stadt und auf dem Land (im Thurgau und Bodenseegebiet) bürgerte sich die Leinenweberei ein, und 1283 sehen wir schon, wie der Konstanzer Rat den Leinwandhandel ordnet.<sup>26</sup>

Die hochgeschätzte Leinwandware, die „*tela de Konstanza*“,<sup>27</sup> ging weit über Land; so hatten die Konstanzer z. B. auf den vier Messeorten der Champagne ihre eigenen Häuser.

Aber neben Konstanz, St. Gallen und Schaffhausen trieb auch Zürich Handel mit seinen Erzeugnissen. Zürich vertrieb Grautuche und Drilch.

Die bedeutenderen Orte der Nordostschweiz, die während des Hochmittelalters Sitz von Handel und Markt waren, können wir also wohl so zusammenfassen: Konstanz, St. Gallen und Schaffhausen mit Leinenindustrie, Zürich mit Tuchweberei, Zürich als Transit-handelsstadt und Getreidemarkt, außerdem als Sitz der Seidenweberei.<sup>28</sup> Auch Konstanz hatte früh die Seidenweberei. Dann dürfen wir das benachbarte Ravensburg mit seinem Leinenhandel nicht vergessen. Andere Orte unseres Gebiets aber erlangten keine größere Bedeutung, wenn wir nicht annehmen wollen, daß Zurzach gegen das Ende unserer Periode einen stärkeren Verkehr anzog.

### § 13. Der Pilgerverkehr.

In § 3 wurden die Verhältnisse des Pilgerverkehrs im Frühmittelalter beleuchtet. Es ist anzunehmen, daß die Pilger auf den Wegen, die das Frühmittelalter angebahnt hatte, auch weiter die Pilgerstätten besuchten.

<sup>24</sup> Häuser-Kündig, *Salzwesen der Innerschweiz*. S. 12/15.

<sup>25</sup> R. Meyer, *Zeitschrift für Schweiz. Gesch.* 1929, S. 192 ff.

<sup>26</sup> Schulte, *Gesch. des Handels und Verkehrs I.* S. 163.

<sup>27</sup> Diese Bezeichnung kommt in spanischen Urkunden vor.

<sup>28</sup> Bollenweider a.a.O.

Neben Rom hatte jetzt auch ein spanischer Wallfahrtsort: Santiago de Compostela, der Ort des h. Jakob, große Bedeutung gewonnen. Im 11. und 12. Jahrhundert nahmen die Pilgerfahrten nach Santiago immer mehr zu, und es bildeten sich nach und nach jene Pilgerstraßen heraus, die den ganzen europäischen Kontinent der Länge nach durchzogen und die man unter dem Namen der Jakobsstraßen kennt.<sup>29</sup>

Die Reise nach Santiago war beschwerlich und gefährlich, mancher Pilger kehrte nicht mehr zurück. Außerdem waren die Kosten dieser Reise im Hochmittelalter natürlich so hoch, daß diese Wallfahrt fast ausschließlich den höchsten geistlichen und weltlichen Würdenträgern vorbehalten blieb.<sup>30</sup> Doch führten die Kreuzzüge auch eine große Zahl unbemittelter Männer aus Deutschland nach dem berühmten Ort des heiligen Jakob.

Aus unserm Gebiet kenne ich zwei Wallfahrtszeugnisse für Santiago aus dem 13. Jahrhundert. Um 1272 ist es Graf Eberhard von Nellenburg mit seiner Gattin, die nach Santiago de Compostela aufbrechen, und 1279 macht Heinrich Walliseller, Bürger von Zürich, der zum heiligen Jakob wallfahrten will, ein Vermächtnis.<sup>31</sup>

In ähnlicher Weise, wie man im Frühmittelalter die Reise nach Rom mit dem Besuche St. Gallens verbunden hatte, verband man jetzt die Wallfahrt zum heiligen Jakob mit dem Besuche Einsiedeln. Diese Stätte des heiligen Meinrad erlangte im Hochmittelalter eine immer steigende Bedeutung. Einen überraschenden Einblick in diese Verhältnisse eröffnet uns das Itinerarium Einsidelense aus der Wende des 13./14. Jahrhunderts.<sup>32</sup> Hier der Wortlaut:

(Weg von Schwaben nach Einsiedeln)

Swer wil gien ze den ainsidel, Einsiedeln	
da vnser fraw/ rastet, der sol gien	
gen Swaben / pa v run vnd gen	Schwaben, Bayern
ke p t u n vnd gen Lindaw vnd	Kempten i. Allgäu, Lindau
sol denn faren vber den sew gen	Bodensee
Roschach. Von Roschach hunz	Rorschach

<sup>29</sup> R. Frauenfelder, Kirchenpatrozinien des Kantons Schaffhausen. Diss. phil. Zürich 1929.

<sup>30</sup> Häbler, Wallfahrtsbuch des Hermannus Künig. S. 23.

<sup>31</sup> Stückelberg A., Santiago-Pilger.

<sup>32</sup> Publiziert von O. Ringholz im Anzeiger für Schweizergesch. VIII, S. 344 f. Handschrift Nr. 4350 der Königl. Bibl. in München. Der Verfasser des Itinerars ist offenbar ein Mönch.

s a n d G a l l e n , h u n ḡ d e m E n ḡ -  
s c h e s w a i l a r v n d d e n n f u r a i n f e s t ,  
d i u h a i ḡ z e t R o s s e n p e r c h . D i s o l  
m a n z e d e r s i n g g e n h a n d l a z z e n l i g e n  
v n d s o l d e n g i e n z u a i n e r f e s t , d i u  
h a i ḡ z e t T o f f e n p u r c h . D a l a i t a i n  
S(t) a t v n d d i u h a i ḡ z e t z e d e r L i e h t -  
t e n s t e i g v n d d e n n g e n a i n e r s t a t ,  
d i u h a i ḡ z e t R a p p r e h s w a i l .

(Rückweg von Einsiedeln nach Schwaben)

S o l a i t d e n n a i n c h l ö s t e r a u f d e m  
w e g v o n R a p p r e h s w a i l g e k ö s t e n ḡ , d a s  
h a i ḡ z e t R a u t u n v n d i s t w a i z z e r o r d e n .  
S(o) g i e t m a n d e n n g e n a i n e r p e r g ,  
d e r h a i ḡ z e t d a z h o r n l a i n . S o k u m p t  
m a n d e n n z u a i n e n k l ö s t e r , d a z h a i ḡ z e t  
v i s c h a n u n v n d i s t s a n d b e n e d i c t e n  
o r d e n , v n d d e n n z u a i n e m d o r f , h a i ḡ z e t  
S e r n a c h v n d d e n n g e n a m p l i c h  
a n d a z w a s s e r , d a z h a i ḡ z e t d i u T h a u r ,  
v n d d e n n g e n k ö s t e n ḡ v n d g e n M e r -  
s p u r c h v n d g e n M a r c h d o r f v n d g e n  
R a f e n s p u r c h v n d g e n M a e m m i n g e n .

(Raststationen und andere Vermerke)

H o s p i s z e d e r L i e c h e n s t a i g . E b e r -  
h a r d a b d e r L o b u n . H o s p i s z e R a p -  
p r e h s w a i l . G r o z a e r d e r p e r c h h a i ḡ z e t  
d e r E t z z e l . H o s p i s a p u d h e r e m i t a s .  
M e n e n d o r f . P o n s d i c i t u r s i l p r u g .  
Aqua d i c i t u r s i l . Aqua a p u d h e r e m i t a s  
d i c i t u r a l b a . C l a u s t r u m d i c i t u r T o -  
b e l . C a s t r u m S p i e g e l p e r c h ,  
C a s t r u m S u n n e n p e r c h . D i e f e s t  
l i g e n t a n d e r T h a u r p e n a m p l i c h :  
T h a u r p e r c h , W a i n u a e l t ,  
S t r a u z p e r c h , d i u U u i p u r c h .  
D o m i n i i l l o r u m c a s t r o r u m d i c u n t u r d i e  
v o n p u ḡ n a n c h . C a s t r u m k l i n -  
g e n .

St. Gallen, L a n g e n - E n t s -  
w i l b. H e r i s a u , R o s e n b e r g  
b. H e r i s a u

N e u - T o g g e n b u r g  
L i c h t e n s t e i g

R a p p e r s w i l

R ü t i (K t . Z ü r i c h )

H ö r n l i

F i s c h i n g e n (K t . T h u r g a u )

S i r n a c h , A m l i k o n / P f . B u ḡ -  
n a n g  
T h u r , K o n s t a n z  
M e r s b u r g , R a v e n s b u r g  
M e m m i n g e n

A b d e r L a u b e n , M i n i s t e -  
r i a l e v o n L a u b e n b e r g , G d .

K i r c h b e r g , E z e l  
M ä n n e d o r f . T e u f e l s b r ü c k e  
ü b e r d i e S i h l , S i h l  
A l b T o b e l / K t . T h u r g a u  
S p i e g e l b e r g  
S o n n e n b e r g b e i L o m m i s  
A m l i k o n  
T h u r b e r g W e i n f e l d e n  
S t r a u ḡ b e r g , W e i n b u r g  
W e i n b u r g  
B u ḡ n a n g  
A l t e n k l i n g e n / T h u r g a u .

Wir finden hier zwei alte eingelaufene Pilgerwege. Das läßt schließen, daß diese Wege von Schwaben her wohl seit dem 11. und 12. Jahrhundert begangen wurden. Daß Einsiedeln aber auch Pilger aus andern Landesteilen Europas anzog, dürfte ebenso klar sein.

## II. Die Fernstraßenzüge und Schiffahrtslinien.

Der Fernverkehr, der im Hochmittelalter durch die Nordostschweiz ging, war in erster Linie ein Verkehr von Süden nach Norden und umgekehrt, also ein Verkehr zwischen Oberitalien einerseits und Südwestdeutschland anderseits. In Deutschland hatten sich Augsburg und Nürnberg bedeutend aufgeschwungen. Die kürzeste Verbindung zwischen Augsburg und Mailand, das im 11. Jahrhundert die erste Stadt Oberitaliens geworden war,<sup>1</sup> führte nicht etwa über den zu weit östlich gelegenen Brenner, sondern längs unseres Gebietes über Chur und über den Septimer.

Der überwiegenden Bedeutung des Südnordverkehrs darf man annähernd im Sinne Schultes bestimmen; ganz unangebracht ist es aber, den Verkehr von Ost nach West als so ganz unbedeutend hinzustellen, wie das Audéat tut.<sup>2</sup> Seit der Mitte des 12. Jahrhunderts zogen die Champagnermessen einen regen Verkehr nach Frankreich. Was liegt näher als anzunehmen, daß auch die Kultur des Donaugebietes an jene französische Kultur Anschluß gesucht hat.<sup>3</sup> Wie wäre es sonst auch möglich, daß wir plötzlich zu Beginn des 14. Jahrhunderts die für den Handel von Ost nach West wohlorganisierte Ravensburger Handelsgesellschaft finden? Sicher haben dem Entstehen dieser Ravensburger Handelsgesellschaft lange vorausgehende Beziehungen den Weg bereitet.

Was die Bedeutung der Schiffahrt anbetrifft, so war sie für das ganze Hochmittelalter hervorragend. Erst die aufwachsenden Städte haben für Straßen und Brücken gesorgt, die Zeit des früheren Hochmittelalters aber kannte nur ausgefahrene Römerwege. Bis gegen die Mitte des 13. Jahrhunderts gab es längs der ganzen Rheinlinie der Nordostschweiz nur die einzige Brücke von Konstanz, die allerdings schon im 10. Jahrhundert bestanden haben soll. Immerhin darf man nicht annehmen, daß die Straßenzüge

<sup>1</sup> Schaube, Handelsgesch. der rom. Völker, S. 79.

<sup>2</sup> Audéat, S. 56 „weder im Westen noch im Osten gab es Handelsmittelpunkte, zwischen denen Beziehungen und Warenaustausch stattgefunden hätten.“

<sup>3</sup> Der Zoll von Freudenau (Mare-Reuß-Limmatt Vereinig.) verzeichnet um diese Zeit „soma Gallica“! S. Meyer, Geogr. Vorauß., S. 66, II. 4.

für Reiter nicht gut begehbar gewesen seien. Tagesleistungen von 50 Kilometern sind für Boten häufig nachzuweisen. Märsche zeigten Leistungen von 35—54 Kilometer im Tag.<sup>4</sup> Doch das galt nur für Reiter und Mann, für den schweren Lastwagen aber waren die Wege noch nicht geeignet. Zweirädrige, breitachsige Karren fuhren mühsam genug darüber. Für unser Gebiet darf man darum mindestens für die frühe und die mittlere Zeit unserer Periode annehmen, daß der Wasserverkehr bedeutender war als der Verkehr zu Land. Erst das 13. Jahrhundert lenkte in andere Bahnen ein.

#### S 14. Die Südnordlinien.

1. Oberitalien = Chur = Bodensee = (Rhein =) Donau. Der Alpenpaß dieser Linie ist der Septimer. Seit dem Ausgang des Frühmittelalters hatte sich die Bedeutung dieses Passes stetig gehoben. Der Einkünfterodel des Bistums Chur aus dem 11. Jahrhundert führt an dieser Linie bereits eine ganze Anzahl von Wirtschaftshäusern auf: Schaan, Chur, Lenz und Marmels.<sup>5</sup> Dann folgte das zu Beginn des 12. Jahrhunderts wiederhergestellte Hospiz S. Petri auf dem Septimer.<sup>6</sup> Diese Linie war also bereits in einem gewissen Sinne organisiert, was dem darauf sich abwickelnden Handelsverkehr sehr zugute kam. Von Feldkirch abwärts benützte sie außer dem Landweg am rechten und linken Rheinufer auch den Wasserweg. Das geht aus einer Urkunde von 1291<sup>7</sup> klar hervor.

Auf diesem Wege zogen auch die Pilger nach Rom. Große Bedeutung kam dieser Straße zu für die Italienzüge der deutschen Könige. Von 952 bis 1212 kann man mit ziemlicher Sicherheit 13 Septimerübergänge der deutschen Herrscher annehmen.<sup>8</sup> Die andern Bündnerpässe fielen daneben kaum in Betracht. Weit mehr Übergänge aber verzeichnete der Brenner. Dieser vor allem auf Venedig hin orientierte Paß zog aber auch einen sehr bedeutenden Teil des deutsch-italienischen Verkehrs vom Septimer ab. Endlich führten die Märkte von Meran und Bozen die Schaffhauser und St. Galler über den Arlberg und den Brenner bezw. Reschenscheideck.

Seit der Mitte des 12. Jahrhunderts erwuchs der Septimerroute

<sup>4</sup> Ludwig, Unters. zur Reisegechwindigkeit, S. 190 und S. 182.

<sup>5</sup> Schulte, Gesch. des mittelalterl. Verkehrs I S. 94.

<sup>6</sup> Schulte, Gesch. des mittelalterl. Verkehrs I S. 80.

<sup>7</sup> Schelling, Handelsgesch. Urkundenbuch Nr. 17 von 1291, Juli 12.

<sup>8</sup> Dehlmann, Beilagen, S. 282 ff.

im Gotthard ein neuer Konkurrent.<sup>9</sup> Dieser Paß kam u. a. der Seestadt Genua zustatten, und es entwickelte sich in der Folge ein lange anhaltender Konkurrenzkampf der beiden Paßrouten, bis im Jahre 1388 der Septimer durch die Fahrbarmachung wieder einen Vorteil gewann.

2. Chur-Walenstadt-Rhein. Diese Anschlußlinie der Septimerroute hatte, wie das früher hervorgehoben wurde, den großen Vorteil der weiten Wasserfahrt. Das Interesse der aufblühenden Stadt Zürich förderte den Verkehr auf dieser Linie stark, und Zürich hatte bedeutende Vorteile erlangt — Otto von Freising nennt es ja die vornehmste Stadt Schwabens —, als ihm die Rivalin Luzern am Fuße des Gotthardpasses manchen Vorteil abrang. Diese Septimerlinie überschritt den Rhein bei der Fähre von Maienfeld,<sup>10</sup> und mündete bei Waldshut wieder in den Rheinlauf ein, der ihr die ununterbrochene Wasserfahrt bis zu den Messen von Mainz und weiter abwärts zu den reichen Industriegebieten von Flandern und Brabant ermöglichte.

### § 15. Die Ostwestlinien.

1. Oberdonau-Bodensee-Rhein-Champagne. Wollte die schwäbisch-bayrische Hochebene die Verbindung mit den reichen Messen der Champagne suchen, so war ihr vorgezeichneter Weg der über Bodensee-Rhein und durch die Lücke von Belfort. Für die Hinfahrt sprang der Vorteil der Wasserfahrt über Bodensee-Rhein bis Basel ins Auge, für die Rückfahrt die lange Schiffsfahrt über die Donau.

2. Rhein-Westschweiz. Diese Route kann vor dem 13. Jahrhundert noch nicht stärker befahren worden sein. Es fehlten in der Westschweiz wie auch im französischen Rhonegebiet die Handelsstätten. Seit 1262 aber sind urkundlich die Genfer Messen nachgewiesen.<sup>11</sup> Und schon zu Beginn des 14. Jahrhunderts finden wir die Ravensburger Handelsgesellschaft für den Verkehr über Genf-Lyon nach Spanien eingerichtet.<sup>12</sup> Im 13. Jahrhundert erlangte also diese Fernlinie wachsende Bedeutung.

<sup>9</sup> Über die Zeit der Gangbarmachung dieser Route vgl. A. Meyer in Zeitschrift für Schweiz. Gesch. IX. 1929, S. 218—226.

<sup>10</sup> Caro a.a.O. S. 9 „ex nauulo per Rheni fluminis navigationem ibi instituto“. Lupinis (Maienfeld) 1092.

<sup>11</sup> Borel, Les foires de Genève.

<sup>12</sup> Schulte A., Gesch. der großen Ravensburger Handelsgesellschaft.

3. Tirol-Bodensee. Hier fallen einmal die Messen von Meran und Bozen in Betracht; ferner das Salzbergwerk von Hall im Tirol. Das Hallersalz wurde über Reutte am Lech und Kempten zum Bodensee nach Lindau und Bäumle herangeführt und ging weiter durch unser Gebiet über Bodensee und Rhein in die Innenschweiz.<sup>13</sup> Über den Weg Meran-Bozen-St. Gallen-Schaffhausen siehe § 12.

In diesem Zusammenhange wäre auch die Pilgerstraße nach Santiago de Compostela zu erwähnen, von der in § 13 die Rede war.

Wir sehen also, daß unser Gebiet sowohl in bezug auf den Südnordverkehr wie den Westostverkehr eine günstige Lage besaß.

Das Aufblühen der Städte unseres Gebietes im 12. und 13. Jahrhundert brachte dann die Benützung der Landwege. Zuerst kam hier die Route Pfyn-Winterthur-Zürich in Betracht, die ihre Verlängerung nach dem Bodensee hin gegen Konstanz fand, und nach dem Westen über die von den Habsburgern angelegte Brückestadt Bremgarten oder das fiburgische Mellingen führte.

Für die ganze Zeit bis fast gegen Ende unserer Periode müssen wir also für die Nordostschweiz festlegen: daß der Fernverkehr überwiegend ein Verkehr zu Wasser war, in geringerem Umfang ein Verkehr zu Land. Der nordöstliche Fernverkehr übertraf den westöstlichen an Bedeutung.

### III. Das Straßen- und Schiffsahrtswesen der Nordostschweiz: Die Straßenzüge und die Schiffsahrtlinien des Gebietes.

#### § 16. Kulturelles aus der Nordostschweiz im Hochmittelalter.

1. Die Grafen und Freiherren. Die Grafen von Sargans hatten sich an der südlichsten Ecke unseres Gebietes festgesetzt, wo sie von einer ausgezeichneten Stellung aus die Straße von Chur her nach Zürich überwachen konnten.

Einen ebenso guten Standort an dieser bevorzugten Verkehrslinie hatten die Grafen von Rapperswil, ehemals Besitzer der Burg Rapperswil am linken Ufer des Zürichsees, dann die Erbauer des Städtchens Rapperswil mit Burg am rechten Ufer. Das Städtchen Rapperswil hatte nicht allein eine günstige Sperrlage

<sup>13</sup> Häuser-Kündig a.a.O. S. 14/15.

für die Thurerlinie, es kam auch als Brückenort sehr in Frage. Die Landzunge von Hurden erleichterte das Übersezzen quer über den See, und wir kennen ja aus dem Einsiedler Itinerar des 13./14. Jahrhunderts den Ort Rapperswil (§. § 13).

Am Unterlauf der Aare setzten sich die Freiherren von Klinge n seit dem 13. Jahrhundert fest, und Ulrich von Klingen erbaute dort 1239 das Städtchen Klingnau.<sup>1</sup> Schon 1269 ging aber dieses Städtchen, das für den Verkehr vom Oberland wie von der Reu ß her auf der Aare Bedeutung erlangen sollte, durch Kauf an Bischof Eberhard II. von Konstanz über.

In diesem Winkel saßen auch die Freiherren von Regensberg. Mit ihrer Gründung des Städtchens Glanzenberg bedrohten sie auf kurze Zeit Zürcher Verkehrsinteressen ernstlich, bis Glanzenberg in der Regensberger Fehde 1264—1267 von Grund auf zerstört wurde. Von der Limmat bei Glanzenberg schob sich der regensbergische Besitz gegen Norden bis an den Rhein vor, wo das Städtchen Kaiserstuhl den Freiherren gehörte. Eine Fähre mag dort bei Kaiserstuhl im 13. Jahrhundert über den Rhein geführt haben, jedenfalls noch keine Brücke. Das Städtchen Regensberg hatte eine günstige Sperrlage für die beiden Passagen längs der Lägernfette nach Baden oder durch das Wehntal an den Rhein. Aber ein Verkehr wird da im Hochmittelalter kaum Bedeutung erlangt haben, seit Zürich die so vorzügliche Verkehrsstellung eingenommen hatte. Die Regensberger saßen aber auch im Städtchen Grüningen und hatten so die Lokalroute über Greifensee und Pfäffikon in der Hand.

Die Freiherren von Tengen saßen links des Rheins bei Eglisau, dem alten Owe. Ihr Städtchen Eglisau erlangte schon früh Verkehrsbedeutung, denn schon 1249 war hier eine Brücke über den Rhein geschlagen.<sup>2</sup>

Eine ganz bedeutende Stellung in dieser nördlichen Zone der Nordostschweiz aber kam den Grafen von Kiburg zu. Sie sperrten einmal mit der Burg Baden die Zürcher Linie nach dem Rhein und Basel. Baden hat jedenfalls schon ganz früh eine Brücke besessen, denn dieser Ort eignete sich vortrefflich zum Brückenschlag.

An der Ostwestlinie aber gehörte den Kiburgern sowohl die Stadt Winterthur wie auch Burg und Stadt Frauenfeld (seit circa 1250). Kiburgische Ministerialburgen säumten die ganze

<sup>1</sup> Thurg. Urkundenbuch III Nr. 543.

<sup>2</sup> Zürcher Urkundenbuch II Nr. 767 von 1249, Juni 15 „pontem nostrum in Augea“.

Linie, die jetzt seit dem Ausgang des 12. Jahrhunderts immer stärkere Bedeutung erlangen wird, zu beiden Seiten ein.

1173 und 1218 hatten die Kiburger ihren Besitz von den aussterbenden Geschlechtern der Grafen von Lenzburg und der Herzöge von Zähringen übernommen. 1178 gründete Graf Hartmann von Kiburg den Ort Diezehofen als Stadt und gab ihm Stadtrechte.<sup>3</sup> Von einer Brücke hören wir noch nichts. Diezehofen muß wohl erst gegen Ende des 13. Jahrhunderts einen größeren Verkehr gewonnen haben. Jetzt hatte es noch eine fast ausschließliche Bedeutung als Rheinzollsperrre und dann in militärischer Hinsicht als der am weitesten nach Norden vorgeschobene Posten der Kiburger.

Aber auch die Brückenstellung Mellingen im Anschluß an Baden und weiter nach Westen Lenzburg gehörten den Kiburger Grafen. Sie hatten also die Westostlinie von Lenzburg bis Frauenfeld in ihrer Hand.

Mitten in diese Stellung hinein aber schoben die Grafen von Habsburg ihren Besitz. Diese besaßen eine sehr gute Sperrstellung am Unterlauf der Reuß und Aare. Sie hatten aber auch in einer Biegung der Reuß die Stadt Bremgarten angelegt, von welchem Brückenort aus über die Einsenkung des Berggründens die Verbindung mit Zürich sich leicht bewerkstelligen ließ. Gelang es den Habsburgern nun, den Kiburgischen Besitz an sich zu reißen, so waren sie mit einem Schlag die mächtigsten Herren der Nordostschweiz. Sie beherrschten dann die ganze verkehrsreiche Zone im Norden des Gebiets und hielten sowohl die Ostwestlinie wie die Nordostlinie über Zürich in Händen. Wir haben oben gesehen, wie sie in den Jahren 1264 und 1273 ihr Ziel erreichten. Auch Weesen, das sich als Endstation der Walenseeschiffahrt zum Städtchen hatte entwickeln können, war in ihrem Besitz. Die Grafen von Habsburg waren fortan die mächtigsten Territorialherren der Schweiz.<sup>4</sup>

Die Freiherren von Klingen sind als Besitzer der Burg Hohen-Klingen ob Stein a. Rh. und des Städtchens Stein a. Rh. aufzuführen. Im Hochmittelalter war hier die alte Römerbrücke schon seit langer Zeit zerstört. Aber 1267 finden wir plötzlich die Angabe „Bertoldo apud pontem“.<sup>5</sup> Dies dürfte die erste urkundliche Erwähnung der neu erbauten Brücke bei Stein a. Rh. sein.

<sup>3</sup> Thurg. Urkundenbuch I Nr. 54 von 1178.

<sup>4</sup> S. Meyer, Geogr. Voransetzungen. S. 138.

<sup>5</sup> Thurg. Urkundenbuch II Nr. 526 von 1267, Dezember 1.

Der Bischof von Konstanz hatte eine ganz ausgezeichnete Stellung am Untersee und im Bodenseegebiet. In seinem Besitz stand die alte Bischofsstadt Konstanz mit dem uralten vielbenützten Brückenübergang. Ihm gehörten auch die wichtigen Orte Rheineck, Arbon, Bischofszell und Steckborn. Einen mächtigen Erwerbseifer zeigte Bischof Eberhard II., ein Truchseß von Waldburg. Er erbaute 1251 die Burg Gottlieben am Untersee und ließ von da aus eine Brücke über den Rhein erstellen, um den Verkehr von der Konstanzer Predigerbrücke abzulenken. Er mußte sie aber mangels Verkehr und Zollertrag bald wieder abbrechen lassen.<sup>6</sup>

Am oberen Ende des Bodensees herrschte eine lange Rivalität zwischen den Herren von Rorschach und den Freien von Ramswag. Rorschach hatte eine große Bedeutung als Bodenseehafen, außerdem hielten die Herren von Rorschach Herisau in Händen und setzten sich zeitweilig in den Besitz des Städtchens Altstätten im Rheintal.<sup>7</sup> Kurz nach dem Ende unserer Periode erlangten dann die Freien von Ramswag eine gute Stellung, als sie sich des Turmes bei Blatten und der Rheinfähre daselbst zu versichern wußten.

Werdenberg beherrschte die Fähre bei Schaan und die linksrheinische Straße von Altstätten her, und konnte sich so zum Städtchen entwickeln.

Das Land der Grafen von Toggenburg schob sich zwischen den Kiburger und St. Galler Besitz ein. Toggenburg beherrschte mit den Städtchen Lichtensteig und Uznach den Ricken, schon früher aber denselben Paß mit den Burgen Uznaberg und Tberg bei Wattwil.

Die Städtchen Maienfeld, Feldkirch und Bregenz an der Ostflanke, Ravensburg, Lindau, Markdorf, Meersburg, Radolfzell und der Hohentwiel an der Nordflanke waren die Punkte, die schon im Hochmittelalter aus der günstigen Verkehrslage ihren Gewinn ziehen konnten und so den Aufstieg zur Stadtentwicklung nahmen.<sup>8</sup>

2. Die Städte. Die Städte bewahrten bis gegen das 13. Jahrhundert durchaus den Charakter der Burg, der Festungsanlage, vor allem, was ihren Umfang anbetraf. Die Möglichkeiten zur Entwicklung in die Weite brachten erst das 12. und 13. Jahrhundert. Und auch da konnten sich die Städtchen nur entwickeln, wenn ihre

<sup>6</sup> Thurg. Urkundenbuch III Nr. 288 von 1251.

<sup>7</sup> Mitteilungen von Herrn Dr. Ad. Gasser, Basel.

<sup>8</sup> Für diesen ganzen Abschnitt über die Grafen und Freiherren diente als Literatur-Unterlage: Pupikofer, Gesch. des Thurgaus I.

Verkehrslage eine günstige war. So wachsen die Städtchen am Rhein: Stein, Diezenhofen, Schaffhausen, Eglisau und Kaiserstuhl, und jedes kann sich seit dem 13. Jahrhundert den kostspieligen Bau einer Brücke leisten.<sup>9</sup> Andere, wie Grüningen, sind noch im Spätmittelalter kleinste Siedlungen, Burgen geblieben.

An der Wasserstraße Walenstadt - Waldshut, die für den Septimer-Italienverkehr hervorragend ins Gewicht fiel, konnte Zürich als der Fußpunkt der Zürichseeschiffahrt einer starken Entwicklung seit Beginn unserer Periode entgegengehen. Es war für die Bergfahrt der unvermeidliche Umschlagsplatz von Land- und Wasserverkehr.<sup>10</sup> Zürich gelang es auch, den Ostwestverkehr an sich zu ziehen. Für diesen bestand schon im 13. Jahrhundert eine „untere“<sup>11</sup> und eine „obere“ Brücke über die Limmat. So wurde Zürich ein Kreuzungspunkt des Nord-süd- und Ostwestverkehrs, und daraus resultierte das rasche Aufblühen dieser Siedlung schon im Hochmittelalter.

Die Schiffahrt beschränkte sich für Zürich natürlich nicht auf den See. Im 12. und 13. Jahrhundert sind die Zürcher Schiffer bis nach Koblenz am Mittelrhein hinuntergefahren.<sup>12</sup> Zürich entwickelte sich zum Stapelplatz des italienisch-deutschen Transithandels, der diese Wasserstraße benützte, und erlangte schon so eine bedeutende Stellung, erhöhte aber seinen Vorteil noch durch eine eigene Industrie. Seit Mitte des 13. Jahrhunderts blühte die Seidenindustrie, daneben war aber die Stadt auch bekannt für ihre Grautücher, Drilche und schwarzes Hosentuch. Zürich war wohl im 13. Jahrhundert die bedeutendste Stadt der Nordostschweiz, die sich neben die großen Städte Deutschlands stellen durfte.

Baden war verkehrsgeographisch nicht so günstig gestellt wie Zürich. Es war eingeklemmt in eine enge Rinne. Gerade deshalb eignete es sich aber zum Brückenschlag über die Limmat. Zum Stapelplatz konnte es sich nicht entwickeln, weil der Verkehr durchging, und die Ostlinie war ja auf Zürich abgebogen worden. Immerhin war Baden ein bedeutender Punkt für die Beherrschung des Handelsverkehrs.

Konstanz, die Bischofsstadt, bis zum 13. Jahrhundert der einzige Brückenort am Rhein, war durch die natürlichen Verhäl-

<sup>9</sup> Siehe § 17 c.

<sup>10</sup> K. Meyer, Geogr. Voraussetzungen. a.a.O. S. 79 f.

<sup>11</sup> Zürcher Urkundenbuch I Nr. 425 von 1225.

<sup>12</sup> Bollenweider a.a.O. S. 409.

nisse sehr begünstigt. Der Bodensee-Rheinverkehr mußte hier durchgehen und seinen Zoll abgeben, und für den Landverkehr kam es ja wegen seiner wichtigen Brücke auch in Betracht. Wie die Stadt Konstanz sich als Mittelpunkt der Leinenindustrie des Bodenseegebiets schon früh hat entwickeln können, wurde oben berührt. Sie war im Hochmittelalter neben Zürich die bedeutendste Stadt der Nordostschweiz.

Schaffhausen verdankte seine Entwicklung der recht günstigen Lage. Wir wissen, daß der Rheinschiffahrtsverkehr auf- und abwärts im Hochmittelalter sehr bedeutend war. Schaffhausen aber war der unvermeidliche Umschlagsplatz. Außerdem ist uns ja Schaffhausen bekannt für seine Leinenindustrie und als Handelsort.<sup>13</sup> Über den Rheinverkehr sei besonders erwähnt: die Rheinschiffe mußten an der „Schiffsledi“<sup>14</sup> in Schaffhausen ausgeladen werden, das Gut wurde zu Land um den Rheinfall herumgeführt und beim Schlößchen Wörth wieder aufs Wasser gebracht.<sup>15</sup>

Waldshut war bedeutend als Rheinzollort, aber weil sein Hinterland verschlossenes Gebiet war, konnte sich eine Entwicklung nicht recht anbahnen. Das Habsburger Urbar (1303—1308)<sup>16</sup> berichtet noch von einer „Rinbruggen“ bei Waldshut, die fast den dritten Teil des Zollertrags vom Rheinzoll abwarf (3 bezw. 10 Pf. Baseler Währung). Aus der späteren Zeit aber ist eine Waldshuter Rheinbrücke nicht mehr nachweisbar.

Winterthur hatte eine große Bedeutung als Schlüssel der Tössperre,<sup>17</sup> es kam aber vorerst nur für die Ostwestlinie in Betracht. Erst in der späteren Zeit münden die Linien vom Rhein her nach Zürich in Winterthur ein. Insofern waren ihm also weniger günstige Entwicklungsmöglichkeiten geboten als z. B. Baden und vor allem Zürich. Immerhin war seine Stellung derart wichtig, daß Habsburg seit 1264 bis 1467 diesen Punkt nicht aus der Hand gab, wohl einzig aus Rücksicht auf die wichtige Sperrstellung Winterhurs in militärischer Hinsicht.

St. Gallen ist unter seinen Äbten zur Bedeutung gekommen. Verkehrsgeographisch war seine Lage nicht gut, es befand sich in einem zu hügeligen und zu abgeschlossenen Gebiet. Aber trotzdem

<sup>13</sup> Vgl. K. Meyer in Zeitschrift für Schweiz. Geschichte IX. 1929, S. 192 ff.

<sup>14</sup> Urk. Reg. Schaffhausen II Nr. 143 von 1259, desgl. Zürcher Urkundenbuch III Nr. 1076.

<sup>15</sup> K. Meyer, Geogr. Voraussetzungen. S. 164 (S.-A. 136).

<sup>16</sup> Quellen zur Schweiz. Gesch. 14, S. 75/76.

<sup>17</sup> K. Meyer, Geogr. Voraussetzungen. S. 70 ff. (S.-A. S. 52 ff.).

erlangte die St. Galler Leinwandindustrie im 13. Jahrhundert eine steigende Bedeutung und lief schließlich im 14. Jahrhundert Konstanz den Rang ab. Die Waren St. Gallens gingen bis nach Spanien hinein.<sup>18</sup>

3. Die Märkte. Es kann sich nicht darum handeln, all die Märkte unseres Gebietes im Hochmittelalter aufzuzählen. Nicht jeder Markt hat Verkehrsbedeutung in der Weise erlangt, daß er zur Bildung von belebten Straßenzügen beitrug. Jedenfalls ist aber hervorzuheben, daß es jedem Grundherrn gelang, auf seinem Gebiet einen oder mehrere Märkte einzurichten. Die bedeutendsten Märkte unseres Gebiets waren im Hochmittelalter wohl Zürich und Konstanz, von denen die erste Kunde aus dem 10. Jahrhundert stammt.<sup>19</sup> Zürich kam namentlich für die Getreideversorgung der Innerschweiz in Betracht.

Um den Bodensee herum gruppierten sich eine Reihe von Märkten. Rorschach hatte schon von Otto I. 947 das Markt- und Münzrecht erhalten.<sup>20</sup> Um die Mitte des 13. Jahrhunderts aber waren Markt- und Münzstätten neben Konstanz und Rorschach noch St. Gallen, Radolfzell, Überlingen, Ravensburg und Lindau.<sup>21</sup> Das Bodenseebecken mit seiner großen Verkehrserleichterung (Schiffahrt) hat einen mächtigen Einfluß auf die Ausbildung von Märkten ausgeübt.

Endlich wäre noch Zürzach mit seiner Messe hervorzuheben. Dieser heute kaum beachtete Ort hat im Spätmittelalter geradezu europäische Bedeutung erlangt. Wenn in der Geltung als Markt auch die größten Märkte unseres Gebietes nur interlokale Bedeutung erlangten, so wußte Zürzach allein eine weitere Geltung für sich zu gewinnen.<sup>22</sup>

4. Die Klöster. Die Bedeutung der Klöster ist im Hochmittelalter bei weitem nicht mehr dieselbe wie im Frühmittelalter. Die Feudalisierung des Gebietes ließ den Klöstern keinen größeren Spielraum mehr. Die bedeutendste Stellung hatte noch immer St. Gallen, aber auch es behauptete sich nur mit Mühe gegen die Übergriffe der Lokalherren.

Eine größere Entwicklung blieb dem Kloster Rheinau wie

<sup>18</sup> Schelling, St. Galler Handelsurkundenbuch.

<sup>19</sup> Zürcher Urkundenbuch I Nr. 225 von 999, März 29.

<sup>20</sup> Schelling, Handelsurkundenbuch Nr. 9 von 947, Juni 12.

<sup>21</sup> Schelling, Handelsurkundenbuch Nr. 14 von 1240, April 19.

<sup>22</sup> Dazu S. Herzog, Zürzacher Messe. Desgl. Ammann, Zürzacher Messe.

dem Kloster Allerheiligen zu Schaffhausen vorenthalten. Allerheiligen als Besitzerin des Ortes Schaffhausen<sup>23</sup> hatte immerhin eine günstige Stellung.

Das Kloster Einsiedeln erlangte während des ganzen Hochmittelalters als Wallfahrtsort für die Pilger steigende Bedeutung, weniger als Besitzerin von weltlichem Gut.

Der einzige einigermaßen bedeutende Punkt des oberen Thurtales war das Kloster St. Johann. Seine Stellung war aber, wie aus der Urkunde von 1219 hervorgeht, nicht eben günstig.<sup>24</sup> Hervorzuheben ist hier nur: der Verkehr des Hochtals ging nicht in erster Linie talabwärts, sondern über den Hochpass von Wildhaus — dies ein in den Hochtälern der Alpen mehrmals beachteter Umstand —. So besaß das Kloster z. B. Weinberge im Rheintal bei Maienfeld, deren Ertrag über den Pass nach dem Kloster kam.<sup>25</sup>

5. Die Fernbesitzungen. In dieser Epoche hatten sie auch nicht mehr die Bedeutung wie im Frühmittelalter. Verkehrshemmend kamen sie kaum mehr in Betracht.

Der Besitz des Klosters Allerheiligen zu Schaffhausen in Maienfeld, Fläsch und Fläsch um die Mitte des 12. Jahrhunderts bestand wohl hauptsächlich aus Weinbergen. Der Transport ging von Maienfeld rheintalabwärts bis Rheineck, wo die Schiffsleute des Klosters die Ware übernahmen und über Bodensee und Rhein nach Allerheiligen führten. Die Transportpflicht der Maienfelder Rebleute lief bis zum Bodensee, was aus der Urkunde klar hervorgeht.<sup>26</sup>

### § 17. Die Straßenzüge.

a. Die Zeit des ausgesprochenen Feudalismus. 900—1100. Diese Zeit hat in ihrer Verkehrsordnung ausgesprochene Anklänge ans frühmittelalterliche System. Neue Wege bildeten sich sehr wenige, und es ist wohl auch anzunehmen, daß der Verkehr in dieser Epoche sich nicht stark gehoben hat. Es sollen nun die neuen Wegbildungen im Zusammenhang mit den bisherigen Straßenzügen dargestellt werden.

<sup>23</sup> Schaffh. Urk. Reg. I Nr. 9 von 1080—1092.

<sup>24</sup> Thurg. Urkundenbuch I Nr. 103 von 1219, März 6 „da daß das Kloster ... in unwirtlicher Umgebung sich befindet“.

<sup>25</sup> St. Galler Urkundenbuch III Nr. 1002 von 1275, August 5.

<sup>26</sup> Thurg. Urkundenbuch II Nr. 29. Um 1150.

1. Rorschach = St. Gallen. Im Jahre 947 verleiht König Otto I. dem Abt Erhalch von St. Gallen das Markt- und Münzrecht zu Rorschach.<sup>27</sup> Aus der Mitte des 10. Jahrhunderts wird uns vom Mönch Notker die Erbauung eines Steges über die grauenvoll tiefe Goldachschlucht berichtet.<sup>28</sup> Das ist die spätere Martinsbrücke, 4,5 Kilometer nordöstlich von St. Gallen. Damit haben wir die neue Route Rorschach = St. Gallen schon für die Mitte des 10. Jahrhunderts festgelegt. Rorschach wurde jetzt der st. gallische Bodenseehafen. Steinach, der frühmittelalterliche Hafen St. Gallens, blieb zwar auch weiterbenutzt.<sup>29</sup>

2. Eine linksrheinische Straße läßt sich nicht genügend belegen. Es ist aber anzunehmen, daß sich die Anlage der munitio Hörburch 1077<sup>30</sup> nicht allein gegen die Grafen von Bregenz richtete, sondern wohl auch der Sicherung der Lokalstraße in das st. gallische Gebiet links des Rheins diente.

3. Der im Frühmittelalter ausgebildete Straßenzug St. Gallen = Wil = Winterthur hat im Hochmittelalter seine Bedeutung behalten, eher noch gesteigert. Die Continuatio berichtet von den Befestigungen an der Kräzern, bei Burgau und Lütisburg (p. 62). Dies alles waren Befestigungen, die den St. Galler Weg gegen die Toggenburger sicherten.

Goßau hatte sich an dieser Linie zu einem sehr bedeutenden Platz der st. gallischen Klosterökonomie ausgebildet, während von Wil noch kaum die Rede ist.<sup>31</sup>

4. Effehard berichtet in Kapitel 55 auch von einer „via, quae Constantiam dicit“. Doch kann man aus dieser einzigen Notiz natürlich nicht folgern, wo der Weg St. Gallen = Konstanz durchführte.

5. An der alten Ostweststrasse erbaute im Hochmittelalter das fiburgische Grafengeschlecht auf weit hinschauender Höhe seine Stammburg, die Kiburg.<sup>32</sup> Zweifelsohne ist diese Burg auch in der Absicht erstellt worden, den Durchbruch bei Winterthur = Effre-

<sup>27</sup> Schelling, Handelsurkundenbuch Nr. 9 von 947, Juni 12.

<sup>28</sup> Bavier, Straßen der Schweiz. S. 21.

<sup>29</sup> Effehard. ed. Meyer von Knonau c. 90 und 92 „navibus Steinaham“.

<sup>30</sup> Continuatio. ed. Meyer von Knonau. S. 51/52.

<sup>31</sup> Effehard. ed. Meyer von Knonau c. 127 „villam Wilaham“.

<sup>32</sup> Continuatio. ed. Meyer von Knonau. S. 58 f. „Chuiburch castellum satis munitum in flamas destruxit.“ 1079.

tikon zu überwachen. Die gleiche Aufgabe erfüllte die Moosburg am Eingang in den Durchbruch. Dem Ostwestverkehr diente auch die Brücke von Klingnau, die 1269 erwähnt wird.<sup>33</sup>

6. Rheinübergänge. Konstanz hatte wohl schon damals seine Brücke. Nachweisen lässt sich das aber nicht.<sup>34</sup> Stein am Rhein war ein befestigter Ort,<sup>35</sup> besaß aber keine eigentliche Verkehrsbedeutung wie Konstanz. Eine Fähre mit Durchgangsverkehr wird jedoch schon im 11. Jahrhundert bestanden haben.

Aus Schaffhausen ist von 1050 eine Fähre erwähnt in einem Briefe des Grafen Eberhard von Nellenburg.<sup>36</sup> Man wird wohl annehmen dürfen, daß diese Fähre von Schaffhausen der belebteste Rheinübergang unterhalb Konstanz längs unserer ganzen Rheinlinie war. Auch der Landweg von Stockach her, der vom Hohentwiel<sup>37</sup> ausgezeichnet beherrscht wurde, mündete auf diese Fähre ein. Der weitere Verlauf am südlichen Rheinufer lässt sich über Winterthur-Zürich annehmen.

So haben wir eigentlich nur sehr wenige Veränderungen des Straßennetzes feststellen können. Diese Epoche trug wenig bei zur Ausbildung des Verkehrsnetzes.

b. Die Zeit des beginnenden zwischenstädtischen Verkehrs. 1100—1230. Das 12. Jahrhundert brachte in Deutschland eine neue Entwicklung. Die Städte blühten langsam auf, ein neues Verkehrsleben von Stadt zu Stadt begann. Da die Städte in ihrer Anlage über das ganze Land zerstreut waren und nicht unbedingt immer an einer Wasserstraße lagen, so mußte alles auf eine vermehrte Benützung der Landwege hinzielen. Zwar blieb nach wie vor für den Fernverkehr, an günstigen Orten auch für den Nahverkehr, der Wasserweg von hervorragender Bedeutung, für den zwischenstädtischen Verkehr aber wurde eine ganze Gruppe von neuen Landwegen geschaffen. Auch die großen Feudalherren richteten nun ihr Augenmerk darauf, wenn irgend möglich, eine Straße durch ihr Gebiet zu legen.

1. St. Gallen-Rheintal. Rorschach erlangte in dieser

<sup>33</sup> Rechtsquellen des Kantons Aargau III, S. 233. Urk. von 1269, Mai 11. „strata publica pontis per quem itur ultra fluvium, qui Are dicitur.“

<sup>34</sup> Hofmann, Gesch. von Konstanz.

<sup>35</sup> Schaffh. Reg. 1094.

<sup>36</sup> Thurg. Urkundenbuch II Nr. 28 „in vado Scephusensi“. 1050. S. 72<sup>25</sup>.

<sup>37</sup> Effehard. ed. Meyer von Nonau. „Duellum montem“ vor 1060. Der Hohentwiel wird besser befestigt.

Zeit steigende Bedeutung. Aber auch Rheineck tritt seit 1150 deutlicher hervor.<sup>38</sup> Als Kopfstation der Bodenseeschiffahrt, Zollort für die Rheinschiffahrt, und mit seiner Schlüssellage an der linksrheinischen Straße hatte es eine sehr günstige Stellung. Begreiflich, daß es, im Besitz des Bistums Konstanz, von St. Gallen hart bekämpft und z. B. 1208 von ihm erobert wurde.<sup>39</sup>

Der weitere Verlauf dieser Straße läßt sich urkundlich nicht belegen. Ich vermute, daß die den st. gallischen Verkehrsbedürfnissen dienende linksrheinische Straße jetzt von Rheineck aus über Altstätten-Blatten nach Feldkirch führte. Blatten mit seiner Fähre wird zwar erst am Ende des 13. Jahrhunderts genannt.<sup>40</sup> Man darf diese Fähre aber wohl schon weit ins 12. Jahrhundert zurückversetzen, wo St. Gallens Industrie anfing, für den Export nach Italien zu arbeiten.<sup>41</sup>

Gleichfalls auf diese Fähre von Blatten mündete die Straße von St. Gallen her über Ruppen-Altstätten aus. Belegt ist uns dieser Weg aus dem Jahre 1212 durch den Zug Friedrichs II.<sup>42</sup> von Chur her nach St. Gallen-Konstanz. Hat vielleicht dieser Weg größere Bedeutung für den st. gallischen Verkehr gehabt, weil er nicht durch das bischöfliche Rheineck behindert war? In Zeiten des Gegensaßes sicherlich.

2. St. Gallen-Winterthur. Die Continuatio berichtet vom Bruche der toggenburgischen Burgen Wängi und Luterberg.<sup>43</sup> Das waren toggenburgische Flankierungsburgen längs dieser St. Gallerlinie unterhalb Wil, die dem Abt keineswegs gelegen sein konnten. An dieser Linie hatte sich im 12. Jahrhundert auch Wil entwickelt, und wohl hatte sich schon Handel und Gewerbe in diesem Orte niedergelassen.<sup>44</sup> Auch die Ministerialenfamilie derer von Elgg tritt seit 1125 deutlich hervor.<sup>45</sup>

3. Zürich-Winterthur-Konstanz. Schon das Reisetagebuch des h. Bernhard von Clairvaux berichtet vom Zuge von

<sup>38</sup> Continuatio. ed. Meyer von Knonau, S. 155 „castrum Rinegge“.

<sup>39</sup> Continuatio. ed. Meyer von Knonau, S. 158.

<sup>40</sup> St. gallische Gemeinde-Archive.

<sup>41</sup> Schelling, Handelsurkundenbuch Nr. 15 Rupprecht von Zra (1170) hat der Abtei den Zoll zu St. Gallen verkauft.

<sup>42</sup> Continuatio. S. 175/176 „ultra montem, qui Ruggebain nominatur.“

<sup>43</sup> Continuatio. S. 262, um 1232.

<sup>44</sup> Schelling a.a.O. Nr. 11.

<sup>45</sup> St. Galler Urkundenbuch III Nr. 858 von 1125.

Konstanz über Winterthur nach Zürich im Jahre 1146.<sup>46</sup> Aus Zürich ist uns die untere Brücke aus dem Jahre 1225 überliefert.<sup>47</sup> Das war die Brücke, die wesentlich der Ostwestlinie diente. Die später überlieferte obere Brücke war ein nicht fahrbarer Steg, sodaß die untere Brücke allein dem Wagenverkehr, also dem Fernverkehr diente.

Jetzt wird auch berichtet von der Brücke über die Töß (Tusca), an der das Kloster Töß erbaut wurde.<sup>48</sup> Der Verlauf bis Winterthur ist damit größtenteils klargestellt, leider ist aber ein Aufschluß über den Verlauf Winterthur - Konstanz mangels Belegen nicht zu erbringen. Er wird über Frauenfeld - Pfyn gegangen sein. Konstanz erwähnt seine Brücke 1206 durch Nr. 1212 der Kadewigischen Konstanzerregesten.

Die Fortsetzung von Zürich nach dem Westen ist noch nicht ganz klar. Der Bericht des h. Bernhard von Clairvaux von 1146 führt von Zürich über Birmensdorf an die Reuß (rusam). Es ist aber anzunehmen, daß seit Ende des 12. Jahrhunderts oder schon früher weitaus mehr der von der Natur vorgezeichnete Übergang von Dietikon gegen Bremgarten benutzt wurde.

4. Konstanz - Schaffhausen. Die Reise des h. Bernhard führte von Schaffhausen am thurgauischen Ufer längs des Rheins und Untersees nach Konstanz. Daraus darf man nicht folgern, daß ein begangener Weg bestanden habe. Längs eines Wasserwegs von solcher Bedeutung führte wohl keine Straße. Dagegen dürfte die uns aus dem Frühmittelalter her bekannte Route Konstanz - Schaffhausen noch weiter benutzt worden sein.

5. Über Stein am Rhein muß nun doch eine Zufahrtsstraße vom Norden her geführt haben, die den Rhein auf einer Fähre überschritt. Nr. 42 des Thurgauischen Urkundenbuches von 1155 gibt an: „... usque ad vadum (Furt), quod est in villa Roleisingen (Rielasingen, südlich Singen) et inde sinistrorum per plateam (der Straße nach) usque Rammesheim (Ramzen) in fluvium Bibara.“ Dieses Straßenstück Rielasingen-Ramzen kann sich nur auf die Zufahrtslinie nach Stein am Rhein beziehen. Von Stein am Rhein hätten wir dann wohl die Linie über Stammheim gegen Zürich zu verfolgen.

<sup>46</sup> Thurg. Urkundenbuch II Nr. 28 von 1146.

<sup>47</sup> Zürcher Urkundenbuch I Nr. 425 von 1225.

<sup>48</sup> Konst. Reg. I Nr. 1454 von 1233.

6. Wil-Ricken-Uznaberg. Es war die ausgesprochen toggenburgische Linie. Aus der Continuatio sind uns die Kämpfe um die Stützpunkte dieser Linie im Anfang des 13. Jahrhunderts bekannt. Als einmal Wil in die Hände St. Gallens gekommen war, so war damit dieser Weg fast ganz unter st. gallische Einflüsse gekommen.

Diese Epoche hatte eine Verkehrssteigerung gebracht, infolgedessen entstanden auch neue Straßenzüge. Die verkehrsarme Zone der Boralpen wurde an zwei Orten erschlossen, durch die St. Galler über den Ruppen, durch die Toggenburger über den Ricken. Sonst aber vermochte sich diese Epoche nicht wesentlich an der Bildung neuer Straßenzüge in unserm Gebiet zu beteiligen; die Städte waren doch wohl noch zu wenig entwickelt.

c. Die Zeit des gesteigerten zwischenstädtischen Verkehrs. 1230—1290.

1. St. Gallen-Rheintal. An dieser uns bekannten Linie wird jetzt endlich die Fähre von Blatten aus dem Ende des 13. Jahrhunderts überliefert.<sup>49</sup> Abt Berchtold von Falkenstein festigte den Rheintalerweg jetzt neuerdings durch den Bau der Burg Haldsberg bei Monstein,<sup>50</sup> was wohl auf den gesteigerten Verkehr dieser Linie hindeutet.

2. St. Gallen-Winterthur. Diese St. Gallerlinie wurde durch die Wiedereroberung Wils unter Abt Berchtold von Falkenstein im Jahre 1245<sup>51</sup> und durch den Bruch der Burg Neu-Bichelsee 1273<sup>52</sup> wieder ganz unter st. gallischen Einfluß gebracht. Kuchmeister berichtet Seite 106 jetzt auch von der Brücke bei Kräzern, 1271.

3. St. Gallen-Bischöfzell. Die Legi von Kappel, von der Kuchmeister Seite 30 (um 1245) berichtet, kann sich gut auf eine Lokalverbindung des bischöflichen Städtchens Bischöfzell mit der Abstadt beziehen. Von Westen her wäre dann wohl dieser Weg zum Kronbühl gekommen und abbiegend durch den Hohlweg Langbrück nach St. Gallen gegangen.

<sup>49</sup> Kuchmeister, S. 80 „do hieß unser herr der Apt Blatten die burg buwen“. 1271? Wenige Jahre später finden wir die Edlen von Ramswag im Besitze der Burg mit dem Fahr.

<sup>50</sup> Kuchmeister, S. 85.

<sup>51</sup> Kuchmeister, S. 25.

<sup>52</sup> Kuchmeister, S. 137.

4. Zürich - Winterthur - Konstanz. Diese noch immer bedeutende Ostwestlinie ist nun auch besser gezeichnet. Die Tößbrücke beim Kloster Töss wird im Jahre 1253 als eine steinere genannt,<sup>53</sup> was auf einen stärkern Verkehr hindeutet. Dann wird überliefert die „publica strata Haveneron“ (Haslern bei Mörsburg, nordöstlich Winterthur).<sup>54</sup> Es folgt Straß bei Frauenfeld und 1296 endlich die Angabe „ze Bröwenvelt uſe der Straße“.<sup>55</sup> Der weitere Verlauf geht wohl über Pfyn gegen Konstanz.

5. Zürich - Dietikon - Bremgarten. Diese Fortsetzung der Ostwestlinie von Zürich weg erwähnt das Habsburger Urbar 1303-1308. Bremgarten war ja die habsburgische Brückenstadegründung an der Reuss; nun nennt das Urbar auch den Zoll von Dietikon.<sup>56</sup> Dieser Zoll kann sich wohl nur auf die Linie nach Bremgarten beziehen.<sup>57</sup>

6. Zürich - Baden. Baden - Mellingen. Das Verbindungsstück Baden - Zürich war eine notwendige Linie für Zürich, denn aufwärts war ja die Limmat nicht schiffbar. Von Dietikon weg lief die Linie gemeinsam mit der Bremgartener Linie.

Von Baden weg, dieser habsburgischen Zollsperrre, zeichnet das Urbar die Linie nach Mellingen wieder sehr gut: „Ze Dettwille (Dättwil, südwestlich Baden) ... da das zollhus uſſe stat.“ Die Straße ging also Baden - Dättwil - Mellingen, wo die Reuss auf einer Brücke überschritten wurde. Bremgarten und Mellingen haben den Verkehr nach den Messen von Genf über die Reuss geleitet, und beide Städte waren 1264 habsburgisch (Bremgarten früher).

Zürich wachte eifersüchtig, daß der Ostwestverkehr zwischen Baden und Zürich nicht über eine andere Brücke geleitet werden konnte. Aus diesem Grunde brach es mit Rudolf von Habsburg zusammen 1257 das regensbergische Glanzenberg.

7. Zürich - Sihlbrücke - Gotthard. Zürcher Urkundenbuch IV, Nr. 1568 vom 28. August 1274, sagt: „infra montem Etzeli sitis prope Silbruggge.“ Das berechtigt zur Annahme, daß schon im 13. Jahrhundert vom Gotthard her der Verkehr über Zug - Baar - Sihlbrugg geleitet wurde und weiter zu Schiff nach Zürich:

<sup>53</sup> Zürcher Urkundenbuch I Nr. 859 „pontem lapideum“.

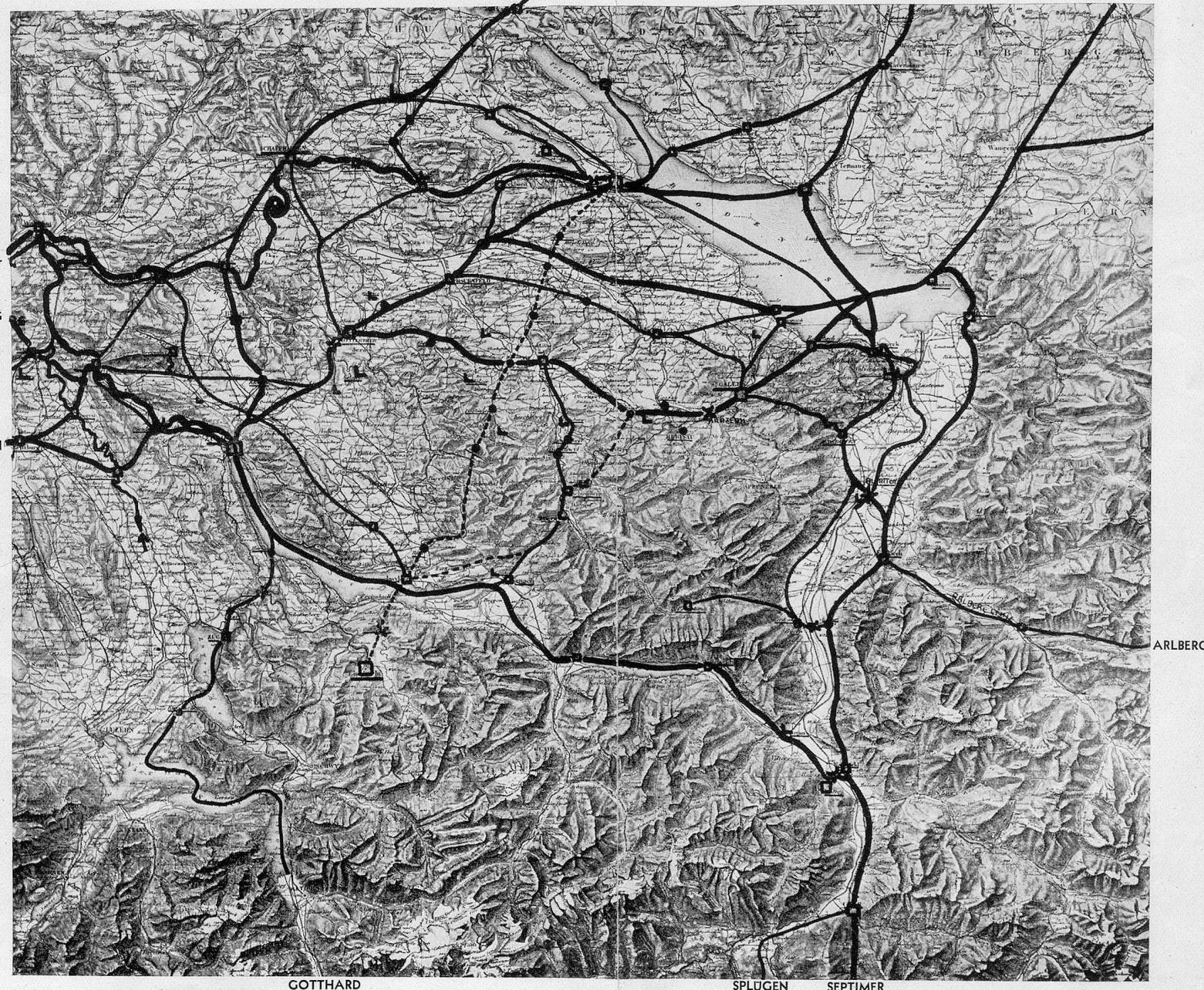
<sup>54</sup> Thurg. Urkundenbuch III Nr. 677 von 1278, Juni 14.

<sup>55</sup> Thurg. Urkundenbuch III Nr. 917 von 1296, März 20.

<sup>56</sup> Habsburger Urbar, S. 117.

<sup>57</sup> Von M. Schulte irrig auf Nord Südverkehr bezogen.

## Straßen, Schifffahrtswege und Pilgerwege der Nordostschweiz im Hochmittelalter



die zürcherische Gotthardstraße des 13. Jahrhunderts. Zürich hatte sich also trotz seiner Bevorzugung der Septimerstraße doch auch dem Gotthardverkehr zugewendet.

8. (Rapperswil) = Grüningen = Regensberg = Kaiserstuhl. Es war die ausgesprochen regensbergische Verbindungsleitung, die wohl keine weitere als lokale Bedeutung erlangt hat.

9. Kloten = Regensberg = Baden. Dagegen war diese Linie der Regensberger von größerer Bedeutung, konnte sie doch den Verkehr von Zürich ableiten. Zürich tat gut, sich später den Zoll von Kloten zu sichern. Die Bedeutung des Zürcher Weges darf man diesem Straßenzug natürlich nicht zumessen. Zürich war die große Stadt, die den Verkehr anzog. Regensberg aber blieb das unbekannte Städtchen auf dem Berge. Und Baden zog seinen Gewinn in erster Linie aus dem Nord-Südverkehr über Zürich.

10. Die Rheinübergänge. Um die Mitte des 13. Jahrhunderts werden nun die Brücken über den Rhein geschlagen. Mit Ausnahme der Brücken von Eglisau abwärts darf man wohl sagen, daß alle den ersten Zielpunkt Zürich hatten, den weiteren Zielpunkt Genf.

Die Rheinbrücke von Waldshut, die 1303—1308 im Habsburger Urbar, Seite 75/76, erwähnt ist, tritt später in keiner Urkunde wieder zum Vorschein; sie ging wohl bald ein.

Stein a. Rh. überliefert uns seine Brücke zum erstenmal aus dem Jahre 1267 „Bertoldo apud pontem“.<sup>58</sup>

Diezenhofen brachte 1292 die habsburgische Konkurrenzbrücke zu Stein a. Rh., „pontem Dyzenhoven“.<sup>59</sup>

Schaffhausen war mit dem Bau seiner Rheinbrücke vorausgegangen. Diese wird schon 1259 erwähnt.<sup>60</sup>

Fast gleichzeitig, um 1249, baute der Freiherr von Tengen seine Brücke bei Eglisau über den Rhein „pontem nostrum in Augea“.<sup>61</sup> Aus Kaiserstuhl dagegen, dem regensbergischen Rheinstädtchen, ist keine Kunde von einem Brückenbau überliefert. Jedenfalls hatte es eine Fähre. Das verarmte Regensbergergeschlecht hatte nach seinem Niedergang um die Mitte des 13. Jahrhunderts wohl nicht

<sup>58</sup> Thurg. Urkundenbuch III Nr. 526 von 1267, Dezember 1.

<sup>59</sup> Thurg. Urkundenbuch III Nr. 845 von 1292, Juli 29.

<sup>60</sup> Thurg. Urkundenbuch II Nr. 28.

<sup>61</sup> Zürcher Urkundenbuch II Nr. 767 von 1249, Juni 15.

mehr die Mittel, sich einen kostspieligen Bau zu leisten. Erst als Kaiserstuhl bischöflich konstanzer wurde, erhielt es eine Rheinbrücke.

Die Eglisauer Brücke und der Kaiserstuhler Übergang sind Kennzeichen eines anwachsenden Ostwestverkehrs, die Genfer Messen und das französische Rhonegebiet zogen jetzt einen immer stärkeren Verkehr nach dem Westen.<sup>62</sup>

Aus der Anlage dieser Brücken geht klar hervor, wie sehr das Verkehrswesen unter die Hoheit der Lokalherren geraten war. Bischöflich konstanzer war Gottlieben und wird bald Kaiserstuhl sein. Hohenklingisch ist Stein a. Rh., habsburgisch Diezehofen. Eglisau ist freiherrlich tengisch. Eigentliche Stadtbrücken sind Konstanz und Schaffhausen. Das rasche Aufeinanderfolgen der Brückenbauten am Rhein zeigt ebenfalls, wie sehr sich der zwischenstädtische Verkehr im 13. Jahrhundert gehoben hatte. Zürich wuchs und zog mehr und mehr Verkehr vom Norden über den Rhein zu sich heran; es suchte vor allem auch selbst den Durchgang nach dem Norden. Ein großer Verkehr wird von der im 13. Jahrhundert aufblühenden Genfermesse angezogen worden sein. Um die Mitte oder fast seit Beginn des 13. Jahrhunderts erfolgte nun die Wendung vom ausgesprochen früh- und hochmittelalterlichen Verkehr zu Wasser zum spätmittelalterlichen Verkehr zu Land. Es entstand ein immer dichteres Netz von Straßenzügen in der Nordostschweiz.

An dieser Stelle ist auch noch die Aarebrücke von Klingnau<sup>63</sup> nachzuholen, die dem Ostwestverkehr dient.

11. An der toggenburgischen Linie Rapperswil - Will hatte sich jetzt Lichtensteig zum Städtchen entwickelt. In den Jahren 1240-1250 war auch die Neu-Toggenburg an diese Linie auf einen Hügel bei Lichtensteig gerückt worden. St. Gallen gewann aber großen Einfluss auf die Rickenlinie, 1250 durch die Eroberung und Festhaltung der Burg Iberg und 1271 durch die Inpfandnahme Lichtensteigs.<sup>64</sup> Diese Linie wird uns überliefert im Thurgauischen Urkundenbuch III, Nr. 561 (vom 3. November 1270): „in strata publica, que dicit inter castrum Rudebergh et villam Ganderswiller“ (Rüdberg, Burg bei Bützschwil, und Ganterswil). Die Straße überschritt also die Thur zwischen diesen beiden Orten.

12. Konstanz - Steckborn. Steckborn - Pfyn. Das bischöfliche Städtchen Steckborn am Untersee erwähnt seine „publica

<sup>62</sup> s. R. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 62 ff.

<sup>63</sup> Rechtsquellen des Kantons Aargau III, S. 233, Urk. von 1269.

<sup>64</sup> Auchmeister, ed. Meyer von Konstanzer, S. 66 und S. 125.

strata Steeboron“ 1264.<sup>65</sup> Das kann sich auf einen Verbindungsweg Konstanz - Stedborn beziehen.

Endlich macht das Thurgauische Urkundenbuch III, Nr. 585, vom Jahre 1272 die Angabe: in Unwiler (Uhwilen) ... iuxta stratum publicam.“ Das kann nur ein Vermittlungsstück der Straße Stedborn - Pfyn sein.

13. Anzunehmen wäre auch noch eine bischöfliche Ostwest-Konkurrenzlinie zur st. gallischen, von Arbon über Bischofszell - Mettlen<sup>66</sup> gegen Frauenfeld - Winterthur. Arbon, der Hafen, und auch Bischofszell waren bischöflich.

Trotz diesem im Zeitraum von kaum hundert Jahren auf einmal recht dicht gewordenen Straßennetz darf man ja nicht annehmen, daß die Schifffahrt ihre Bedeutung in stärkerm Maße verloren hätte. Ihre Bedeutung hat mit der Zunahme des Verkehrs im Gegenteil noch eine Steigerung erfahren.

Was nun aber die Beschaffenheit der Straßen anbelangt, so darf man sich darüber keinen Illusionen hingeben. Es sind in der Hauptzahl eingerrittene Straßen, Saumwege. Und über die wenigen eingefahrenen „Fahrstraßen“ im Flach- und Hügelland mögen die breitachsigen Zweiräderkarren mühsam genug geholpert sein. Eine wirklich gebaute Fahrstraße für Wagenverkehr hat man in dieser Zeit in unserm Gebiet sicherlich nicht besessen. Der Verkehr wickelte sich noch in primitiven Formen ab, erreichte aber doch schon einen derartigen Umfang, daß ein dichteres Überlandnetz vonnöten wurde. Grund zu dieser ganzen Entwicklung haben in erster Linie und in entscheidender Hinsicht die Städte gelegt. Die folgende Zeit des Spätmittelalters wird die Zeit der Städtewirtschaft in ihrer reichsten Entwicklung sein.

### § 18. Die Wasserwege.

1. Chur - Bodensee. Sicherlich ist diese Strecke im Hochmittelalter befahren worden. Nur Flöze mögen es von Chur abwärts gewesen sein. Von Maienfeld abwärts darf man schon auf Nauenschiffahrt schließen. Wir entnehmen dem Güterverzeichnis des Klosters Allerheiligen zu Schaffhausen die Notiz, daß die Rebleute von Maienfeld verpflichtet seien: „Ille vinitor debet dare unum

<sup>65</sup> Thurg. Urkundenbuch III Nr. 484 von 1264, Oktober 5.

<sup>66</sup> Thurg. Urkundenbuch III Nr. 167 von 1244, Juni 29, Mettlen im Gau Thurgau: „stratum publicam“.

plastrum (Führen) cum omni jure usque ad lacum Bodim s.e.”<sup>67</sup> Das läßt mit ziemlicher Sicherheit den Schluß zu, daß der Maienfelder Wein im Nauen bis zum Bodensee geführt wurde, ob aber erst von Feldkirch an ist fraglich. 1291 wird dann der Rhein als des Reiches rechte freie Straße erklärt, ausgenommen für über die Berge kommendes und gehendes Gut, das zu Rheineck zollpflichtig war.<sup>68</sup> Daraus geht klar hervor, daß Kaufmannsgut zu Schiff den Rhein herabkam, und wenigstens ab Feldkirch war das leicht möglich, da das Gefälle auf dieser Strecke gering ist.

2. Bodenseeschiffahrt. Nicht sehr weit vom st. gallischen Hauptverkehrshafen Steinach entwickelte sich im Hochmittelalter Arbon, der bischöflich konstanzer Hafen. Bischöflich war auch, aber nicht dauernd, die Kopfstation der Bodenseeschiffahrt, Rheineck. Der Bischof von Konstanz hatte also im früheren Hochmittelalter den Eintritt vom Rhein in den Bodensee wie den Austritt vom Bodensee in den Rhein (bei Konstanz) in den Händen. Im 13. Jahrhundert wurde Rheineck allerdings eine freie Reichsstadt, war aber wegen seiner günstigen Lage bald wieder ein stetiges Beuteobjekt aller Nachbarn.

Am jenseitigen Ufer kommt uns aus dem Hochmittelalter Kunde von den Häfen Überlingen, Meersburg, Lindau und Bregenz. Bregenz konnte sich wegen seiner ungünstigen Verkehrslage nicht entwickeln, während Lindau aufstieg. Lindau wurde der Salzstapelplatz für das hallische Salz.<sup>69</sup> Hier wurde von Kempten im Allgäu das Salz auf Karren oder zu Pferd herangeführt und ging weiter längs und quer über den See in das schweizerische Mittelland.

3. Bodensee-Rhein. Das Güterverzeichnis von Allerheiligen läßt den berechtigten Schluß zu, daß die Weinlasten in Rheineck abgeholt wurden und zu Schiff über Bodensee und Rhein bis Schaffhausen gingen. Auch aufwärts wurde die Route sicher benutzt, und zwar von den Schaffhauser Kaufleuten, die im ersten Drittel des 13. Jahrhunderts in Bozen und Como als Leinenhändler erschienen.<sup>70</sup> Diese Straße war sehr günstig, die beste unseres Gebietes überhaupt auf eine so weite Strecke. Auf diesem Wege gingen auch die Salzschiffe von Lindau her bis nach Eglisau hin-

<sup>67</sup> Thurg. Urkundenbuch III Nr. 29. Um 1150.

<sup>68</sup> St. Galler Urkundenbuch III Nr. 1075, Fischerhausen, 1291, Juli 12.

<sup>69</sup> Hauser-Kündig, S. 14/15.

<sup>70</sup> R. Meyer, Schaffhauser in Como 1228 und 1229 in Zeitschrift für Schweiz. Gesch. IX. 1929, S. 188 ff.

unter, wo sie das Zürcher Gut ausluden (das dann über Bülach ging), oder weiter nach Kaiserstuhl mit dem mittelschweizerischen Salzgut, das seinen Weg über Baden oder über Stilli-Brugg nahm.

Der Rheinfall war in dieser Strecke allerdings nicht überwindbar und mußte auf dem Landwege umgangen werden. So hat sich als Stapelplatz Schaffhausen entwickelt. Die Rheinschiffe hatten die Vorschrift, an der Schiffledi zu Schaffhausen anzulegen. Die Schiffledi war ein Erblehen des Klosters Allerheiligen, und deren Inhaber, Heinrich am Stad genannt Brümisi, hat 1259 vor öffentlichem Gericht den Spruch erwirkt, daß „niemand ohne seinen Willen vom Laufen bis zum Plumpen (qui dicitur Löfin, ville propinqui usque ad locum, qui Plumpin vocatur) Waren auf Schiffe laden und führen, noch über die Brücke (per pontem eiusdem ville) transportieren und auf dem jenseitigen Ufer des Rheins verladen dürfe.“<sup>71</sup> Wir können nicht verfolgen, wie weit diese Monopolisierung zurückreicht.

Der Koblenzer Zolltarif des 12. Jahrhunderts<sup>72</sup> nennt unter den Städten des Oberrheins auch Konstanz. Da eine Route von Konstanz nach dem Mittelrhein auch über den Schwarzwald führte,<sup>73</sup> so läßt die Angabe des Zolltarifes noch nicht den Schluß zu, daß die Konstanzer ihre Schiffe die ganze Rheinlinie vom Bodensee abwärts bis zur Moselmündung geführt hätten. Doch ist die Benützung dieses Wasserweges anzunehmen. Mit der fortschreitenden Ausbildung des Stapelrechtes der Rheinstädte wurde dann allerdings im 13. Jahrhundert die Rheinlinie immer mehr verkürzt.

4. Walensee-Basel. Diese Wasserlinie hat im Hochmittelalter eine immer sehr große Wirkung auf das Verkehrsleben der Nordostschweiz ausgeübt.

Die Fähre von Maienfeld überliefert uns das Güterverzeichnis von Allerheiligen, „de navibus quinque talenta“. Es kann sich nur um die Rheinfähre handeln. Hier setzte das Italienergut von Chur her über den Rhein und ging zu Land über Sargans bis Walenstadt. Sargans beherrschte diese Straße ausgezeichnet. Von der Schiffahrt auf dem Walensee hören wir 965, als das Kloster Säckingen in den Besitz des Schiffahrtsrechtes auf diesem See gelangte.<sup>74</sup>

<sup>71</sup> Schaffh. Urk. Reg. Nr. 143 von 1259.

<sup>72</sup> Straub, Oberrheinschiffahrt, S. 53.

<sup>73</sup> Schulte, Geschichte des Handels und Verkehrs, siehe Karte.

<sup>74</sup> Bollenweider, S. 404.

Weesen als der Fußpunkt der Walenseeschiffahrt konnte sich im Laufe des Hochmittelalters zum Städtchen entwickeln und war den Habsburgern im 13. Jahrhundert ein willkommener Kauf.<sup>75</sup>

Rapperswil, ein hervorragender Sperrort, beherrschte so recht eigentlich den oberen Zürichsee. Von hier bewerkstelligte sich auch der Übergang über den Ricken ins toggenburgische Land, westwärts nach Einsiedeln oder nordwärts in das regensbergische Grüningen. Nicht umsonst haben sich später die Zürcher so oft bemüht, den Habsburgern diesen wichtigen Punkt zu entreißen.

Zürichs Schiffahrt erstreckte sich im 12. und 13. Jahrhundert bis nach Koblenz hinunter.<sup>76</sup> Die Limmatstraße muß sicherlich sehr belebt gewesen sein. Zürich hat mit allen Mitteln versucht, den italienischen Handel zu sich heranzuziehen, und es entwickelte sich bis zum Ende des 13. Jahrhunderts zum Stapelplatz dieses Handelsverkehrs. Der gewöhnliche Weg war die Septimerstraße, die durch die Walenseerinne gehen mußte. Als aber einmal der Gotthard erschlossen war, machte Zürich sich auch diesen Verkehr mit der Horgenstraße nutzbar. Den Horgener Weg ging wohl auch Zürichs Getreide nach der Innerschweiz. Zürich erlangte ja für die Innerschweiz hervorragende Bedeutung als Kornstapelplatz. 1291 sicherte dann der Bischof von Chur den Zürchern noch einmal freies Geleit durch sein Bistum und weitere Vorteile zu.<sup>77</sup> Er will so der Septimerstraße noch einmal erhöhte Geltung gegenüber dem Gotthard verschaffen.

An Zürich vorbei, aber auch in die Limmatstraße, kam der Gotthard- und der Westschweizverkehr, der reußen- und aareabwärts oder aufwärts durch die hydrographische Pforte der Schweiz ging. Herren im Gebiet der Wasserpförte waren die Grafen von Habsburg, früher die Kiburger.

Die Bedeutung dieser Wasserstraße wird noch einmal hervorgehoben durch die Gründung des Städtchens Klingnau an der Aare im Jahre 1239 durch die Freiherrn von Klingen.<sup>78</sup> Schon dreißig Jahre später ging dieses Städtchen dann an den laufstolzen Bischof Eberhard II. von Konstanz über. In Verbindung mit den Zürzacher Messen kam Klingnau später eine größere Bedeutung zu, wie auch diejenige des weiter oben gelegenen Baden sich hob durch den Bau der Kaiserstuhler Brücke und die Salztransporte von Kaiser-

<sup>75</sup> Habsburger Urbar, S. 517.

<sup>76</sup> Bollenweider, S. 409 (Koblenzer Zolltarif).

<sup>77</sup> Bollenweider, S. 412.

<sup>78</sup> Thurg. Urkundenbuch III Nr. 543 von 1269, Mai 20.

stuhl her nach Baden. Waldshut dagegen konnte sich nicht stark entwickeln. Man fuhr an ihm vorbei.

Eine Fähre von Stilli, die dem Ostuferverkehr diente, bestand sicher<sup>79</sup> und erlangte Bedeutung seitdem Zurzachs Messen aufkamen und Kaiserstuhl Durchgangsort und Salzlandestelle geworden war.

Der einzige Brückenübergang unterhalb Zürich bis Waldshut blieb Baden. Das war außer Zürich der bedeutendste Kreuzungspunkt, der an dieser Wasserstraße lag.

So dürfen wir annehmen, daß der Schiffahrt unseres Gebietes im ganzen Hochmittelalter eine sehr große Bedeutung zufam. Drei der größten Städte, Zürich, Konstanz und Schaffhausen, entwickelten sich an den Wasserstraßen. Einzig St. Gallen konnte als Landverkehrsplatz eine größere Entwicklung erlangen. Der Landverkehr war noch mühsam und kam erst im gesteigerten zwischenstädtischen Verkehr zu wachsender Bedeutung; derjenige zu Wasser aber hat die Nordostschweiz verbunden mit den reichen Kulturgebieten Italiens sowohl als mit Deutschland und mit Frankreich.

#### IV. Der hochmittelalterliche Verkehr der Nordostschweiz in Recht und Verwaltung.

##### § 19. Die Rechtslage.

Die „viae publicae“ und die „flumina navigabilia“ waren noch immer Regalien des Königs.<sup>1</sup> Aber in welchem Sinne? Die Verleihungen und Usurpationen hatten das Regalienrecht des Königs so durchlöchert, daß es bald nur mehr dem Namen nach bestand. Die Feudalherren walteten auf ihrem Grund und Boden nach eigenem Ermessen und unterwarfen auch das Verkehrswesen ihrer Eigenordnung.

##### § 20. Die Verwaltung.

Von einer Verwaltung des Straßenwesens kann man eigentlich nur im Sinne der städtischen Straßenpolizei sprechen. Für die Verwaltung der Landstraßen geschah sicher wenig. Das ausgedehnte Zollwesen freilich ist erwähnenswert. Da suchte jeder Feudalherr möglichst viel zu erringen, und die Zollstätten legten

<sup>79</sup> A. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 66, Anm. 4.

<sup>1</sup> Hoops, Reallexikon. Artikel Verkehrswesen, Brücken, Binnenschiffahrt, Handel, Zoll.

sich immer dichter über das Land. Die Schifffahrt wieder war manchenorts einer gewissen *Schiffahrts-Ordnung* unterworfen (Lediordnung von Schaffhausen 1259).<sup>2</sup>

Mangels Quellen kann ich hier etwas näher nur auf die *Straßenpolizei* der *Städte* eingehen. Aus Konstanz ist uns eine Bauordnung vom Jahre 1296 überliefert, die bestimmt, daß „Überbaue aller Art auf die Straße bei Neubauten verboten werden, ausgenommen auf Türmen und Toren der Ringmauer und am Wasser.<sup>3</sup>

Eine Straßenordnung von ganz erstaunlicher Kulturföhe aber ist uns für jene Zeit aus Zürich überliefert. Der Propst Heinrich verleiht eine Hoffstatt an der Brunngasse, zum Teil als Erblehen an das Kloster Detenbach, zum Teil überträgt er es als offene Straße zur Predigerkirche dem öffentlichen Gebrauch mit Anordnungen betreffend Offen- und Reinhaltung. Die Verordnungsbestimmungen verraten fremden, vielleicht deutschen Einfluß.<sup>4</sup>

<sup>2</sup> Schaffh. Reg. Nr. 143.

<sup>3</sup> Radewig, Konstanzer Regesten II, Nr. 2977.

<sup>4</sup> Zürcher Urkundenbuch Nr. 1387 von 1268, August 24., und von 1269.

C. Das Straßen- und Schiffsahrtswesen der Nordostschweiz von der Gründung der Eidgenossenschaft bis zur Loslösung der Schweiz vom Deutschen Reich 1499.

I. Die Einstellung der Politik zum Verkehrswesen.  
Der Handel und der Pilgerverkehr.

§ 21. Die Einstellung der alten Lokalmächte der Nordostschweiz zum Verkehrswesen. Der Einfluß der Eidgenossenschaft auf das nordostschweizerische Verkehrswesen.

Die regionalen Gewalten behaupteten in diesem Zeitalter den Platz. Verschwindend klein ist der Einfluß der königlichen Zentralgewalt.

1. Einstellung der alten Lokalmächte.

a. Die Abtei St. Gallen: Für die Abtei St. Gallen sind diese zwei Jahrhunderte eine Periode des Stillstands und des Niedergangs. Gegen Ende des 13. Jahrhunderts erhoben sich Anstände schwerer Natur mit Österreich, die von einer Reihe kleinerer Plänkeleien mit den Edlen von Ramswag begleitet waren. Die von Ramswag, Günstlinge König Rudolfs von Habsburg, waren im Lehensbesitz der Burg Appenzell, der Burg Blatten mit der Rheinfähre und der Reichsvogtei über St. Gallen.<sup>1</sup> Aus der Reihe der nach 1277 einsetzenden Streitigkeiten vernehmen wir zum erstenmal etwas über die st. gallische Leinwandindustrie, als nämlich Ulrich von Ramswag die st. gallische „Linwat“ vom Felde weg als Raub nach Ramswag führte.<sup>2</sup>

Als Inhaber der Fähre von Blatten konnte der Ramswager die st. gallischen Verkehrsinteressen stark beeinträchtigen; geradezu verhängnisvoll für den st. gallischen Verkehr waren in der Folge die Kämpfe gegen Österreich. — König Rudolf hatte gegenüber von Wil am rechten Ufer der Thur ein habsburgisches Trutz-Wil gebaut: das Städtchen Schwarzenbach. Abt Wilhelm von Montfort, der von der sich bereits emanzipierenden Stadt St. Gallen nicht mehr

<sup>1</sup> Buchmeister, ed. Meyer von Knonau. S. 156.

<sup>2</sup> Buchmeister, ed. Meyer von Knonau. S. 165/166.

wohl gelitten wurde, machte um diese Zeit zum erstenmal Wil zur äbtischen Residenz.<sup>3</sup>

1287 ist der offene Bruch da. Ein hartnäckiger Kampf um die beiden Städtchen Wil und Schwarzenbach und um andere feste Orte des äbtischen Gebietes (Altoggensburg, Appenzell, Tberg, Wiltberg — bei Kuchmeister, Seite 204) setzte nun ein. Die äbtischen Burgen wurden gebrochen, Abt Wilhelm ins Exil getrieben. Der Kampf aber zog noch weitere Kreise. Als König Rudolf starb, erhob man sich für und wider den Nachfolger des Königs, Herzog Albrecht. Zu Toggenburg, das schon im Streit gegen Abt Wilhelm dem Könige beigestanden hatte,<sup>4</sup> traten jetzt noch Graf Hug von Werdenberg, Graf Rudolf von Sargans, sowie das Bistum Chur, das von dem habsburgisch gesinnten Berchtold von Heiligenberg besetzt worden war. Zu den drei montfortischen Brüdern traten der Bischof von Konstanz, ein Habsburger, sowie der Graf Mangold von Nellenburg. Die Städte Konstanz und Zürich stellten sich gleichfalls auf die Seite des Bischofs von Konstanz.<sup>5</sup> Die ganze Nordostschweiz war für und wider die Erben König Rudolfs in den Kampf getreten, und es ist begreiflich, daß unter solchen Umständen das Verkehrswesen großen Schaden leiden mußte. Wil ging an den anrückenden Herzog von Österreich verloren.<sup>6</sup> Doch war das die letzte Etappe der mehrjährigen Kämpfe. 1292 kam der Friede zustande. Der Abt von St. Gallen erlangte merkwürdigerweise viele Zugeständnisse.<sup>7</sup> Schwarzenbach wurde zu Beginn des 14. Jahrhunderts geschleift. Die Stellung Abt Wilhelms war nun wieder recht gut. Wil war sein, die Burg Appenzell hatte er heimlich wieder aufgebaut, und zudem hatte er Burg Altstetten und Burg Falkenstein (über dem Martinstobel diesseits der Goldach) für das Gotteshaus gewonnen.<sup>8</sup> So war die durchgehende St. Galler Linie von Rorschach über St. Gallen nach Wil wieder für den Abt gesichert.

Die Leinwandindustrie St. Gallens hob nun die Wohlhabenheit und Kraft der Stadt, und das Gemeinwesen begann sich im Laufe des 14. Jahrhunderts zusehends zu emanzipieren. Das gleiche geschah auch in der Landschaft Appenzell. Seit 1379 setzen diese Freiheitsbestrebungen der Bergbewohner ein.<sup>9</sup> 1403 kam es zum

<sup>3</sup> Kuchmeister, ed. Meyer von Knonau. S. 189.

<sup>4</sup> Kuchmeister, S. 194

<sup>5</sup> Kuchmeister, S. 235/236.

<sup>6</sup> Kuchmeister, S. 249.

<sup>7</sup> Kuchmeister, S. 297

<sup>8</sup> Kuchmeister, S. 297.

<sup>9</sup> Pupikofer, Geschichte des Thurgaus I, S. 741.

offenen Kampfe. Dank der Anlehnung an die VII östlichen Orte der Eidgenossenschaft behauptete Appenzell 1411 seine mühsam erlangene Freiheit.<sup>10</sup> Die Kommunikation, welche die Habsburger von den österreichischen Alpenländern und Feldkirch hinüber zum Thurgau, Schwarzwald und Elsaß mühsam erstellt hatten, schnitt Appenzell jetzt militärisch mitten entzwei.<sup>11</sup> Appenzell hatte sich nämlich im Laufe des Bürgerkrieges nach 1438 auch noch in den Besitz des linksufrigen Rheintales und damit der linksufrigen Rheintalstraße gesetzt.<sup>12</sup>

Der Schwerpunkt der Abtei St. Gallen — der bedeutendsten geistlichen Territorialmacht der Nordostschweiz — ruhte jetzt nicht mehr auf der emanzipierten Stadt St. Gallen, sondern auf dem Gebiet der Alten Landschaft mit dem Straßennotenpunkt und der Residenz Wil. Die Alte Landschaft umfasste die heutigen Bezirke Wil, Gossau und Rorschach, die heute St. Gallen angegliederten Gemeinden Straubenzell und Tablat, sowie die Gemeinden Wittenbach, Häggenschwil und Muolen. Auch Altenrhein als Enklave bildete einen Teil des Gerichts Rorschach.<sup>13</sup>

Seit 1468 wurde der Abt auch Landesherr im Toggenburg.<sup>14</sup> Doch wahrte diese Landschaft eine weitgehende Autonomie, und ihr Landrecht mit Schwyz und Glarus band sie mehr an diese Orte als an die Abtei St. Gallen. Das Gebiet, das allein einem unbeschränkten Einfluß des st. gallischen Abtes unterstand, war die oben erwähnte Alte Landschaft.

Wir sehen, daß sowohl der Ostzugang von Rorschach her nach St. Gallen wie auch die Fortführung der Straße über Gossau nach Wil unter äbtischem Einfluß standen. Aber auch die Verbindung der Städte St. Gallen und Bischofszell, Bischofszell = Wil, Bischofszell = Arbon mußte äbtisches Gebiet durchschneiden. Wil als Straßennotenpunkt setzte sich mitten hinein in die Ostwestlinie St. Gallen = Winterthur, wie auch in die Ostwestverbindung Arbon = Bischofszell = Wil = Winterthur, und beherrschte überdies die Rickenlinie. Die Alte Landschaft hatte eine recht bedeutende Stellung innerhalb des ostschweizerischen Straßensystems im Gebiete der Städte St. Gallen, Wil, Bischofszell und Arbon inne.

<sup>10</sup> K. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 158.

<sup>11</sup> K. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 158.

<sup>12</sup> Pl. Bittler, Gesch. des Rheintals. Mitteil. zur vaterl. Gesch. St. Gallen, Bd. 36.

<sup>13</sup> Hist. Biogr. Lexikon der Schweiz, Bd. I, S. 290—292.

<sup>14</sup> K. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 163.

b. Die Grafschaft Toggenburg. Der Verlust von Wil wurde mehr als ausgemerzt durch die Verbindung mit dem Hause Vaz, die im dritten Jahrzehnt des 14. Jahrhunderts erfolgte. Kunigunde von Vaz brachte ihrem Gemahl Graf Friedrich V. von Toggenburg überaus weitläufige Besitzungen in Rätien zu: Maienfeld, Prättigau mit Seewis und Castels, Schanfigg, Davos, Belfort, Straßberg mit „Curvalhen“, Marschlins und Solavers.

Die Söhne Friedrichs V. kaufsten 1369 die Herrschaft Greifensee mit den Burgen Elgg und Alt-Regensberg; 1378 erwarben sie von Österreich die Pfandschaft Rapperswil, 1386 endlich die Stadt Bülach und 1387, ebenfalls von Österreich, die Pfandschaft der Grafschaft Kiburg.<sup>15</sup>

Der Aufstieg des Hauses Toggenburg im 14. Jahrhundert ist glänzend. In einem langen Streifen erstreckte sich jetzt das seinem Machtbereich unterstehende Land, Eigengut und Pfandschaft, von der Mündung der Töss hinauf bis in das Herz der oberrätischen Lande. Aber ein großer Nachteil bestand darin, daß dies Gebiet wegen seiner sehr langgestreckten, schmalen Gestalt militärisch nicht gut zu verteidigen war. Zollpolitisch war seine Stellung günstig. Die Zugänge von Rätien her wurden in der toggenburgischen Herrschaft Maienfeld sehr gut zusammengefaßt. Dann folgte allerdings der Unterbruch in dem Gebiet der Grafen von Werdenberg-Sargans, das sich von Sargans durch die Walenseerinne bis ins Gaster erstreckte. Dagegen unterstand der Pfäz von Wildhaus toggenburgischem Machtbereich, ebenso der Ricken durch die Erwerbung der Pfandschaft Rapperswil und den Besitz der Stadt Uznach. Vor die Nordgrenze im Thurtal legte sich allerdings das äbtische Wil. Die Erwerbung der Stadt Bülach und der Burg Alt-Regensberg brachte den Zugang von Norden her über Eglisau nach Zürich unter toggenburgischen Einfluß, wenigstens eine Zeitlang, ebenso die Übernahme der Pfandschaft Kiburg die weiteren Zugänge nach Zürich von Osten und Nordosten her.

Um mehr als das Doppelte vermehrt wurde aber der toggenburgische Besitz in der Regierungszeit des letzten Toggenburgers, Graf Friedrichs VII. Er wußte sich in ein solches Verhältnis zu dem österreichischen Herzoge zu setzen, daß dieser ihm Feldkirch, Altstätten, Rheineck und Bludenz samt dem Walgau und Montafun als Pfandbesitz übergab und zugleich die österreichischen Pfandrechte auf den Herrschaften der Grafen von Werdenberg, nämlich Sargans,

<sup>15</sup> Pupikofer, Geschichte des Thurgaus I, S. 732.

Wildegg, Freudenberg, Nidberg, Walenstad, Weesen und Gaster übertrug.<sup>16</sup> Damit war der Toggenburger mit einem Schlag der mächtigste Herr der Ostschweiz geworden. Zu den eben besprochenen Straßenzügen<sup>17</sup> gesellte sich jetzt die Beherrschung der Walenseeroute von Maienfeld weg in durchgehender Weise bis gegen Rapperswil hinunter. Die Rheintalstraße wurde beherrscht durch Feldkirch und Altstätten, gleicherweise die Arlberglinie durch Feldkirch und Bludenz. Die Kopfstation der Bodenseeschiffahrt, Rheineck, war ebenfalls toggenburgisch. Altstätten und Rheineck zusammen sperrten die Appenzellerübergänge und den Landdurchgang gegen Rorschach - St. Gallen hin.<sup>18</sup>

In dieser Stellung des mächtigsten Herrn der Nordostschweiz stand Graf Friedrich VII. bis zu seinem Tode 1436. Mit ihm erlosch das Geschlecht und sein Gut kam unter viele Herren.

c. Das Bistum Konstanz. Im Laufe des 13. Jahrhunderts hatten sich die Bischöfe von Konstanz in der nordwestlichsten Ecke der Nordostschweiz Besitz zu sichern gewußt. Bischof Eberhard II. erwarb vom Freiherrn von Altenklingen das Städtchen Klingnau an der Aare,<sup>19</sup> und Bischof Heinrich II. kaufte 1294 von dem Freiherrn Lütold von Regensberg das Rheinstädtchen Kaiserstuhl,<sup>20</sup> wo jetzt eine Brücke gebaut wurde.

Mit dem Besitze der drei Städtchen Kaiserstuhl, Zurzach und Klingnau hielten die Bischöfe von Konstanz während des ganzen 14. Jahrhunderts hier eine recht günstige Stellung inne. Klingnau hatte schon insofern Bedeutung, als es an der wichtigen Aarestraße lag, auf der Güter von Zürich her limmatabwärts und vom Gotthard her reuhabwärts kamen; aber seit dem Aufkommen der Zurzacher Messen war es auch Umschlagsplatz für die Waren geworden, die dorthin gingen. Hier lud man die Schiffe aus, um die Waren zu Land über den Berggrücken nach Zurzach zu führen. Kaiserstuhl, nun eine bischöfliche Brückenstadt, hatte eine bedeutende Stellung im Verkehr vom Rhein gegen Baden hin inne. Namentlich Salz-

<sup>16</sup> Pupikofer a.a.O., S. 783.

<sup>17</sup> Die Grafschaft Küburg war allerdings zu Beginn des 15. Jahrhunderts Kunigunde von Montfort überlassen worden, s. Pupikofer I, S. 735. — Ebenso kam Greifensee 1402 an Zürich, Pupikofer, S. 734. — Bülach kam wieder an Österreich und 1409 an Zürich, s. K. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 159.

<sup>18</sup> Pupikofer, Geschichte des Thurgaus I, S. 736 f., s. auch die Aufzählung des toggenburgischen Besitzes in der Klingenberger Chronik, ed. Henne, S. 227 (Abteilung IV, 2).

<sup>19</sup> Pupikofer I, S. 399.

<sup>20</sup> Thurg. Urkundenbuch III Nr. 910 von 1296, April 3.

transporte wurden von Kaiserstuhl über Baden nach der Mittelschweiz geführt.<sup>21</sup>

Aber auch die alten Besitzungen im Thurgau wurden im 13. Jahrhundert neu befestigt. 1282 kam Arbon durch Rückkauf wieder an das Bistum,<sup>22</sup> wenige Jahre später auch das Städtchen Bischofszell.<sup>23</sup> Diese beiden wichtigen Punkte wurden nun festgehalten; es waren Flankierungspunkte an der großen Ostwestlinie, hineingeschoben in die österreichische Stellung, die Rheineck im Osten bis 1415 und Frauenfeld im Westen bis 1460 innehalt.

Kurz vor 1415 kamen die bischöflichen Besitzungen im Aargau, Kaiserstuhl, Zurzach und Klingnau an Österreich.<sup>24</sup> Aber 1415 nahmen die Eidgenossen den ganzen österreichischen Besitz in diesem Zipfel der Nordostschweiz weg.

Die verkehrspolitische Stellung des Bistums Konstanz war trotz dieses Verkaufes noch gut. Die Stadt Konstanz hatte immer noch eine große Bedeutung sowohl im Bodensee-Rheinverkehr als auch im Durchgangsverkehr gegen den Thurgau hin. Als die Eidgenossen 1460 den Thurgau eroberten, wurde Konstanz verkehrspolitisch Gegner der Eidgenossen.<sup>25</sup> Seine Wege, sowohl die Bodenseestraße (von Rätien her über Rheineck) wie auch die Durchgangsstraße gegen den Thurgau hin, traten in Konkurrenz mit eidgenössischen Wegen. Der Schwabenkrieg prägte die Gegensätze noch schärfster aus. Konstanz vertrat jetzt vor allem die österreichischen Interessen. Nachdem die Stadt nach 1499 eine Außenseiterin der Eidgenossenschaft geworden war, wurde sie mehr und mehr eine österreichische Station auf der österreichischen Straße vom Tirol her über den Schwarzwald an den Mittelrhein und nach Flandern. Karl V. eroberte 1548 die reformiert gewordene Reichsstadt am Bodensee für Österreich,<sup>26</sup> und sie musste wieder katholisch werden.

d. Die Herzöge von Österreich. Seit 1264 hatte sich Habsburg in zäher Politik in den Besitz der Walenseestraße gesetzt. Nach dem Aussterben der Riburger gewann es Schännis (1264/1288 auch Glarus), dazu Wesen und Walenstadt, 1354 Rapperswil, 1363/1371 die Herrschaft Nidberg, 1396 die Grafschaft Sargans, 1403 die Herrschaft Freudenberg. Doch schon die endgültige Befreiung von

<sup>21</sup> R. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 67.

<sup>22</sup> Thurg. Urkundenbuch III Nr. 726 von 1282, Mai 11.

<sup>23</sup> Pupikofer I, S. 401.

<sup>24</sup> R. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 155.

<sup>25</sup> R. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 171.

<sup>26</sup> R. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 172.

Glarus (1386) und die Zerstörung von Weesen (1388) waren schwere Rückschläge. Ihnen folgte 1406 die Verpfändung der meisten Besitzungen an den Grafen Friedrich VII. von Toggenburg. Wohl gewann Österreich nach dem Tode des Toggenburger Grafen 1436 mit Vorarlberg und dem Rheintal auch die meisten Walenseegebiete zurück; aber Gaster (das alte Windegg) fiel samt Uznach schon 1437 an Schwyz und Glarus, und bis 1460 gelangte auch der Rest an die Eidgenossen.<sup>27</sup> Aus dieser Darstellung mag zur Genüge hervorgehen, in welcher Weise es Österreich gelang, sich den Einfluß auf die wichtige Walenseestraße zu sichern.

1375 hatte der Herzog die hochwichtige Stadt Feldkirch von Graf Rudolf von Werdenberg erkaufst.<sup>28</sup> Diesen Schlüssel zum Arlberg brauchte der Herzog, um die Verbindungsstraße vom Tirol her zum Elsass zu schließen. Im gleichen Sinne erfolgte die Eroberung von Rheineck 1395; das war ein neuer Brückenort auf der Linie Österreich = Tirol = Vorarlberg = Thurgau = Elsass.<sup>29</sup> Aber auch in diese Linie wurden bald Breschen gerissen. 1415 eroberte Friedrich VII. von Toggenburg Feldkirch und nahm in der Folge die österreichischen Positionen im Rheintal und Montafon als Pfandschaft an sich.<sup>30</sup>

Im 15. Jahrhundert setzt der Vorstoß der Eidgenossen gegen die österreichischen Positionen in der Nordostschweiz ein. 1415 gingen mit dem Aargau das wichtige Baden, Brugg und die eben erst erworbenen Städtchen Kaiserstuhl, Klingnau und Zurzach verloren.<sup>31</sup> In diesem Jahre gewann auch Schaffhausen, das seit der Verpfändung von 1330 österreichisch geworden war, die Reichsunmittelbarkeit.<sup>32</sup> Österreich war nun bis in das Tößbergland zurückgedrängt, hielt aber an der Grenze dieses Landes mit Winterthur eine wichtige Sperrfestung inne, die durch das weiter zurückliegende Frauenfeld, dem österreichischen Verwaltungsort im Thurgau, noch verstärkt wurde.

Der Alte Zürichkrieg brachte noch einmal einen Vorstoß Österreichs gegen Westen hin, indem es ja Zürich in seinen Interessenkreis hineinzog und die Grafschaft Kiburg an sich nahm.

Und dann erobern die Eidgenossen 1460 in einem Zuge den

<sup>27</sup> A. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 167.

<sup>28</sup> Klingenberger Chronik, ed. Henne, S. 107.

<sup>29</sup> A. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 49.

<sup>30</sup> A. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 49.

<sup>31</sup> A. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 155.

<sup>32</sup> A. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 155.

ganzen Thurgau. Von allen Punkten Österreichs hielt sich im Thurgau einzig das feste Winterthur. Nachdem aber an eine Rückeroberung des Thurgaus vorderhand nicht zu denken war, verpfändete der geldbedürftige Herzog schon 1467 die Stadt Winterthur an Zürich.<sup>33</sup> Österreichs Machtstellung in der Ostschweiz hatte ein Ende genommen.

## 2. Einfluß der Eidgenossenschaft.

a. Zürich, dessen Handelspolitik im 13. Jahrhundert im wesentlichen von Nord nach Süd gerichtet war, sah sich in diesem Jahrhundert in den Gegensatz zu Österreich gedrängt. Seit 1264 setzte sich in zäher Politik Österreich in den Besitz der Walenseestraße und drängte sich so mitten hinein in Zürichs Septimerhandelsstraße. Im Osten sperrte Habsburg wieder mit Winterthur Zürich die Tore zu, im Norden hielt es Baden und im Westen die Brückestädte Mellingen, Brugg und Bremgarten besetzt. Auf allen Seiten sah sich Zürich von Österreich bedrängt. Begreiflich, daß es sich 1291/92 dem antihabsburgischen Bund anschloß. Allerdings wurden die Zürcher 1292 vor Winterthur so aufs Haupt geschlagen,<sup>34</sup> daß sie von weiteren Unternehmungen vorderhand absahen. Eine durchaus natürliche Entwicklung ist es nun, wenn sich Zürich im Jahre 1351 den vier antihabsburgischen Waldstätten anschloß. Vorausgegangen war der Krieg gegen Österreich, der sich aus der Fehde der Zürcher mit dem Grafen von Rapperswil entwickelt hatte.<sup>35</sup> Gewonnen hatten die Zürcher aus diesem Kriege verkehrspolitisch nichts. Im Gegenteil, die Österreicher setzten sich jetzt noch fester in die Stadt Rapperswil hinein und erbauten dort im Jahre 1358 die berühmte Brücke über den See.<sup>36</sup> Sie diente vor allem der Verbindung der habsburgischen Güter zu beiden Seiten des oberen Zürichsees.

Durch die Verbindung mit den Eidgenossen hatte Zürich jetzt einen festen Rückhalt gewonnen; verkehrspolitisch bedeutete dieses Bündnis, daß jederzeit der eidgenössische Gotthard nutzbar gemacht werden konnte, wenn Gegensätze mit Österreich Zürich den Septimer versperrten.

Seit 1384 etwa setzt nun die Expansion Zürichs ein, die Gründung eines zürcherischen Territoriums. Sie erfolgte einmal aus

<sup>33</sup> R. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 166.

<sup>34</sup> Buchmeister, ed. Meyer von Nonau, S. 237.

<sup>35</sup> R. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 161.

<sup>36</sup> Klingenberger Chronik, S. 99.

agrarpolitischem Interesse, um für die Kleinhandwerkerliche Bevölkerung Zürichs ein nutzbares Hinterland zu gewinnen.<sup>37</sup> Eine vollständige Übersicht all dieser Erwerbungen bis in die Zeit des Alten Zürichkriegs gibt W. Frey in seinen Beiträgen zur Finanzgeschichte Zürichs im Mittelalter (Diss. Zürich 1910). Die Absicht Zürichs, einmal die Nord-Süd-Straße (Septimer) stärker unter seinen Einfluß zu bekommen — in diese Epoche fallen die Expansionsabsichten auf Rapperswil und Baden —, wie auch später die Absicht, die Zufahrten von Norden und Nordosten her in seine Zollhoheit einzuschließen, läßt sich daneben aber nicht verkennen.

Bis 1410 gelang es Zürich, durch Kauf eine solche Anzahl von Besitzungen zu erwerben, daß beide Seeufer bis nach Rapperswil hinauf, wie die durchgehende Landverbindung Grüningen - Greifensee - Regensberg - Bülach, sich in seinen Händen befanden.<sup>38</sup> Das war ein guter Anfang — aber der weitere Verlauf war unglücklich. 1415, bei der Eroberung des Margaus durch die Eidgenossen, wurden Zürichs letzte Wünsche nicht befriedigt. Das Ziel der zürcherischen Limmatexpansion, Baden, kam nicht unter Zürichs Einfluß allein, sondern unter die Herrschaft der VIII. Orte insgesamt. Die zürcherische Staatshoheit reichte daher bis 1803 limmatabwärts nur bis Höngg und Schlieren, eine Stunde unterhalb der Stadt. In Brugg aber, dem Schlüssel zum Bözberg — auf der Lenzburg — gebot, Zürichs Einfluß ab schwächend, der bernische Vogt, der Statthalter des mächtigsten Schweizer Orts.<sup>39</sup>

Der weitere Verlauf war noch viel nachteiliger für Zürich. Die Walenseebesitzungen waren unterdessen (seit 1406 und 1415) in den Pfandbesitz des Grafen Friedrich von Toggenburg gekommen. Zürich wollte sich nun den Einfluß auf die wichtige Walenseestraße sichern. Dabei geriet es aber der schwyzerisch-glarnerischen Expansion ins Gehege. Der daraus entspringende Alte Zürichkrieg ist bekannt.

1450 kehrte Zürich wieder zu den Eidgenossen zurück und wandte sein Expansionsinteresse nun nord- und nordostwärts an

<sup>37</sup> Herr Staatsarchivar Prof. Dr. Nabholz vertritt die Ansicht, daß agrarpolitisches Interesse Zürichs überwiege seit dem letzten Viertel des 14. Jahrhunderts, daß handelspolitische Interesse dagegen zurück. Zürich sei damals nach der Zunftrevolution eine Stadt der Kleinhandwerker gewesen und nicht mehr wie früher die Stadt der Handelsherren.

<sup>38</sup> Dazu R. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 160/161; W. Frey, Finanzgeschichte Zürichs, S. XXIV—XXV.

<sup>39</sup> R. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 160.

den Rhein, in den Thurgau, ja sogar in die ennetrheinischen Zonen des Klettgaus und des Hegaus.

Die Grafschaft Kiburg, 1424 erkaufst, 1442 an Österreich verloren, kam 1452 wieder an Zürich zurück. 1434 schon hatte es die Herrschaft Andelfingen gekauft, die in der Folge zürcherischer Zollort wurde. 1464 erwarb es Stammheim und 1455 bis 1544 Laufen, ebenso 1496 das klettgauische Städtchen Eglisau. Das hegauische Städtchen Stein a. Rh. war seit 1484 allein mit Zürich verbündet, vorher mit Zürich und Schaffhausen zusammen. Sowohl Stein a. Rh. wie Eglisau waren wichtige Etappenstationen am Rhein. Sehr wichtig war auch die Erwerbung Winterthurs im Jahre 1467 von Österreich. Die Zürcher Verkehrslinie von Norden her war jetzt die von Eglisau über Bülach nach Zürich. Im Nordosten fasste Andelfingen die Schaffhauser und die Diezehofener Linien zusammen, und von Stein a. Rh. wurden die Güter über Stammheim herangeführt.<sup>40</sup> Winterthur aber mit seiner außerordentlich günstigen Verkehrslage fasste diese drei Linien und die Ostwestverbindung von Konstanz (oder von St. Gallen - Arbon - Frauenfeld oder St. Gallen - Wil) her auf einen Punkt zusammen. Was Winterthur in dieser Beziehung noch nicht erfüllte, das erfüllte die Zürcher Zollstation Kloten.

Die besten Ziele Zürichs, jene an der Nordsüdstraße, waren allerdings unerreicht geblieben; aber was Zürich jetzt seit dem zweiten Viertel des 15. Jahrhundert bis zum Schluß unserer Epoche im Norden und Nordosten gewann, das bot doch einigermaßen eine Entschädigung. Diese Erwerbungen fielen umso mehr ins Gewicht, als ja der Ostwesthandel im 15. Jahrhundert in frischer Blüte stand und Zürich dermaßen seine Vorteile daraus ziehen konnte.

Die Verkehrspolitik Zürichs war ausgesprochen zürcherisch. Der Einfluß der Eidgenossenschaft galt nur insoweit, als Zürich eben eidgenössisch war. Gemeineidgenössische Interessen hat man damals kaum je gehabt, außer bei gemeinsamen Vogteien.

b. Der Aargau eine eidgenössische Vogtei 1415. Appenzell im eidgenössischen Bunde. Die Eroberung des Aargaus durch die Eidgenossen 1415 befreite Zürich aus der österreichischen Umklammerung. Es wurde jetzt durch die gemeineidgenössische Vogtei in direkte Verbindung mit seinen Bundesgliedern im Westen und Südwesten gebracht.

<sup>40</sup> R. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 162, Anmerkung 2.

Der Gewinn der Eidgenossen in diesem Jahre ist bedeutsam. Die Gotthardstraße kam jetzt durch die Eroberung der österreichischen Positionen Zofingen und Aarburg bis an die Jurakette unter eidgenössischen Machtbereich. Auch die Wasserfortsetzung des Passes über Gisikon-Windisch-Koblenz war eidgenössisch geworden. Die wichtige hydrographische Pforte der Schweiz mit den Brückenstädten Brugg und Baden wurde Österreich entrissen und kam in die gemeinsame Vogtei; damit war der Anteil an der internationalen Limmatroute gesichert. Aber auch der beherrschende Anteil an der Westoststraße wurde für die Eidgenossenschaft gewonnen. Schaffhausen erhielt 1415 die Reichsunmittelbarkeit. Von dort wurden die Güter über das jetzt eidgenössische Kaiserstuhl nach Baden und der Westschweiz geleitet (der Großteil ging allerdings bis 1495 über Kloten). Aber auch die beiden Brückenstädtchen Bremgarten und Mellingen an der Reuss, die dem Zürcher und Badener Ostwestverkehr dienten, waren eidgenössische Besitzungen geworden.<sup>41</sup>

Von Bedeutung war namentlich auch die Gewinnung der drei Orte Zurzach, Klingnau und Kaiserstuhl. Zurzach gewann im 14. und 15. Jahrhundert steigenden Umsatz seiner Messewaren.<sup>42</sup> Es wurde ein weiterberühmter Messeort, und mit Klingnau und Kaiserstuhl waren zwei wichtige Zufahrten zu dieser Messe in eidgenössische Hände gekommen.

Nun galt es, Österreich noch ganz aus dem Gebiet der Nordostschweiz hinauszuwerfen. Appenzell machte den Anfang, indem es im Alten Zürichkrieg das linke Rheinufer und den wichtigen Ort Rheineck an sich brachte.<sup>43</sup>

Dann nahmen die Eidgenossen im Jahre 1458, von einem Brandstiftungszuge gegen Konstanz heimkehrend, so heiläufig das verkehrspolitische äußerst wichtige Rapperswil den Österreichern weg. Aber der Hauptschlag erfolgte im Jahre 1460.

c. Der Thurgau eine gemeinsame Vogtei. Der Abt und die Stadt St. Gallen zugewandt. Im Jahre 1454 war Schaffhausen in ein Bündnis mit sechs eidgenössischen Orten getreten, und im Jahre 1459 ging das fürzlich durch Loslauf reichsunmittelbar gewordene Städtchen Stein am Rhein ein ähnliches Bündnis ein.<sup>44</sup> Jetzt galt es noch, diese beiden vorgeschobenen

<sup>41</sup> K. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 155.

<sup>42</sup> Ammann, Die Zurzacher Messe; desgl. H. Herzog, Zurzacher Messe.

<sup>43</sup> K. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 49/50.

<sup>44</sup> K. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 164.

Punkte durch die Eroberung des Thurgaus in enge Verbindung mit der Eidgenossenschaft zu bringen. Im Jahre 1460 wurden die österreichischen Grund- und Gerichtsherrschaften im Thurgau, die Stadt Frauenfeld und der wichtige Brückenkopf Diezehofen am Rhein in einem Zug von dem eidgenössischen Hauptheer erobert. Eine zweite Abteilung wandte sich in die Walenseezone und eroberte die Punkte Walenstadt, Nidberg und Freudenberg.<sup>45</sup> (Die Grafschaft Sargans kam erst 1483 durch Verkauf von den Grafen von Werdenberg-Sargans an die eidgenössischen Orte.)

Die Eidgenossen beherrschten also seit 1460 (und 1483) die sehr wichtige Septimer-Limmattstraße von Freudenberg-Sargans über Walenstadt bis Rapperswil, dann wieder von Höngg-Schlieren abwärts über Baden bis vor die Tore von Waldshut. Mit dem Thurgau (Frauenfeld) war die wichtig gewordene Ostwestlinie von Konstanz (oder von St. Gallen-Arbon-Frauenfeld) her unter eidgenössische Hoheit gekommen. Die Nordostzugänge traten auch in treffliche Verbindung mit der Eidgenossenschaft, und Diezehofen war ganz eidgenössisch geworden.

Schon seit 1451 war der Abt von St. Gallen im ewigen Schirmvertrag mit den Eidgenossen, wodurch diese die wichtigen Durchgänge durch die Alte Landschaft geöffnet erhielten — und 1454 hatte auch die Stadt St. Gallen eine ewige Allianz mit den Eidgenossen geschlossen.<sup>46</sup> Das Landrecht der Schwyz und Glarner mit dem Toggenburg seit 1436 und die Eroberung der March und des Gasterlandes 1438 hatte den Riden sozusagen zu einem eidgenössischen Passe gemacht.

Das ganze Gebiet der Nordostschweiz — mit alleiniger Ausnahme der Stadt Konstanz — war jetzt entweder eidgenössisches Gebiet geworden oder stand doch unter überragendem eidgenössischem Einfluß (wie die Alte Landschaft des Abtes von St. Gallen). Im Jahre 1499 mußte dieses nordostschweizerische Gebiet noch einmal auf der ganzen Front gegen den österreichischen Ansturm verteidigt werden. Aber im Verbande mit den rätischen Bünden warf man den Gegner zurück. Alle Positionen wurden behauptet, und durch die faktische Lostrennung der Schweiz vom Deutschen Reich 1499 wurde auch das nordostschweizerische Gebiet ein Teil der Schweiz.

<sup>45</sup> R. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 166.

<sup>46</sup> R. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 163.

d. Die außer eidgenössischen Positionen. Im Rheintal hatten die Eidgenossen außer den Appenzellern noch keine Erwerbungen gemacht. 1485 kaufte dann Luzern die Herrschaft Werdenberg, 1497 Glarus das Ländchen Gams. Damit war die ganze linksrheinische Zone eidgenössisch geworden. Der Bau der Schollbergstraße 1490 verband dieses Gebiet noch enger mit der Eidgenossenschaft.

Österreich aber, das die Verbindung seiner Lande auf irgend eine Weise wahren mußte, hielt mit äußerster Kraftanstrengung die Linie Arlberg - Feldkirch - Bregenz - Konstanz - Schwarzwald (oder Waldshut - Rhein - Elsaß) fest. Das Land vor dem Arlberg ist wiederholt von den Appenzellern und Eidgenossen besetzt worden; immer wieder gewannen es die Österreicher zurück. Dieses Land war für Österreich schlechthin unentbehrlich. — 1548 eroberte Karl V. auch die Stadt Konstanz für Österreich und machte sie zur Etappenstation auf der österreichischen Linie vom Arlberg her nach Flandern.<sup>47</sup>

Auch Waldshut, der Schlüssel zu den schweizerischen Wasserwegen, blieb österreichisch. 1468 drängte Bern dazu, diesen Punkt zu erobern; aber am Widerstande der übrigen Orte scheiterte das Unternehmen. In der Folge zeigte sich keine Gelegenheit mehr, diese Stadt in eidgenössische Hände zu bekommen. Österreich wurde unter Maximilian und unter Karl V. viel zu stark, als daß man ihm noch hätte Gebiete entreißen können.<sup>48</sup>

## § 22. Der Handel.

a. Der Durchgangs- und Fernverkehr. Die Gebiete, die während der Zeit des Spätmittelalters mehr oder weniger hervorragend für den Ferndurchgangs-Handel der Nordostschweiz in Betracht fielen, kann man kurz zusammenfassen in: Bodenseegebiet, Oberitalien, Lyoner - Rhonebeden (weiter nach Westen Spanien) und das Gebiet um Genf.

Vorauszunehmen ist die Feststellung, daß die Champagnermessen seit dem Ende des 13. Jahrhunderts ihren Rang an die Stadt Brügge hatten abtreten müssen. Brügge wurde nun ein Mittelpunkt des Welthandels, und es konnte diese Stellung bis ins 15. Jahrhundert bewahren. Dann trat Antwerpen in seine Rechte

<sup>47</sup> A. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 170/173.

<sup>48</sup> A. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 175/179.

ein.<sup>49</sup> Daß Beziehungen zwischen diesem hervorragendem Handelsgebiet und dem Gebiet der Nordostschweiz bestanden, ist ohne weiteres anzunehmen.<sup>50</sup> Für den eigentlichen Ferndurchgangshandel der Nordostschweiz aber kamen die oben angeführten Gebiete weit mehr und eigentlich wohl fast ausschließlich in Betracht.

Wenn im Hochmittelalter der Handel vorwiegend von Norden nach Süden orientiert gewesen war, so begannen die Verhältnisse sich jetzt umzustellen. Zu Beginn unserer Periode erhielt der Ost-Westhandel eine steigende Bedeutung und nahm später wohl einen ähnlichen Umfang an wie der Handel von Süd nach Nord.<sup>51</sup>

Die Zentren, die diese Umstellung des Handels bewirkten, waren einerseits die beiden Gebiete um Lyon und um Genf (auch Spanien), anderseits das Bodenseegebiet und Franken.

Wenn Brügge den Champagnermessen im allgemeinen den Rang abgelaufen hatte, so war auch den Genfer messen ein Teil dieses Verkehrs zugefallen. Genf hatte eine günstige Lage nicht nur deswegen, weil es das ganze Rhonegebiet mit den oberschwäbischen Landen verbinden und zu sich her ziehen konnte, es besaß auch über Savoyen hin günstige Verbindung mit Oberitalien. So konnte sich Genf unter dem Schutze der Savoyergrafen im 14. Jahrhundert zur Blüte entwickeln.<sup>52</sup> Aber schon schwang sich Lyon im 15. Jahrhundert neben Genf zur internationalen Messe empor. Ungleich Genf hatte Lyon Waren für den Welthandel. In der weiten Landschaft Bresse und im Pays de la Dombes hatte sich der Hanfbau und die Weberei von Hanfstoßen weit verbreitet.<sup>53</sup> Der Kampf zwischen dem savoyischen Genf und dem französischen Lyon konnte nicht ausbleiben. Sein Höhepunkt lag zu Ende des 15. Jahrhunderts. Genf sperrte den Durchgang; aber die deutschen Kaufleute gingen weiter nördlich zu den Messen von Lyon und nach Spanien. Bis zum Anfang des 16. Jahrhunderts war der Kampf entschieden; die Messen von Genf waren bedeutungslos geworden. Lyon wurde jetzt auch ein bedeutender Markt für Rohseide, seit der König 1467 italienische Arbeiter dorthin berufen hatte.<sup>54</sup>

<sup>49</sup> Schulte, Geschichte des Handels und Verkehrs I, S. 349.

<sup>50</sup> Selbstbiographie des Andreas Ryff (bis 1574) in Beiträge zur vaterl. Gesch. Basel IX, S. 96, „Antorffer und Cölnischen kaufmäthlen ... gen Burzach ze reisen“.

<sup>51</sup> Dazu auch Audéat a.a.O., S. 64.

<sup>52</sup> Borel, Les foires de Genève.

<sup>53</sup> Schulte, Die Ravensburger Handelsgesellschaft I, S. 360 f.

<sup>54</sup> Schulte, Die Ravensburger Handelsgesellschaft I, S. 367 f.

Freiburg im Üchtland hatte seit dem 13. Jahrhundert seine Tuchindustrie zur Blüte entwickelt und betrieb daneben einen ausgedehnten Lederhandel.<sup>55</sup> So übertraf Freiburg mit 5800 Einwohnern im 15. Jahrhundert Zürich um mehr als 1000 Einwohner.<sup>56</sup>

Begreiflicherweise übten diese Gebiete eine starke Anziehungs- kraft auf die schwäbischen und oberfränkischen Lände aus und erzeugten so einen Ferndurchgangshandel durch unser Gebiet.

Von sehr erheblicher Bedeutung war aber auch der Fernhandel, den die Städte des Bodenseegebiets mit ihren Leinenstoffen nach Lyon und nach Spanien hinein betrieben. Die Leinenweberei hatte sich in diesem Gebiet zu besonderer Blüte entwickelt, und zwar nicht nur in den Städten Konstanz, St. Gallen, Ravensburg, Lindau, Isny und Wangen, sondern auch in den Bauernhäusern auf dem Lände. Aus den Büchern der Ravensburger Handelsgesellschaft, deren Ursprung in das letzte Viertel des 14. Jahrhunderts zurückgeht, erfahren wir sehr viel über den Handel dieses Gebietes.<sup>57</sup> Ihre Niederlagen und Agenturen finden wir abwechselnd in Ravensburg (Hauptsitz), St. Gallen, Memmingen, Konstanz, Venetien, Mailand, Como, Genua, Bern, Genf, Lyon, Avignon, Bourg-en-Bresse, Bouc bei Marseille, Perpignan, Toulouse, Barcelona, Saragossa, Valencia, Tortosa, Alicante, Bilbao, Brügge, Antwerpen, Köln, Nürnberg, Wien und Pest.<sup>58</sup> Diese Ravensburger Handelsgesellschaft war eine neben manchen andern. Nürnberg, die berühmte Stadt des Kunst- und Kleinmetallhandels, die Stadt der feinen Messer und Schwerter, betrieb auch einen sehr großen Handel nach Westen hin; vor allem aber suchten die Italiener Nürnberg auf.

Dieser Nordwesthandel durchschnitt unser Gebiet in seiner nördlichen Zone oder berührte es auch nur via Schaffhausen - Kaiserstuhl - Baden.

Tangenten zu unserm Gebiet bildete auch der Nord-südhandel, der vom oberitalienischen Gebiet nach Westdeutschland einerseits via Septimer - Feldkirch - Ulm ging,<sup>59</sup> anderseits via Gotthard - Reuß - Aare. Oberschwäbisches Leinen ging über

<sup>55</sup> Audéat, S. 74.

<sup>56</sup> Schindler, Finanzwesen der Stadt Bern im 15. Jahrhundert, Zeitschrift für schweiz. Statistik 1900 II, S. 189.

<sup>57</sup> Schulte, Ravensburger Handelsgesellschaft I, S. 16-34.

<sup>58</sup> Schulte, Ravensburger Handelsgesellschaft I, S. 97.

<sup>59</sup> Schulte, Ravensburger Handelsgesellschaft I, siehe Karte S. 8.

Septimer und Gotthard; die deutschen Kaufleute von Nürnberg oder Ulm aber berührten nur Lindau oder Buchhorn, wo rechtsrheinisch die Septimerroute eingeschlagen wurde. Umgekehrt suchten auch die Italiener, Venetianer, Genuesen, Mailänder und andere über diesen Weg die für sie wichtigsten Handelsplätze Nürnberg, Augsburg und Ulm auf.<sup>60</sup> Seit der Septimer fahrbar geworden war (1388), hatte auch die Kommunikation zwischen diesen beiden hochwichtigen Gebieten der europäischen spätmittelalterlichen Wirtschaft, Norditalien und Oberschwaben-Franken, gewiß eine große Erleichterung erfahren.

Daneben trat der Gotthard in sehr wirklicher Weise in Konkurrenz mit der Septimerroute. Seine Zielrichtung nach Norden war mehr das Rheingebiet; aber wie wir oben gerade gesehen haben, stand auch das oberschwäbische oder Bodenseegebiet über diesen Paß in Verbindung mit der Poebene.

Die Zweiglinie des Septimers über Walensee-Zürich wurde nach wie vor stark befahren. Zürich trieb selbst noch Handel; aber sein Interesse war seit Ende des 14. Jahrhunderts mehr agrar-politisch als handelspolitisch.<sup>61</sup> Bedeutend größer als der Handel Zürichs aber war der Durchgangshandel dieser Route<sup>62</sup> von Oberitalien her zum Rhein. Hier ging ein Teil des berühmten schwarzen Mailänder Barchents, vor allem aber die große Venetianer Ausfuhr nach dem Norden.<sup>63</sup>

b. Der Eigenhandel der Nordostschweiz. Die Orte unseres Gebietes, denen im Spätmittelalter ein wichtiges Eigenhandelsleben zufiel, liegen alle an der Peripherie der Nordostschweiz. Es sind die Städte Konstanz und St. Gallen, sowie der Messeort Zurzach an erster, die Stadt Zürich an zweiter Stelle. Konstanz und St. Gallen betrieben einen weitreichenden Handel mit dem Erzeugnis ihrer ausgedehnten Industrie: der Leinwand. Zurzach aber hatte als Messe und Ledermarkt europäischen Ruf und Zürich handelte mit Salz, Eisen und Korn.

Bis ins 15. Jahrhundert hinein behauptete sich Konstanz in seiner Rolle als Führerin der schwäbischen Leinenindustrie. Da ein großer Teil der konstanzer Leinwand auf dem Lande (im Thurgau und Bodenseegebiet) gewebt wurde, waren die Konstanzer

<sup>60</sup> Schulte, Geschichte des Handels und Verkehrs I, S. 388/389.

<sup>61</sup> Siehe Anmerkung 37.

<sup>62</sup> Schinz, Versuch einer Geschichte ... S. 131.

<sup>63</sup> Schulte, Ravensburger Handelsgesellschaft I, S. 236.

Leinwandsorten nicht immer die feinsten. Der Bauer arbeitet nicht so säuberlich und kunstvoll, aber dafür billig.<sup>64</sup>

Es war darum eine sehr folgerichtige Einsicht der St. Galler Leinwandherren, als sie sich auf die Herstellung einer ganz feinen Leinwand verlegten. Diese wurde an den Messeorten bald sehr bekannt, und so konnte es Mitte des 15. Jahrhunderts die Stadt wagen, dem bischöflichen Konstanz den Entscheidungskampf anzusagen.<sup>65</sup> Konstanz war noch nicht bereit, nachzugeben, mußte aber schon 1481 die Überlegenheit der St. Galler Leinwand anerkennen.<sup>66</sup> Die Bedeutung der Leinwandindustrie von Konstanz sank nun überaus rasch. Das thurgauische Hinterland war der Stadt 1460 verloren gegangen, St. Gallen, wie auch die Städte Tsny und Wangen, hatten die Leinenindustrie aufgebaut und an sich gezogen; Konstanz sank so, daß die Fuhrleute das dortige Kaufhaus umgingen, weil nicht einmal ordentliche Gewichte vorhanden waren (Schulte, Gesch. d. Handels und Verkehrs II, Urkunden, Nr. 364 vor 1497).

St. Gallen hatte seine Ware schon im 14. Jahrhundert bis nach Kärnten-Tirol, Venetien, Frankfurt a. M., Mailand und Nürnberg geführt. Dann übernahm es auch den Handel nach Spanien. Sein Jahrmarkt wurde so bekannt, daß ihn sogar die Ulmer besuchten.<sup>67</sup> Der feinen St. Galler Leinwand machte jetzt nur noch die holländische den Rang streitig.<sup>68</sup>

Die Bedeutung der Z u r z a c h e r M a r k t e begann sich seit Mitte des 14. Jahrhunderts stetig zu heben. Der Höhepunkt in unserer Periode liegt nach der Mitte des 15. Jahrhunderts. 1479/1480 wurde bereits ein neues Kaufhaus notwendig, das die Gemeinde neben dem alten der Familie Negeli von Klingnau errichtete. Zurzach war jetzt eine internationale Messe geworden. Frankreich, Italien und Deutschland bezogen hier große Mengen Sohlleder und brachten bearbeitetes Schmalleder, St. Gallen stellte seine Leinwand aus, und Zurzach war im 15. Jahrhundert neben Straßburg auch der wichtigste Hauptmarkt für fremde Wollen am Oberrhein. Die Freiburger Tuchhändler hatten hier ihren eigenen Stand, ebenso die Berner Gerbermeister. Am Schluß des 15. Jahrhunderts sagt Konrad Türst in der Übersetzung seiner Schrift „de

<sup>64</sup> Schulte, Ravensburger Handelsgesellschaft I, S. 34.

<sup>65</sup> Joachim von Watt, Deutsche hist. Schriften II, S. 144.

<sup>66</sup> Schulte, Ravensburger Handelsgesellschaft I, S. 498 f.

<sup>67</sup> Schulte, Ravensburger Handelsgesellschaft I, S. 512.

<sup>68</sup> Schulte, Ravensburger Handelsgesellschaft II, S. 72 f., dazu auch Schelling.

situ Confoederatorum": „synd doch in allen uwren ianden und ge-  
pieten nit größer jahrmerkt.“<sup>69</sup>

Zürichs Transitzoll bildete im 14. Jahrhundert wohl die wichtigste Einnahmequelle der Stadt. Für den Transit wurde denn auch 1412/13 das Kaufhaus erbaut nach dem Vorbilde der Kaufhausordnung von Konstanz. Früher hatten die Waren des fremden Kaufmanns in Gasthäusern untergebracht werden müssen.<sup>70</sup>

### § 23. Zollstätten, Märkte und Kaufhäuser.

#### a. Zollstätten.

##### 1. Die Zölle der Nord südlinien.

Rechtsrheinische Straße: Auf dieser Straße ging ein sehr reger Verkehr zwischen Oberschwaben-Franken und Oberitalien. Begreiflich, daß hier die Zollstätten sich in dichter Folge anreihen. Lindau war Jahrhunderte lang die Stadt, von der die Frachtfahrten über die Graubündner Pässe ihren Ausgang nahmen, nachdem sie von Schwaben-Franken her gekommen waren.<sup>71</sup> Lindau erhob als Reichsstadt seinen Zoll. Nach kurzer Fahrt über den See folgte derjenige von Fußach, der von Habsburg-Österreich bezogen wurde.<sup>72</sup> Dies war ein Zoll, der denjenigen von Rheineck (zuerst Reichszoll, dann habsburgisch und toggenburgisch, seit 1460 eidgenössisch<sup>73</sup>) stark konkurrierte. Bregenz wurde ganz beiseite gelassen. Feldkirch, wiederum ein österreichischer Zollplatz, lag nicht nur an der rechtsrheinischen Straße, es nahm auch den Verkehr des Arlbergs auf. Dann folgten die beiden werdenbergischen Zollstätten Vaduz und Balzers.<sup>74</sup> Nach Überschreiten der St. Luzisteig stieß man auf den toggenburgischen Zoll Maienfeld, der später bündnerisch wurde. Bestanden hat er schon 1388.<sup>75</sup> In Chur endlich, dem Sammelpunkt der bündnerischen Straßen, wurde der bischöfliche Zoll erhoben.

Linksrheinische Straße: Bis zum Bau der Schollbergstraße ging diese Straße gemeinsam mit der rechtsrheinischen

<sup>69</sup> H. Herzog, Zurzacher Messen, S. 4, 8/9, 29, 70/71; Umann, Die Zurzacher Messen.

<sup>70</sup> Frey Walter, Finanzgeschichte, S. 76.

<sup>71</sup> Schulte, Ravensburger Handelsgesellschaft I, S. 32.

<sup>72</sup> Müller J., Das spätmittelalterliche Straßen- und Transportwesen der Schweiz und Tirols. In Geogr. Zeitschrift 1905. Teubner, Leipzig, S. 157.

<sup>73</sup> dafelbst.

<sup>74</sup> dafelbst. Vaduz auch bei Schulte, S. 376.

<sup>75</sup> Schulte, Geschichte des Handels I, S. 376.

bis Vaduz-Schaan. Dort wurde auf der Fähre der Rhein überquert, und man stieß sogleich auf die werdenbergische (später luzernisch-glarnerische) Zollstätte W e r d e n b e r g. Für Altstätten verlautet nichts von einem Zoll, es folgte erst weiter unten das schon oben erwähnte R h e i n e c. Günstig in bezug auf diese Linie lag das jenseitige L a n g e n a r g e n, wo Graf Hugo von Montfort im Jahre 1450 ein Gredhaus aufrichtete und auch von Friedrich III. einen Jahrmarkt dazu erwarb.<sup>76</sup> Neben der starken Reichsstadt Lindau konnte aber diese montfortische Gründung nicht zur Geltung kommen.

R o r s c h a c h dagegen, der äbtische Ort mit seiner günstigen Verkehrslage, hatte aus der Rheintalerlinie Kräfte zu seiner Entwicklung geschöpft, 1468 zählte Rorschach mit Einschluß von Rorschacherberg 875 Seelen.<sup>77</sup> S t e i n a c h, Hafen, Stapelplatz und Zollort der Stadt St. Gallen, zählte um diese Zeit nur 350 Seelen. 1490 mußte Steinach mit allen Rechten wegen des Rorschacher Klosterbruchs dem Abt abgetreten werden.<sup>78</sup>

W a l e n s e e = Z ü r i c h e r l i n i e : S a r g a n s mit seiner günstigen Verkehrs- und Sperrlage war natürlich ein Zollort.<sup>79</sup> Es wechselte seinen Besitzer mehrmals, wie wir das aus § 21 ersehen haben. Am untern Ende des Walensees folgte W e e s e n, das als habsburgischer Zollort schon 1303/1308 genannt wird.<sup>80</sup> R a p = p e r s w i l als Sperrort und Beherrscherin der kostspieligen Seebrücke nahm auch einen Zoll ein. Dann kam Z ü r i c h, das seinen größten Gewinn aus dem Transit der Nordsüdstraße hatte.<sup>81</sup> Es bezog in seinem Schirrenzoll (das ist der Zoll von den auf dem Seeweg eingeführten Waren) die Abgaben von überaus mannigfaltigen Gütern, die den Weg von Süd nach Nord gingen. Da wurden Metalle, namentlich Eisen, Metallfabrikate, Weizsteine, Textilprodukte, Spezereien, Weine und anderes mehr durchgeführt. Die seeaufwärts gehenden Massengüter waren Korn, Wein, Fische, daneben auch Tuche aus Brabant und Flandern. Vor allem aber ging auch viel Salz, das aber in der Hauptsache nach Horgen abbog, diesen aufwärts führenden Weg. B a d e n, dessen habsburgischer Zoll ebenfalls 1303/1308 im Habsburger Urbar erwähnt wird, lag

<sup>76</sup> Urk. St. Gallen VI Nr. 5145 von 1450, Februar 21.

<sup>77</sup> Rechtsquellen St. Gallen, ed. Gmür I, S. 3.

<sup>78</sup> Stiftsarchiv St. Gallen, Tom. 1272, S. 427 und X, 4, K 16.

<sup>79</sup> Müller J., S. 157, werdenbergisch.

<sup>80</sup> Habsburger Urbar, S. 517.

<sup>81</sup> Bollenweider a.a.O., S. 416/417 und S. 463/464.

nicht allein günstig in bezug auf die Nordsüdlinie, es zog einen großen Gewinn auch aus der Westoststraße. Waldshut legte sich breit vor das Ausfallstor der Nordlinien.<sup>82</sup>

**Gotthard-Reuflinie:** Die reuflabwärts fahrenden Güter trafen auf manche habsburgischen Zollburgen. Bremgarten und Mellingen, die allerdings dem Ostwestverkehr dienten, kamen zuerst, dann folgte die Zollburg Freudenau (wieder für den Ostwestverkehr eingerichtet) und endlich Waldshut. Den Übergang über den Bözberg sperrte das Zollstädtchen Brugg. Und endlich wurde in eidgenössischer Zeit ein Reuflzoll bei Windisch erhoben.<sup>83</sup>

**Horgnerlinie:** An dieser Zweiglinie des Gotthards nach Zürich erhob die Stadt Zürich zeitweise den Zoll zu Babenwag an der Sihlbrücke.<sup>84</sup> Später, im 15. Jahrhundert, wurde dieser Zoll nicht mehr im Sihltal, sondern zu Horgen eingenommen.<sup>85</sup>

## 2. Die Zölle der Ostwestlinien.

**St. Gallen-Winterthur:** Es ist eine doppelte Linienführung. Die städtischen Leinwandtransporte machten unter Umgehung des äbtischen Gebiets den Weg über Arbon-Frauenfeld nach Winterthur. St. Gallen erhob natürlich den Zoll von der „Linwat“, der im äbtischen Besitze war,<sup>86</sup> 1421 aber an die Familie der Watt überging.<sup>87</sup>

Die äbtische Linie über Wil nach Winterthur nahm den Zoll in Wil, das eine günstige Stellung deswegen hatte, weil es als Brennpunkt zwischen dieser St. Galler- und der Rickenlinie lag.

Endlich wäre in diesem Zusammenhange auch der Zollort Bischofszell<sup>88</sup> zu erwähnen, dessen sagenberühmte Brücke erstmals 1325 genannt wird.<sup>89</sup>

**Ravensburg-Konstanz-Zürich.** Konstanz, die Beherrscherin des untern Bodensees und des Untersees, nahm einen doppelten Zoll ein, von den auf dem Wasser kommenden Waren,

<sup>82</sup> Habsburger Urbar (Brückenzoll), S. 75/76.

<sup>83</sup> Rechtsquellen des Kantons Aargau, ed. Welti-Merz, II. Teil Rechte der Landschaft: I. Königsfelden, S. 42 „Diz ist der zoll, so aller gut, das man die rüff vff. und ab führt, so zu Windisch sol geben werden by dem far“. Anf. des 16. Jahrh.

<sup>84</sup> Frey W., S. 94/95.

<sup>85</sup> St. A. Zürich, A. 59, Zölle auf der Landschaft, Abteilung Horgen.

<sup>86/87</sup> Schelling, St. Galler Handelsgesch. Urkunde Nr. 96 von 1421.

<sup>88</sup> Urk. St. Gallen VI Nr. 4578 von 1444, März 16., „zoller ze Bischofszelle“. Bischoflich konstanzer Zoller.

<sup>89</sup> Thurg. Urkundenbuch IV, Heft 3, Nr. 1361 von 1325, Juli 26. „Oppidum Episcopaliselle iuxta pontem, qui Turbrugge nuncupatur“.

und von solchen, die auf dem Landweg über die altberühmte Konstanzer Brücke geführt wurden.<sup>90</sup>

Über Pfyn-Frauenfeld kam man nach Winterthur. Diese Stadt fasste nicht nur die St. Gallerlinien, sondern gleich den ganzen Thurgau zusammen. Ihre Sperrlage war äußerst günstig und wurde schon durch die Grafen von Riburg erkannt. Dann war Winterthur seit 1264/1467 ein österreichischer Zoll- und Sperrort.<sup>91</sup> Später übernahm es die Rolle eines zürcherischen Zollortes.<sup>92</sup>

**Stockach-Stein a. Rh.-Andelfingen:** Die Landtransporte, die von Stockach her in Stein a. Rh. eintrafen, hatten in diesem Brückenstädtchen den Zoll zu entrichten.<sup>93</sup> Dann ging es über Stammheim nach Andelfingen, dem zürcherischen Zollort.<sup>94</sup> Andelfingen nahm aber auch Waren von Schaffhausen her auf,<sup>95</sup> und in bezug auf die Diezehofener Linie war es ebenfalls recht günstig gelegen (Diezehofen nahm einen Brückenzoll ein, der im Thurgauischen Urkundenbuch III, Nr. 880 vom 13. September 1294, erwähnt wird: „monete pro transitu pontis ibidem“).

Lange bevor Winterthur zürcherisch geworden war, bewarben sich die Zürcher um den Zoll von Kloten. Erstmals vernehmen wir, daß 1399 der Zürcher Bürger Rudolf Kunz den Zoll um 500 rheinische Gulden vom Herzog Leopold von Österreich kaufte.<sup>96</sup> Nach 1424, als die Verhandlungen um den Erwerb der Grafschaft Riburg zum Abschluß gelangt waren, blieb der Klotener Zoll dauernd, auch während des Alten Zürichkrieges, im Besitze der Stadt Zürich.<sup>97</sup> Kloten hatte im 15. Jahrhundert dann eine schwierige Stellung deswegen, weil die Fuhrleute, die vom Osten her kamen oder dorthin wollten, auf der ganzen Linie von Kloten bis Eglisau hinunter eine Umgehung des Klotener Zolls suchten.<sup>98</sup> In der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts entspann sich zwischen Zürich und den Eidgenossen ein langer Streit um den Zoll von Kloten, weil die Straße

<sup>90</sup> Ruppert, Konst. Chroniken, Beilagen, S. 315, Urk. von 1353, Oktober 15: „von einer schiben salz über die brugg oder durch die brugg ze führen.“

<sup>91</sup> Habsburger Urbar, S. 337.

<sup>92</sup> St. A. Zürich A. 59 Zölle auf der Landschaft, Zoll Oberwinterthur, 17. Jahrh.

<sup>93</sup> Schaffh. Urk. Reg. Nr. 2380 von 1457, Januar 22., Verkauf des großen Zolls von Hans von Klingenberg an die Stadt.

<sup>94</sup> St. A. Zürich A. 59 Abteilung Andelfingen, 15. Jahrh., Zoll Andelfingen.

<sup>95</sup> Ebenda, „loden tuch von Schaffhausen“ wird aufgezählt.

<sup>96</sup> St. A. Zürich Urk. Stadt und Land Nr. 1874, Zoll zu Kloten betr.

<sup>97</sup> Frey W., a.a.O., S. 90.

<sup>98</sup> Frey W., a.a.O., S. 92.

nach der Westschweiz jetzt an Kloten vorbei über Kaiserstuhl = Baden (eidgenössisch) und nicht mehr über Kloten = Baden (zürcherisch) oder Kloten = Zürich = Bremgarten geführt wurde.<sup>99</sup>

Von 1479 bis Ende des 15. Jahrhunderts gelangte Zürich immer wieder an die Tagssatzung wegen des Zollstreits, konnte sich aber nicht durchsetzen.

Stockach = Schaffhausen = Zürich. Es konnte sowohl der oben erwähnte Weg über Andelfingen sein, wie auch der über Eglisau. Seine Lage oberhalb des Rheinfalls war sehr günstig, mußten doch die rheinabwärts kommenden Waren alle hier umgeladen werden. Es war hier ein Salzhof eingerichtet,<sup>100</sup> in dem die rheinabwärts kommenden Salztransporte, die in größerem Maße für Zürich bestimmt waren, eingelagert wurden.<sup>101</sup>

Eine ansehnliche Einnahmequelle bildete auch der Zoll im Werd (beim Schloßchen Wörth).<sup>102</sup> Er traf die Güter, die unterhalb des Rheinfalls den Wasserweg benützten.

Wer den Landweg von Schaffhausen über Eglisau nach Zürich nahm, stieß auf zwei Zollstätten. Lottstetten wird mit seinem großen Zoll 1442 erwähnt.<sup>103</sup> Eglisau, das freiherrlich tengische Brückenstädtchen, wurde seit 1496 eine zürcherische Zollstätte.<sup>104</sup> Auch Eglisau besaß einen doppelten Zoll, wie alle Brückenstädte am Rhein. Hier wurde namentlich viel Salz für den Zürcher Markt ausgeschiffst.<sup>105</sup> Aber auch viel Leder ging hier durch. Der Zoll in der „Schnelle“ war wohl eine ganz ansehnliche Einnahmequelle.

Schaffhausen = Kaiserstuhl = Baden. Auf diese Linie hatte einmal der Zoll von Lottstetten Bezug. Nachher forderte das Brückenstädtchen Kaiserstuhl seinen Zoll.<sup>106</sup> Hier wurden auch Massengüter, die rheinabwärts kamen, hauptsächlich Salz, umgeladen (R. Meyer, Geographische Voraussetzungen, Seite 67). Von Kaiserstuhl aus ging es über die beiden Höhenrücken auf Baden zu. Diese Linie erlangte namentlich seit der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts eine starke Bedeutung.<sup>107</sup>

<sup>99</sup> Protokolle zum Prozeß in St. A. Zürich, Urk. Stadt und Land Nr. 1892 ff., dazu W. Frey a.a.O., S. 92/94.

<sup>100</sup> Urk. Reg. Schaffh. Nr. 897 von 1363, März 6.

<sup>101</sup> St. A. Zürich A. 59 Zoll Andelfingen „Salz, das gegen Zürich geht“: es konnte nur von Schaffhausen kommen.

<sup>102</sup> Urk. Reg. Schaffh. Nr. 2144 von 1445, Dezember 18.; dazu Härry II, S. 125.

<sup>103</sup> Urk. Reg. Schaffh. Nr. 2080 von 1442, September 24.

<sup>104</sup> St. A. Zürich A. 59, Zoll in der „Schnelle“.

<sup>105</sup> R. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 67.

<sup>106</sup> Rechtsquellen des Kantons Aargau III, S. 3, Urk. von 1294.

<sup>107</sup> Siehe Anmerkung 99.

Freudena u = Waldshut. Das ist ein Zollweg, der in die erste habsburgische Zeit des Aargaus zurückreicht. Waldshut ist schon erwähnt worden. Der Zoll von Freudena u = Stilli bezog sich nicht auf die Limmatlinie — der Limmatzoll wurde ja schon im habsburgischen Baden eingenommen — er war ein Zoll auf den Transport vom Westen her zu Land oder auf der Aare. Außerdem war es wesentlich der Fährenzoll, den die Ostwestlandfuhren über Brugg oder über Zurzach = Kaiserstuhl zu entrichten hatten.<sup>108</sup> Im Zeitalter der Zurzacher Messen hat sicherlich diese Fähre von Stilli erhöhte Bedeutung erlangt.

Baden = Mellingen = Lenzburg. Das Habsburger Urbar nennt an dieser Linie gleich südwestlich Baden das „zolhus zu Dietwille“.<sup>109</sup> Dättwil bezog sich auf diese Linie und wohl auch auf den Bözberg, während Baden den Limmatzoll bekam; ferner nahm es den von Kaiserstuhl herkommenden Transport auf. Später sind offenbar die beiden Zollstellen vereinigt worden. Mellingen als Brückenstädtchen leitete diese Westlinie auf Lenzburg zu. Seine Brücke wird erstmals 1253 erwähnt: „molendinum situm prope pontem Mellingin“.<sup>110</sup> Das damals fiburgische Brückenstädtchen kam 1264 an Habsburg und wurde 1415 eidgenössisch.

Zürich = Bremgarten. Diese zweite Linie nach dem Westen stieß unterhalb Zürich auf den habsburgischen Zoll von Dietikon.<sup>111</sup> Jenseits des Höhenrückens führte die Brücke von Bremgarten, wieder eine habsburgische Gründung, über die Reuss und leitete nach dem Westen. Die Brücke von Bremgarten ist erstmals erwähnt im Jahre 1281,<sup>112</sup> und 1287 wird ein Brückenzoll angeführt „teloneum seu passagium pontis in Bremgarton ultra Rùsam.“<sup>113</sup>

b. Die Marktstätten: 1. Messen. Von diesen vielbesuchten internationalen Märkten, die nicht gerade allzudicht über Europa verstreut waren, hat unsere Nordostschweiz immerhin einen besessen, der sich eines starken Zulaufs erfreute: das war die

<sup>108</sup> Meyer A., Geogr. Voraussetzungen, S. 66. „Der habsburgische Landzoll bei Freudenau kannte 1251 als Tarifeinheit auch die „Soma gallica“. Regesta Habsburgica I Nr. 240; Schulte, Geschichte des Handels und Verkehrs, S. 177, bezieht den Zoll irrig auf Süd-Nordrichtung.

<sup>109</sup> Habsburger Urbar, S. 121.

<sup>110</sup> Rechtsquellen Aargau VI, S. 264.

<sup>111</sup> Rechtsquellen des Kantons Aargau VI, S. 117 „ze Dietlinkon der zol hat vergulsten in gemeinen jaren meistern 3 Pf. und 5 Pf.“

<sup>112</sup> Rechtsquellen des Kantons Aargau IV, S. 25, Brückengeld.

<sup>113</sup> Rechtsquellen des Kantons Aargau IV, S. 25.

Messe von Zurzach. Manche Anzeichen weisen darauf hin, daß sie schon im 13. Jahrhundert bestanden hat; urkundlich taucht sie erst 1363 auf.<sup>114</sup> Um diese Zeit besaß aber die Familie Negeli von Klingnau bereits ein eigenes Kaufhaus in Zurzach.<sup>115</sup>

Die Messe fand in Zurzach zweimal jährlich statt, am Verenatag (1. September) und an Pfingsten. Ursprünglich dauerten beide Märkte nur einen Tag, wurden aber 1408 mit Erlaubnis König Ruprechts um je zwei Tage verlängert.<sup>116</sup> Schon das zeigt, wie bedeutend der Verkehr auf der Zurzacher Messe im 14. Jahrhundert gestiegen war. Bis zum 16. Jahrhundert folgte nun ein stetiges Anwachsen, im 17. aber der Niedergang.<sup>117</sup>

2. Jahrmärkte und Wochenmärkte. Es darf als sicher betrachtet werden, daß jede städtische Siedlung und mancher größere Ort seit alter Zeit im Besitz eines Marktrechtes war oder sich noch im Spätmittelalter ein solches zu erwerben wußte. Oft waren die Jahrmärkte von interlokal er Bedeutung, während den Wochenmärkten engbegrenzte lokale Bedeutung zu kam.

Die Märkte des Bodenseegebiets. Rings um den Bodensee finden wir eine stattliche Anzahl von Märkten. Riehen besaß einen Wochenmarkt, den es 1340 von Kaiser Ludwig zugesprochen erhielt.<sup>118</sup> Rorschach war der äbtische Markt. Sein Marktrecht geht schon auf Kaiser Otto I. zurück. Dieser Ort gewann bedeutend dadurch, daß er am Wege zum Kloster und zur Stadt St. Gallen lag. Arbon, die bischöflich konstanzer Siedlung, mag seinen Markt um die Wende des 10. Jahrhunderts erhalten haben,<sup>119</sup> einen Markt von Handwerkern, nicht von Kaufleuten mit erheblichem Umsatz. Es besaß darum auch keinen Zollwächter.<sup>120</sup>

Der Markt von St. Gallen war im Spätmittelalter einer der bedeutendsten der Nordostschweiz. Dies wurde im wesentlichen bedingt durch die weitbekannte St. Galler Leinwandindustrie. So gar von Ulm aus besuchte man den Jahrmarkt von St. Gallen.<sup>121</sup>

Die Reichsstadt Lindau, auch Langenargen (siehe Anmerkung 76) am oberen Ende des Bodensees, die Bischofsstadt Kon-

<sup>114</sup> H. Herzog, Zurzacher Messen, S. 4 „in einer Urk. Herzog Rud. von Österreich von 1363, August 29.“; dazu Ammann, Die Zurzacher Messen.

<sup>115</sup> H. Herzog, S. 4.

<sup>116</sup> H. Herzog, S. 5.

<sup>117</sup> Siehe auch § 22 b, S. 73 unten.

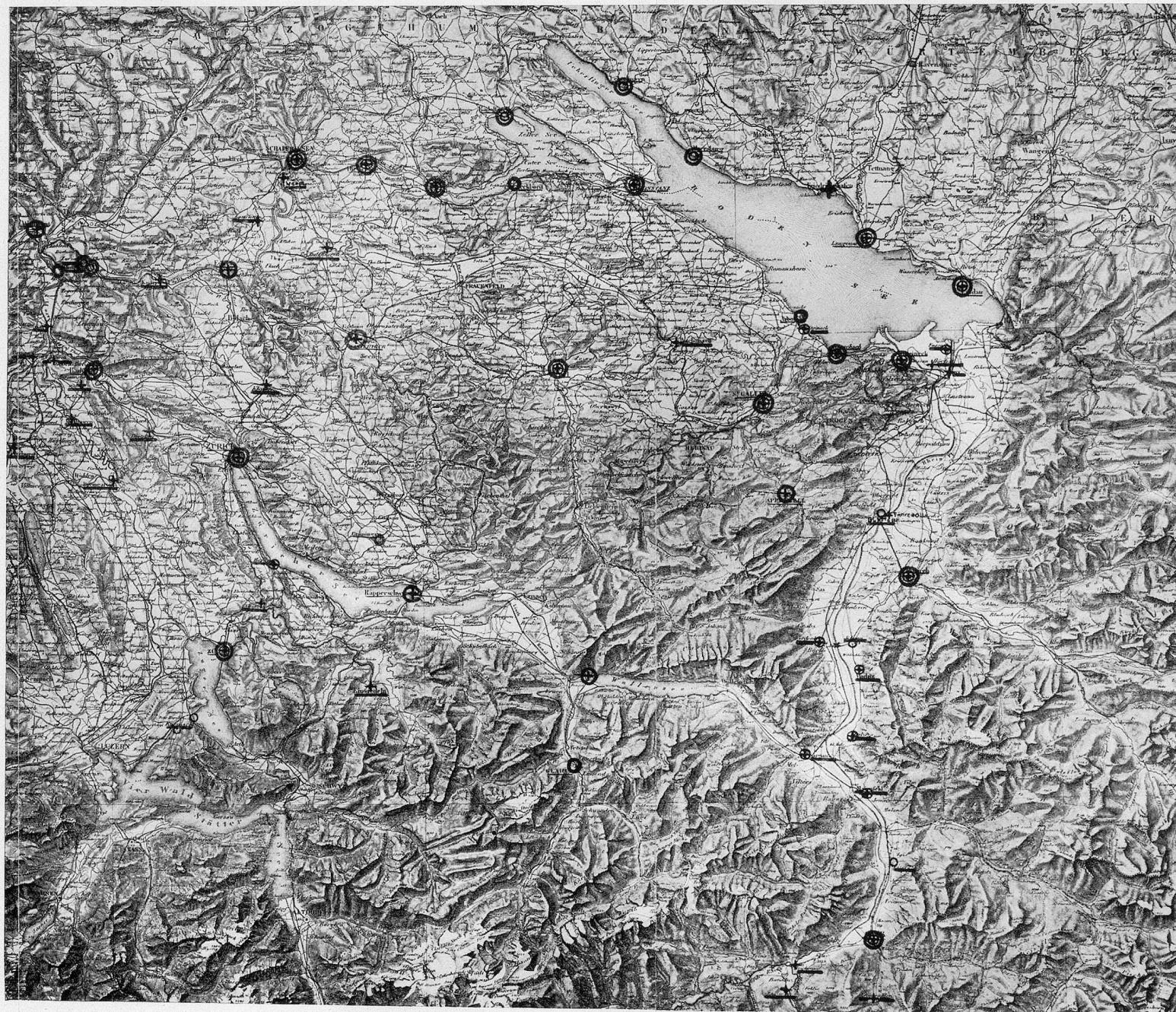
<sup>118</sup> St. Galler Urk. IV, Anhang, Nr. 212 von 340.

<sup>119</sup> R. Beyerle in Schriften des Vereins für Gesch. d. Bodensees 32 (1903), S. 79.

<sup>120</sup> R. Beyerle in Schriften des Vereins für Gesch. d. Bodensees 32 (1903), S. 84.

<sup>121</sup> A. Schulte, Ravensburger Ges. I, S. 512.

## Zölle, Märkte und Kaufhäuser der Nordostschweiz im Spätmittelalter



- ⊕ Zölle
- Susten, Gredhäuser, Kaufhäuser
- Märkte

stanz und das jenseitige M e e r s b u r g<sup>122</sup> besaßen Märkte. Konstanz, obwohl in sehr günstiger Lage, konnte seinen Markt doch nicht über die Bedeutung eines einfachen Jahrmarktes erheben.<sup>123</sup>

Am Untersee war ein sehr alter Markt derjenige von R a d o l f s z e l l,<sup>124</sup> und S t e c h b o r n erhielt 1313 einen Wochenmarkt.<sup>125</sup>

Schließlich mag hier noch der Markt von F e l d k i r ch erwähnt werden, der für das rechtsrheinische untere Rheintal und für eine weitere Umgebung von erheblicher Bedeutung war.<sup>126</sup>

Die Märkte am R h e i n. S t e i n a. R h. erhielt 1366 von Kaiser Karl das Recht, seine zwei Jahrmarkte am St. Georgstag und am Maria Magdalena tag von einem auf vier Tage auszudehnen.<sup>127</sup> Große Bedeutung haben diese Märkte aber nicht erlangt. D i e z e n h o f e n besaß, wie übrigens auch Stein a. R h., einen Wochenmarkt. Allwöchentlich wurde ein Marktschiff von Schaffhausen auf diese beiden Märkte geführt.<sup>128</sup>

Von S c h a f f h a u s e n, E g l i s a u und K a i s e r s t u h l ist es mir nicht möglich, Märkte zu belegen. Da alle drei Orte Umladestellen für den Rheinschiffahrts-Verkehr (für den Zürcher Markt und den mittelschweizerischen Salzmarkt) waren, der Transit also stark überwog, ist anzunehmen, daß neben dieser Transportbeschäftigung der Bewohner die Märkte für das städtische Wirtschaftsleben nicht mehr stark in Frage kamen.

W a l d s h u t besaß 1445 zwei Jahrmarkte, die den Zurzacher Messetagen nachfolgten.<sup>129</sup> Wie Waldshut, so versuchte auch die Aarebrückenstadt K l i n g n a u<sup>130</sup> aus den Zurzachermessern Gewinn zu ziehen, als sie sich 1408 zu Konstanz von König Ruprecht zwei Jahrmarkte zusichern ließ.<sup>131</sup>

Die Märkte von W e s e n b i s B a d e n. W e s e n war vor allem als Salzmarkt für S ch w y z wichtig.<sup>132</sup> G l a r u s besaß einen

<sup>122</sup> Konstanzer Reg., ed. Ladewig II Nr. 4336 von 1333, September 6.

<sup>123</sup> A. Schulte, Geschichte des Handels und Verkehrs I, S. 497.

<sup>124</sup> Rietschel, Markt und Stadt, S. 110.

<sup>125</sup> Thurg. Urkundenbuch IV, Heft 3, Nr. 1164 von 1313, Januar 26.

<sup>126</sup> Härry a.a.O., S. 105.

<sup>127</sup> Schaffh. Reg. Nr. 930 von 1366, Dezember 5.

<sup>128</sup> Schaffh. Reg. Nr. 1289 von 1394, Januar 21.

<sup>129</sup> H. Herzog a.a.O., S. 5.

<sup>130</sup> Rechtsquellen des Kantons Aargau VI, S. 233, Urk. von 1269, Mai 11. „strata publica pontis, per quem itur ultra fluvium, qui Are dicitur.“ Später verlautet nichts mehr von einer Brücke.

<sup>131</sup> H. Herzog, S. 5.

<sup>132</sup> Hauser-Kündig, Salzwesen, S. 17.

Wochenmarkt,<sup>133</sup> der für das ganze Ländchen Glarus bestimmt war. Für das Städtchen Rapperswil ist es nicht möglich, einen Markt zu belegen.

Recht bedeutend war der Marktplatz Zürich. Seine äußerst günstige Lage an der großen Nordsüdstraße, mit Zufahrten von allen Seiten her, mit den Korn- und salzarmen Gebieten im Südwesten und Süden, setzte Zürich in den Stand, einen großen Markt für Korn, Salz und Wein einzurichten.<sup>134</sup> Der Salzmarkt<sup>135</sup> war besonders wichtig für Zug und Schwyz, aber auch für die übrige Innerschweiz. Zürich nützte diese Sachlage ja auch im Kampf gegen die Schwyzler aus. — Das Salz führte man von den Ländestationen am Rhein — Schaffhausen und Eglisau — heran, der Wein kam zum großen Teil aus dem Elsaß über den Bözberg.

Baden erhielt 1363 zu den bestehenden Jahrmarkten noch zwei weitere, die mit den Zurzachermessen korrespondierten.<sup>136</sup>

Weitaus die Mehrzahl der Märkte verteilten sich dergestalt an der Peripherie unserer Nordostschweiz. Besonders hervorzuheben ist, daß alle diese Märkte an Wasserstraßen lagen, die ja gerade den Transport von Massengütern, wie Salz und dergleichen, außerordentlich begünstigten.

Die Märkte im Innern der Nordostschweiz. Der äbtische Ort Wil, wo seit 1460 durch den Abt eine Konkurrenzindustrie zur stadt-st. gallischen betrieben wurde,<sup>137</sup> konnte während eines Jahrhunderts sein Marktleben bedeutend steigern.<sup>138</sup> Appenzell erhielt seine beiden Jahrmarkte im Jahre 1353 durch König Karl IV. Zugleich bekam der Abt das Recht, hier einen Zoll zu erheben.<sup>139</sup>

Und endlich wäre noch der Wochenmarkt von Grüningen zu erwähnen, den dieses Städtchen im 14./15. Jahrhundert besaß.<sup>140</sup>

### c. Kaufhäuser, Susten und Gredhäuser.

Diese wichtigen Zeugen des Transithandels sollen in möglichster Vollständigkeit aufgeführt werden. Diese Transitgut-Lagerhäuser

<sup>133</sup> Glarner Urk. Nr. 159 von 1419, März 12.

<sup>134</sup> Zürcher Stadtbücher II Nr. 135 von 1393. Im Marktfrieden sind eingeschlossen „Korn, Salz und Eisen“. Eisen war wohl hauptsächlich Transitgut.

<sup>135</sup> Hauser-Kündig, S. 17.

<sup>136</sup> H. Herzog, S. 5.

<sup>137</sup> Schulte, Geschichte des Handels und Verkehrs I, S. 369.

<sup>138</sup> Stumpf, Chronik 1548, S. 84a. „Diese statt hat sonderlich gute Märkt.“

<sup>139</sup> Appenzeller Urkundenbuch Nr. 88 von 1353, September 23.

<sup>140</sup> Zürcher Stadtbücher II Nr. 89 von 1416.

heißen Susten im Rheintal, Gredhäuser am Bodensee, Kaufhäuser im übrigen Gebiet der Nordostschweiz.

1. Die Susten der Rheintalerstraße. Die rechtsrheinische Straße hatte ihre Susten aufeinanderfolgend in Chur, Zizers, Maienfeld, Balzers, Vaduz, Schaan, Feldkirch und Fußach.<sup>141</sup>

Die linksrheinische besaß Susten von Maienfeld weg in Sargans (Schollbergstraße), Werdenberg, Blatten und Rheineck.<sup>142</sup>

Aus dem Vergleich mit den Zollstätten (siehe unter a) ergibt sich, daß Suste und Zollort oft zusammenfielen, nicht aber in allen Fällen. Unzutreffend ist es für Zizers und Blatten.

2. Die Gredhäuser am Bodensee. In diesen Gredhäusern wurde namentlich viel Korn aufgelagert, aber auch andere Transitgüter. Kaiser Friedrich III. erteilte 1485 dem Abtei Ulrich das Recht, in Rorschach ein Gredhaus aufzurichten.<sup>143</sup> Wenige Jahre später, 1490, mußte die Stadt St. Gallen ihr eigenes Gredhaus in Steinach wegen des Klosterbruches dem Abtei abtreten.<sup>144</sup>

Am jenseitigen Ufer des Bodensees, in Langenargen, errichtete Graf Hugo von Montfort 1450 ein Gredhaus,<sup>145</sup> während dasjenige von Lindau bei Anlaß seiner Erweiterung 1419 erwähnt wird.<sup>146</sup> Weitere Gredhäuser am Bodensee bestanden in Meersburg, Überlingen und Radolfzell.<sup>147</sup>

Konstanz baute 1388 sein Kaufhaus, unzweifelhaft im Zusammenhange mit der neuerbauten Septimerfahrstraße und der 1386 eingetroffenen Mailänder Gesandtschaft. Die erste große Verkaufsstelle für die nach Deutschland kommenden Oberitaliener, wie zugleich die große Sust für die nach Italien bestimmten Konstanzer Leinwandwaren wurde damit eingerichtet.<sup>148</sup> Gegen Ende unserer Periode kam dieses Kaufhaus aber bei den Fuhrluten in großen

<sup>141</sup> J. Müller in Geogr. Zeitschrift 1905, S. 157.

<sup>142</sup> J. Müller in Geogr. Zeitschrift 1905, S. 157.

<sup>143</sup> Rechtsquellen des Kantons St. Gallen, 1. Teil I, S. 8. Jakob Keller, Kornhaus und Kornmarkt in Rorschach unter den Fürstäbten des Klosters St. Gallen (Beilage zum Bericht der thurgauischen Kantonschule 1924/1925).

<sup>144</sup> Rechtsquellen des Kantons St. Gallen, 1. Teil I, S. 144.

<sup>145</sup> Siehe Anmerkung 76.

<sup>146</sup> Schulte, Geschichte des Handels und Verkehrs I, S. 522.

<sup>147</sup> Schulte, Geschichte des Handels und Verkehrs I, S. 522.

<sup>148</sup> Schulte, Geschichte des Handels und Verkehrs I, S. 522.

Beruf, weil man von ihm sagte, man besitze dort nicht einmal ordentliche Gewichte.<sup>149</sup>

3. Die Kaufhäuser der Nordostschweiz. Neben Konstanz bestanden Kaufhäuser auch in Stein a. Rh., Diessenhofen, St. Gallen, Wil, Zürich und Baden.<sup>150</sup> Auch den Salzhof von Schaffhausen muß man hier einreihen,<sup>151</sup> ferner die beiden Kaufhäuser von Zurzach (siehe § 22 b).

Weitaus die Mehrzahl aller Städten, Gredhäuser und Kaufhäuser lagen also an der Peripherie der Nordostschweiz, am Bodensee und am Rhein; sehr wenige finden wir im übrigen Gebiet der Nordostschweiz verteilt. Das hatte seinen Grund in dem Verlauf der großen Transitstraßen, die weitaus zum größten Teil unser Gebiet nur in den Randzonen durchschnitten, oder gar, wie zum Beispiel die große rechtsrheinische Straße, es nur tangierten.

#### § 24. Der Pilgerverkehr.<sup>152</sup>

Einsiedeln hat in dieser Epoche einen ungeahnten Zuzug gewonnen. Sämtliche im Frühmittelalter besuchten Wallfahrtsorte verloren an Bedeutung in dem Maße, wie Einsiedeln gewann. Eigentlich nur Aecht, die Loretokapelle auf dem Aechenberg bei Zurzach, erfreute sich noch eines sehr starken Zuzugs. Tausende der rheinaufwärts kommenden Pilger, die Einsiedeln als Ziel hatten, besuchten im Vorbeigehen auch diese Wallfahrtskapelle.<sup>153</sup> Zweifelsohne hat der starke Pilgerverkehr zur Bildung und zum Emporkommen der Zurzachermessen mitgewirkt.<sup>154</sup>

Die Wallfahrt nach Einsiedeln ging das ganze Jahr hindurch.<sup>155</sup> Doch war natürlich in den Wintermonaten der Verkehr gering. Das meistbesuchte Gnadenfest war die sogenannte Engelweihe. Die ältesten Spuren dieses Tages (14. September) finden wir im 13. Jahrhundert. Anfänglich wurde die Feier jedes Jahr

<sup>149</sup> Schulte, Geschichte des Handels und Verkehrs II, Urk. Nr. 364 vor 1497.

<sup>150</sup> Schulte, Geschichte des Handels und Verkehrs I, S. 522.

<sup>151</sup> Schaffh. Reg. Nr. 897 von 1363, März 6. Dieser Salzhof besaß das Ausladerecht für rheinaufwärts kommende Güter, Salz und Eisen, im 14. Jahrh. Siehe auch Schaffh. Reg. Nr. 1045 von 1376, Juli 11.; Diessenhofen war es verboten, Salz und Eisen vom Rhein weg auszuladen.

<sup>152</sup> D. Ringholz, Wallfahrtsgesch. Unserer Lieben Frau von Einsiedeln. Freiburg i. Br. 1896; Ochsner M. in 35. Heft der Mitteilungen des Hist. Vereins des Kantons Schwyz.

<sup>153</sup> Geering Tr., Handel und Industrie der Stadt Basel, S. 187.

<sup>154</sup> Dazu H. Herzog, S. 4.

<sup>155</sup> Frater Georg von Gengenbach, Meinradslegende 1378, bei Ringholz, S. 79.

begangen, seit der Mitte des 15. Jahrhunderts nur mehr alle sieben Jahre, dafür ganze vierzehn Tage hindurch vom 13.—29. September.<sup>156</sup> Wir mögen uns einen Begriff machen vom Verkehr an dieser Engelweihe, wenn wir vom Jahre 1466 vernehmen, daß damals die Anzahl der Pilger nach den verkauften „Zaichen“ (Engelweihbilder) auf 130 000 geschätzt wurde.<sup>157</sup> Nicht nur aus der näheren und weitern Umgebung wurde Einsiedeln besucht, auch ganze Scharen niederländischer Pilger trafen ein, andere aus Lübeck, Köln, Frankfurt a. M. und Nürnberg. Aus Frankreich und Italien kam man ebenfalls; so zogen 1466 400 Mann aus Rom zur Engelweihe.<sup>158</sup> Es kamen auch ganze Gemeinden im Kreuzgang. Der Kreuzgang war der gemeinschaftliche Wallfahrt einer Gemeinde, einer Pfarrei oder eines ganzen Landesteils, zu dessen Teilnahme die Einwohner streng aufgeboten wurden.

Begrifflich, daß bei einer solchen Wallfahrtsbeteiligung der Gemeinden, Landesteile und Länder, die Pilger wege von allen Seiten her auf Einsiedeln zugingen. Zu Land und zu Wasser, an dem langen Stock oder zusammengedrängt im Nauen, zog man nach diesem Gnadenort.

Die Pilgerwege vom Bodensee her, wo die Schwaben und die Bayern eintrafen, sind uns vom Hochmittelalter her bekannt (siehe § 13 und Anmerkung 32 dieses §); sie führten auch im Spätmittelalter in gleicher Richtung. Aus Bayern kam man über Lindau und Bregenz nach St. Gallen und zog weiter über Herisau, Schwabbrunn und Peterzell-Wattwil auf den Ricken. Von da kam man über Ernetswil nach der Ländstation Schmerikon. Dann fuhren die Pilger über den See nach Nuolen, Lachen, vorzugsweise aber nach Stad bei Altendorf, auch nach Hurden, von welchen Orten sie über den Ezel nach Einsiedeln gelangten.<sup>159</sup> Hinter dem Ezel ließ schon Abt Gero (1101—1122) eine feste Brücke über die Sihl bauen, die wegen ihrer fühligen Bauart den Namen Teufelsbrücke erhielt.<sup>160</sup> Der zweite Weg von Schwaben her führte über Konstanz in gerader Richtung nach Fischingen und auf die Höhe des Hörnli. Der „Pilgerweg“ zwischen Aesselstrangen und Tügerschen (Thurgau) und die „Schwabenegg“ zwischen Sirnach und Münchwilen (Thurgau)

<sup>156</sup> Ringholz, S. 49.

<sup>157</sup> Ringholz, S. 81.

<sup>158</sup> Ringholz, S. 63 und S. 80.

<sup>159</sup> Ringholz, S. 242, dazu: die „Pilgerstraße“ über den Ezel wird erstmals 1420 erwähnt in Doc. Arch. Eins. Lit. Y, S. 16.

<sup>160</sup> Ringholz, S. 242.

geben noch heute Kunde von dieser Wegstrecke. Vom Hörnli stieg man nieder nach Steg und kam über Rüti („Pilgersteg“) und Kempraten nach Rapperswil. Von da führte vorerst eine Fähre über den See nach Hurden<sup>161</sup> 1358 wurde dann von Herzog Rudolf von Österreich die Brücke über den See gebaut, die auch dem Pilgerverkehr sehr gute Dienste leistete.<sup>162</sup> Von Hurden aus war der Weg über den Ezel der gleiche wie der oben beschriebene.

Die Pilger vom Arlberg her, aus dem Vorarlberg und Montafun, gingen über Wildhaus. Dieser Weg führte von Feldkirch über Gams (Fähre von Schaan), Wildhaus, Obertoggenburg, Ricken,<sup>163</sup> und von da den bekannten Weg nach Einsiedeln.

Der Weg aus dem Bündnerland überschritt bei der Fähre von Maienfeld den Rhein und lief weiter nach Walenstadt. Von da erfolgte der Transport auf dem Walensee, und von Weesen ging es weiter nach Einsiedeln.<sup>164</sup>

Auch ein Weg von Schaffhausen her lässt sich rekonstruieren aus den Stücken „Pilgerfeld“ bei Andelfingen und „Pilgeracker“ bei Ettenhausen (bei Wetzikon, Zürich).<sup>165</sup> Die Strecke ging wohl über Winterthur - Illnau - Pfäffikon - Rapperswil. In Winterthur möchte auch eine Linie von Stein am Rhein her einmünden.

Eine der allermeist begangenen Pilgerstraßen aber war die über Waldshut - Baden - Zürich - Richterswil. Es war eine Wasserstraße sowohl als auch ein Landweg. Der Wasserweg war regelrecht organisiert. In Straßburg und Basel bestanden im 14. bis 16. Jahrhundert die Schiffsgesellschaften der „Humpeler“, die in den sogenannten Humpelnachen (kleine Nachen ohne Segel) alljährlich viele Tausende von Wallfahrern zur Lorettokapelle bei Zurzach beförderten.<sup>166</sup> Der Transport auf der Limmat (nur abwärts) wurde dann durch die Zürcher Niederwasserfahrgesellschaft besorgt, der Weitertransport auf dem Zürichsee durch die Zürcher Oberwasserfahrgesellschaft. Aber auch die Leute von Pfäffikon und Wollerau nahmen auf der Rückfahrt Pilger in Zürich mit, wenn

<sup>161</sup> Archiv für Schweizergesch. XI, S. 229/230, im September 1345 ertranken 40 Personen, die trotz des starken Sturmes übersezten wollten.

<sup>162</sup> Ringholz, S. 239.

<sup>163</sup> Ringholz, S. 242.

<sup>164</sup> Th. Dreher, Tagebuch Friedrichs von Hohenzollern-Sigmaringen 1488, S. 141. Der Bischof von Augsburg fuhr 1488 auf der Rückreise von Chur nach Pfäfers über den Walensee und ritt am selben Tag nach Einsiedeln.

<sup>165</sup> bei Ringholz, S. 243.

<sup>166</sup> Geering Tr., Handel der Stadt Basel, S. 187.

sie solche dorthin gebracht hatten.<sup>167</sup> Der Pilgertransport muß ein einträgliches Geschäft gewesen sein, sonst hätten sich nicht Organisationen dafür herausbilden können. Einen Begriff von solch einem vollbesetzten Rheinschiff gibt es, wenn wir hören, daß 1358 in Basel ein Pilgerschiff mit 200 Pilgern unterging.<sup>168</sup> Landungsstellen am Zürichsee waren Richterswil, Bäch und Pfäffikon.<sup>169</sup> Von Richterswil wandte man sich über die Schindellegi, Bennau und den Schnabelsberg nach Einsiedeln. Bei Schindellegi trafen auch die ein, die zu Fuß von Zürich her (über Rüschlikon-Thalwil, dort „Pilgerweg“) über Thalwil und Hörgen kamen.<sup>170</sup>

Fast parallel zu dieser Straße ging der Zug vom Böözberg her durch das Reuvtal („Pilgerstraße“ von Birmensdorf/Aargau über Dättwil gegen Rohrdorf) nach Zug und von da über Aegeri und den Paß St. Jost, Altmatt und Katzenstrick nach Einsiedeln.<sup>171</sup>

Der Zustand dieser Wege war nicht derart, daß sie fahrbare gewesen wären. Es waren Fußpfade und Saumpfade. Stellenweise, wo der Boden sumpfig war, hatte man, vor allem in der Umgebung Einsiedelns, auch Holzprügel eingelegt. Hier sorgten auch die Waldbrüder, die in ihren Klausen am Wege und auf Bergübergängen hausten, für die Ausbesserung der Wege und bereiteten den müden Pilgern eine Unterkunftsstätte. Klöster, Pilgerstiftungen, Spitäler und sogenannte Elendenherbergen (für Fremde) sorgten weiter für die Unterkunft der Pilger. Aber noch lange nicht überall bestanden solche Pilgerunterkunftsstätten. In Brugg zum Beispiel mußten bis zum Jahre 1454 die Pilger auf dem Kirchhofe nächtigen.<sup>172</sup>

Bei der Massenansammlung der Pilger am Fest der Engelweihe war es auch in Einsiedeln nicht möglich, für alle Unterkunft zu bieten. Die vierundzwanzig Gathäuser, die dort im 16. Jahrhundert bestanden,<sup>173</sup> reichten bei weitem nicht hin; auch die Unterkunftshütten, die man sonst noch aufgeschlagen hatte, genügten nicht.

Der Pilgerverkehr der Nordostschweiz im Spätmittelalter macht den Eindruck reich pulsierenden Lebens. Wie Spinnenfäden strahlten die Pilgerwege von Einsiedeln aus und durchzogen das Gebiet

<sup>167</sup> Ringholz, S. 239.

<sup>168</sup> Wurstisen, Baseler Chronik 1580, CLXXVII.

<sup>169</sup> Ringholz, S. 239.

<sup>170</sup> Ringholz, S. 242.

<sup>171</sup> Ochsner M., a.a.O. (Mitt. des Hist. Vereins Schwyz 1928).

<sup>172</sup> Ringholz, S. 262.

<sup>173</sup> Ringholz, S. 278.

der Nordostschweiz nach allen Richtungen hin. Er trug zur Hebung des nordostschweizerischen Verkehrs im Spätmittelalter ganz bedeutend bei.

## II. Die Fern-Straßenzüge und Schiffahrtslinien.

Der Verkehr, der jetzt im Spätmittelalter durch die Entwicklung der Städte wirtschaft einen bedeutenden Aufschwung erfahren hatte, ging nach wie vorher durch die uns von früher her bekannten Teil- und Randzonen unserer Nordostschweiz. An der allgemeinen Führung der Linien wurde nichts geändert, während sich im einzelnen eine Vermehrung der Linien und etwelche Verlegung derselben geltend machte.

Der Nordsüdverkehr war nach wie vor bedingt durch den Handel zwischen Westdeutschland und Italien einerseits und durch die kirchlichen Beziehungen zwischen diesen beiden Gebieten anderseits. Den Hauptanteil bei der Durchbildung des Straßensystems hatte wohl der Handel. Die Verbindung der Handelsstädte untereinander entsprang einer unbedingten Notwendigkeit des Austausches der beidseitigen Erzeugnisse. Venedig hielt zum Beispiel bis 1499 das Monopol im Spezereihandel aufrecht.<sup>1</sup> Nürnberg wieder hatte durch seine Metallfeinhandwerke ein sehr großes Ansehen errungen.<sup>2</sup> Die Notwendigkeit, Zinn, Blei, Kupfer und Eisen von weit her zu beschaffen, trieb Nürnberg in die Ferne, auch nach Italien. Und anderseits brauchten die italienischen Staaten Nürnbergs Handwerkserzeugnisse notwendig genug.<sup>3</sup> Eine außerordentliche Macht im Handelsleben wußte sich auch das augsburgische Haus der Fugger zu erringen. Marino Sanuto nennt sie in seinen Diarien sehr oft; das Fuggersche Haus besaß überhaupt eine Macht, wie sie in Deutschland bis ins 19. Jahrhundert hinein kein anderes Großgeschäft erringen konnte.<sup>4</sup> Aber auch unser Gebiet trug manches zur Belebung des Nordsüdverkehrs bei, namentlich sind das mächtig aufstrebende St. Gallen<sup>5</sup> und Konstanz zu erwähnen.

Der Ostwestverkehr erlebte während des Spätmittelalters eine fortlauende Steigerung. Der Höhepunkt wurde wohl zu Ende unserer Epoche erreicht, als Lissabon der Brennpunkt des europäisch-indischen Handels wurde. Der Mittelmeerhandel wurde durch den

<sup>1</sup> Schulte, Geschichte des Handels I, S. 674.

<sup>2</sup> Schulte, Geschichte des Handels I, S. 656.

<sup>3</sup> Schulte, Geschichte des Handels I, S. 570.

<sup>4</sup> Schulte, Geschichte des Handels I, S. 648.

<sup>5</sup> Schulte, Geschichte des Handels I, S. 575.

portugiesischen Handel, der sich im Atlantischen Ozean abspielte, erdrückt. Als 1499 portugiesische Schiffe Pfeffer nach Lissabon brachten, war das venetianische Monopol vernichtet.<sup>6</sup>

Aber nicht allein diese Tatsache war entscheidend für den Ostwestverkehr. Die Messen von Genf und Lyon einerseits und das Leinwandgebiet Schwabens mit dem Handwerk Nürnbergs und Augsburgs anderseits mußten einen Austauschverkehr hervorrufen. Wirklich finden wir schon im letzten Viertel des 14. Jahrhunderts die wohlorganisierte Ravensburger Handelsgesellschaft,<sup>7</sup> die einen starken Verkehr mit dem Westen unterhielt. 1408 erfahren wir von einer Beziehung dieser Gesellschaft zu der Ostküste Spaniens.<sup>8</sup> Die Gesellschaft exportierte hauptsächlich schwäbische Leinwand und Barthent. In Spanien kannte man diese Leinwand unter dem Namen „tela de Constanza“. Diese Handelsgesellschaft war bei weitem nicht die einzige, die den Handel mit dem Westen betrieb; auch die Fugger standen mit Lissabon in Verbindung. Sie waren es ferner, die das Unternehmen der Spanier, um das Südkap Amerikas herum Gewürze aus Indien zu holen, mit 10 000 Dukaten finanzierten.<sup>9</sup> Letztlich ist nicht zu vergessen, daß namentlich auch der Salzhandel vom Tirol nach der Schweiz für den Ostwesthandel stark ins Gewicht fiel.

Man darf wohl annehmen, daß der Nordsüdverkehr und der Ostwestverkehr sich gegen Ende des Spätmittelalters mehr oder weniger die Waage hielten. Namentlich der jähre Aufschwung des portugiesischen Handels fiel für den Ostwesthandel auch unserer Nordostschweiz stark ins Gewicht. In dieser Zeit erfolgte denn auch die Organisation des Ostwestweges längs unseres Gebietes im Auftrage Kaiser Maximilians.<sup>10</sup>

### § 25. Die Nordsüdlinien.<sup>11</sup>

Die Nordostschweiz hatte Anteil an dem Verkehr, der im Mittelalter über zwei der wichtigsten Nordsüdpässe der Alpen ging,

<sup>6</sup> Schulte, Geschichte des Handels I, S. 674.

<sup>7</sup> Schulte, Ravensburger Handelsgesellschaft I, S. 16 f.

<sup>8</sup> Zeitschrift für Geschichte des Oberrheins 4, S. 42.

<sup>9</sup> Schulte, Geschichte des Handels I, S. 648.

<sup>10</sup> Schriften für Geschichte des Bodensees, Bd. 30, S. 540/541, Original aus dem Nellenburger Archiv, heute im G. L. A. (Karlsruhe), von 1495.

<sup>11</sup> Eine der besten Unterlagen für die Feststellung der großen Durchgangslinien bilden die Innsbrucker Kopialbücher 1548 ff. Register unter „Beratschlagung neuer Einkommen in Vorlanden“, veröffentlicht von D. Stolz in Zeitschrift für Gesch. des Oberrheins 38/39 (1923), S. 66—88.

über Septimer und Gotthard. Daneben kamen auch noch der Arlberg und der Splügen in Betracht. Als die Territorialmacht Österreich-Habsburg im 13. und 14. Jahrhundert mit dem Aargau, anfänglich auch mit Luzern und den Waldstätten den Gotthard beherrschte, war es natürlich ihr Interesse, diesen Paß zu begünstigen. Dadurch kam der Septimer ins Hintertreffen; erst die Fahrbarmachung dieser Straße im Jahre 1388 sicherte ihr wieder einen großen Vorteil. Dann wurden 1415 die Österreicher aus dem Aargau und später aus dem Walensee-Posten verdrängt. Nun war der Septimer der durch sie begünstigte Paß und mit ihm die rechtsrheinische Straße. Die beiden Pässe standen einander seit dem 15. Jahrhundert nicht nur handelspolitisch als Rivalen gegenüber, sondern auch allgemeinpolitisch: der Gotthard war seit 1415 ein durchaus eidgenössischer Paß, der Septimer aber infolge der starken Position Österreichs an der rechtsrheinischen Straße und in den Bünden mehr oder weniger ein österreichischer. Daneben bestand aber der Splügenverkehr, der seit 1473 immer mehr von den Kaufleuten bevorzugt wurde. Mit dem Abschluß unserer Epoche kam Graubünden unter eidgenössische Direktive, und so war jetzt der Weg Arlberg-Feldkirch-Fußach, der immer starkes Interesse für Österreich besessen hatte, für dieses Land die gegebene Route. Wirklich wird auch in dieser Zeit eine der wenigen, aber sehr bedeutungsvollen Postlinien Kaiser Maximilians über den Arlberg gelegt.<sup>12</sup> Dieser diente aber erst sekundär der Nord-Südverbindung, weil der Brenner der eigentliche Nord-Südpaß war.

1. Oberitalien = Septimer = Rechtsrheinische Straße = Donau. Im Laufe des 14. Jahrhunderts war die Konkurrenz des Gotthards und auch des Splügens immer deutlicher durch den Rückgang des Verkehrs auf der Septimerstraße zutage getreten. Da beschloß der Bischof von Chur zu Ende dieses Jahrhunderts, durch einen großen Wurf den andern Pässen den Rang streitig zu machen. Am 5. März 1387 verpflichtete sich Jakob von Castelmur gegenüber dem Bischof von Chur, „den Weg über den Septimer zu bauen, sodaß Wagen mit 36 Rub Last (Rub = 16½ Pfund) von Tinzen bis Plurs verkehren könnten“.<sup>13</sup> So lag im Jahre 1388 die erste fahrbare Straße über die Alpen da.<sup>14</sup> Der Verkehr hob sich zusehends, besonders auch, als die Österreicher ihr Augenmerk auf diesen Paß gerichtet hatten. Österreich besaß an dieser Straße mit

<sup>12</sup> Ohmann f., Postwesen der Taxis, S. 115 und S. 126.

<sup>13</sup> Mohr, Codex dipl. IV, S. 139.

<sup>14</sup> Schulte, Geschichte des Handels I, S. 361.

Feldkirch und Fußach zwei wichtige Zollstätten. Sie zeichnen den Verlauf dieser Handelsroute deutlich. In Bicosoprano wurde der bischöfliche Zoll eingenommen, Lenz und Straßberg im Churwaldnertal waren die darauffolgenden toggenburgischen Zollstätten. Nach der Bischofsstadt Chur folgte der toggenburgische Zoll Maienfeld. Dann überschritt man die St. Luziensteig und ging über die werdenbergischen Zollorte Balzers und Vaduz nach Feldkirch. Beim österreichischen Zoll- und Ländeplatz Fußach, früher wohl in Rheineck, schiffte man sich ein und fuhr über den See nach Lindau.<sup>15</sup> Lindau war der Hauptsammelplatz aller nach Italien — und von Italien nach den schwäbisch-fränkischen Städten bestimmten Waren. Auch Buchhorn (das heutige Friedrichshafen) hatte sich eine Stellung in diesem Nord-Südverkehr zu sichern gewußt, mußte aber um die Wende unserer Epoche zum 16. Jahrhundert seine Stellung hauptsächlich der Reichsstadt Lindau überlassen.<sup>16</sup>

Einen Begriff vom Umfang des spätmittelalterlichen Verkehrs auf dieser rechtsrheinischen Straße vermag die Angabe der Kopialbücher (siehe Anmerkung 11) zu vermitteln, in denen verlautet, daß beim Zoll von Feldkirch jährlich 1500—1600 Saumlasten nach Mailand hinein und 600—700 Saumlasten wieder herausgeführt würden. Auf dieser Straße ging auch viel Getreide, das in den Bodenseestädten gekauft wurde, hinauf gegen Chur und ins Prättigau.<sup>17</sup>

Ein solcher Verkehr erforderte eine Transportorganisation. So entstanden an der Septimerstraße die Transportverbände der „Porten“, deren Anfänge nicht vor 1387 zurückreichen.<sup>18</sup> Die vier Porten der Septimerstraße hatten nicht nur den Weg instand zu halten und die Rodgüter zu transportieren; sie hatten auch für die Verkehrssicherheit Garantie zu leisten. Als Gegenleistung erhoben sie Abgaben von den Kaufleuten. Infolge dieser Abgaben und der vielen Zölle wurde die Septimerstraße aber sehr teuer, und so wandte sich das Interesse der Kaufleute mehr und mehr dem Splügen zu. Seit dem Bau der Via mala straße als Teilstück der Splügenroute im Jahre 1473 verödete die Septimerstraße zu sehends.<sup>19</sup>

<sup>15</sup> bei Müller J. a.a.D., S. 157.

<sup>16</sup> Kopialbücher, S. 66, siehe Stolz D.

<sup>17</sup> Kopialbücher, S. 71, hier steht auch: „Ferner 1000—1200 Roß, die durch die Welschen im Allgäu und Schwabenland erkaufst werden.“

<sup>18</sup> Pfister H., Transportwesen Graubündens, S. 21.

<sup>19</sup> Pfister H., Transportwesen Graubündens, S. 16.

2. Splügen = linksrheinische Straße = Bodensee. Die Benützung des Splügens für den Handelsverkehr reicht schon bis 1218 zurück.<sup>20</sup> Der Bischof von Chur versuchte vergebens, den Verkehr über diesen Paß einzudämmen. Nach der Erstellung der oben erwähnten Biamalastraße überragte der Splügen an Bedeutung alle anderen Bündnerpässe und übernahm an Stelle des Septimer die scharfe Konkurrenz mit Gotthard und Brenner.<sup>21</sup>

Von Chur weg hatte diese Straße drei Möglichkeiten offen: Entweder bei der Maienfelder Fähre den Rhein zu überschreiten, um dann auf dem linken Rheinufer weiter nach Rheineck zu gelangen, oder erst bei der Fähre von Schaan auf das linke Ufer gehen, oder endlich auch bei Feldkirch in die österreichische Machtssphäre eintreten. Der Übergang bei Schaan wurde wohl in früherer Zeit am meisten gewählt. Von Werdenberg am gegenüberliegenden linken Ufer war der Weg bis Rheineck ohne Schwierigkeiten und hatte den Vorteil, daß kein Zoll bis nach Rheineck hinunter Aufenthalt und Kosten veranlaßte.<sup>22</sup> Als aber die Appenzeller und Eidgenossen Rheineck und das linke Rheinufer in ihrer Gewalt hatten, da gewann zusehends auch der Übergang bei Maienfeld und daran anschließend die Schollbergstraße von Sargans nach Werdenberg an Interesse. Der Schollberg war aber sehr schwer zu überwinden, weil der Fels hier ganz an den Rhein herandrängte. Ein ganz schlechter Weg muß dort schon von 1483 bestanden haben.<sup>23</sup> Da ließen aus militärisch-politischen Erwägungen im Jahre 1490 die Eidgenossen durch den Meister Michael Preutel aus dem Etschtal die Schollbergstraße, ein Sträßchen von allerdings geringer Breite bauen.<sup>24</sup> Eine stärkere Bevorzugung durfte diese Straße aber erst in Zeiten des kriegerischen Gegensatzes deutscher Reichsstädte gegen das Haus Habsburg erleben. Und dieser Fall trat kurz nach unserer Periode auch ein. Die Schmalkaldischen Städte schenkten während der Dauer des Schmalkaldener Krieges der linksrheinischen und Schollbergstraße eine ausschließliche Bevorzugung vor der öster-

<sup>20</sup> Pfister H., Transportwejen Graubündens, S. 15.

<sup>21</sup> Pfister H., Transportwesen Graubündens, a.a.O., S. 15/17, dazu G. Bener, Transitwege durch Graubünden.

<sup>22</sup> Müller J., S. 157.

<sup>23</sup> Schulte, Geschichte des Handels I, S. 381.

<sup>24</sup> Schulte, Geschichte des Handels I, S. 381.

<sup>25</sup> Kopialbücher, S. 70, „Wie wol damals alle Kaufmannsgüter der Schmalkaldischen Städte, was auf Cum (Como) gieng, an den selbigen enden enhalb des Rheins fürgegangen sind.“

reichischen rechtsrheinischen Straße.<sup>25</sup> Sonst aber dominierte der Verkehr auf der rechten Seite des Flusses.<sup>26</sup>

3. Chur-Walensee-Zürich. Diese Wasserstraße genoß nicht mehr das ausschließliche Interesse der Kaufleute wie im Früh- und Hochmittelalter. Die Entwicklung des Stapelrechtes der Flussstädte hatte die ungünstige Folge gehabt, daß dem Schifffahrtswesen „eine erhebliche Belastung durch die Höhe der Transportkosten“<sup>27</sup> erwuchs. Auch war durch den Bruch zwischen Zürich und Österreich der Zürcher Handel geschädigt worden.<sup>27a</sup> Zürich war jetzt nicht mehr die blühende Handelsstadt wie früher. Immerhin entbrannte der Alte Zürichkrieg um den Besitz der Walenseestraße. War doch der Transitzoll — der „Schwirrenzoll“ — unter allen Einnahmen der Stadt an zweiter Stelle und wurde nur vom Salzumgeld überholt.<sup>28</sup>

Neben den sehr wichtigen Routen des Gotthards und der rechtsrheinischen Straße kam dieser Walensee-Zürich-Route ebenfalls eine große Bedeutung zu. Sie vermittelte in direkter Weise die Verbindung zwischen hochwichtigen Industrie- und Handelszentren, nämlich zwischen Italien einerseits und der europäischen Messe von Frankfurt anderseits.<sup>29</sup>

Transportorganisationen finden wir als geregelt erwähnt seit Mitte des 15. Jahrhunderts.<sup>30</sup> Die Niederwasser-Fahrgesellschaft Zürichs (Fahrrecht auf Limmat und Rhein von Zürich bis Basel) tritt seit 1447 deutlicher hervor,<sup>31</sup> und eine regelrechte Ordnung auf dem Oberwasser (mit Fahrrecht für Zürich über Zürichsee-Linth-Walensee) wurde erst 1532 durch die Vereinbarung der drei Orte Zürich, Schwyz und Glarus aufgerichtet. Fortan war das Schifffahrtsrecht auf dem Oberwasser zwischen diesen drei Orten geteilt.<sup>32</sup>

4. Zürich und die Rheinübergänge. Sicherlich haben auch die Rheinübergänge dem Nord-Südverkehr gedient. Der gegebene Zielpunkt vom Hegau her, vom wichtigen Transitort Stock-

<sup>26</sup> Kopialbücher, S. 70.

<sup>27</sup> Vollenweider, S. 457.

<sup>27a</sup> Vollenweider, S. 419.

<sup>28</sup> W. Frey, Finanzgeschichte Zürichs, S. 76.

<sup>29</sup> Kopialbücher, S. 72.

<sup>30</sup> Vollenweider, S. 471, „Bis gegen Ende des 15. Jahrh. fehlt es an direkten Zeugnissen für einen durchgehenden Schiffverkehr zwischen Walenstadt und Zürich.“

<sup>31</sup> Vollenweider, S. 435. Damals wurde das Recht erworben, diese Schifffahrt zollfrei zu betreiben.

<sup>32</sup> Vollenweider, S. 480 und S. 477 (von 1498, wo Zürich das Recht erhält, unbefestigt bis Walenstadt zu führen).

ach über die Rheinstädte an die Walenseeroute war Zürich. Von dort konnte man auch den Weg über Horgen und Zug zum Gotthard einschlagen. Aber auch den umgekehrten Weg von der Walenseeroute oder vom Gotthard her über Zürich und die Rheinbrückenstädte nach dem Hegau mögen Güter gegangen sein.

5. Die Bözberglinie und der Arlberg. Diese Linien standen fast dauernd unter alleiniger österreichischer Herrschaft.

Der Handelsverkehr benutzte bereits 1218 den Arlberg, und im 14. Jahrhundert wurde der Verkehr lebhafter. Das Tiroler Salz von Hall schlug auch diesen Weg ein.<sup>33</sup> Ein Teil des Arlbergverkehrs überschritt bei der Fähre von Blatten den Rhein und wandte sich Rheineck zu.<sup>34</sup> Er mag Salz nach der Ostschweiz gebracht haben; daneben benutzten ihn hauptsächlich die St. Galler und Feldkircher Kaufleute, die bis ins 16. Jahrhundert hinein über den Arlberg zu den Messen von Bozen zogen.<sup>35</sup> Wegen der Höhe der Zölle und Fürleitabgaben (bezogen von allen Waren für den Straßenunterhalt) verödete der Arlberg im 15. Jahrhundert immer mehr und gab seine handelspolitische Bedeutung an den Fernpaß und an die Richtung gegen Chur ab.<sup>36</sup> Im Ausgang unserer Periode kam dem Arlberg handelspolitisch nur lokale Bedeutung zu.<sup>37</sup>

Ungleich höher aber war die politische Bedeutung des Arlbergs. Für Habsburg-Österreich blieb der Paß nach wie vor die wichtige Verbindung zwischen dem Verwaltungszentrum Innsbruck und den vorderösterreichischen Landen, zuerst dem Thurgau, Margau, Elsaß, nachher den überaus reichen Gebieten in Flandern und Brabant.

Der Bözberg, der alte ausgefahrene Römerweg, war während der ganzen Epoche des Spätmittelalters von der Bözberghöhe bis vor die Tore von Basel ein österreichischer Weg. Dieser Straße kam größere handelspolitische Bedeutung zu, führte sie doch den Verkehr, der von Schwaben rheinabwärts nach dem Elsaß gegangen war, mit dem Elsässerkorn und -Wein zurück in die Eidgenossenschaft und nach Schwaben. Aber die politische Bedeutung des Bözbergs als Durchgangstor zwischen Tirol und Elsaß für Österreich wurde 1415 jäh abgeschnitten.

<sup>33</sup> Schulte, Geschichte des Handels I, S. 380.

<sup>34</sup> Schulte, Geschichte des Handels I, S. 380.

<sup>35</sup> Kopialbücher, S. 72.

<sup>36</sup> Kopialbücher, S. 72.

<sup>37</sup> Kopialbücher, S. 71, „im Jahr werden 30—40 Saum Fische ins Elsaß geführt“.

6. Gotthard-Horgen-Zürich. Dieser schon im Hochmittelalter begangene Weg (siehe § 17) hatte jetzt eine solche Bedeutung erlangt, daß ein Sustverkehr auf ihm organisiert wurde. Zürich beaufsichtigte die Strecke bis zur Sihlbrücke, und Zug übernahm die Aufsicht von dort weg.<sup>38</sup> Aus der Sustordnung wird uns auch der Verlauf der Strecke über Horgen, Zug, Immensee und Küsnacht an den Vierwaldstättersee bekannt, wo der Anschluß an die Gotthardlinie nach Flüelen erreicht wurde.<sup>39</sup>

Dieser Straße kam aber vor allem interlokale Bedeutung zu. Sie diente der Verbindung des Salz- und Kornmarktes Zürich mit Zug und den innern Orten. Aus der Sustordnung von 1452 geht hervor, daß namentlich viel Salz auf dieser Straße von Zürich nach Zug geführt wurde. Bis Horgen ging das Salz zu Schiff, von dort zu Land über Sihlbrücke nach Zug und bis Küsnacht. Aus der Sustordnung darf man den Schluß ziehen, daß das Salz auf dieser Strecke weitaus der bedeutendste Transport war, und daß dem Gotthardtransport auf dieser Route daneben wohl noch ein Platz, aber kein eigentlich bedeutender mehr, zu kam.

7 Gotthard-Reuß-Waldshut. Diese Linie war eine ausgesprochene Gotthardtransitlinie. Wenn auch der bedeutendste Teil des Gotthardverkehrs weiter westlich über Sempach-Sursee ging, so entfiel doch auf die Wasserstrecke Luzern-Reuß-Aare-Rhein noch ein starker Anteil. Der Beweis läßt sich aus den Kopialbüchern erbringen: „Kaufmannswaren, welche aus Italien bis nach Basel (gehen), solche Güter (werden) zu Luzern auf das Wasser, die Wismet (Weizemme?) zu Schiff geladen, so fahren sie damit auf der Lymet bei Waldshut (?), der Berichterstatter ist geographisch im Irrtum) in den Rhein. Item gehen durch Basel jährlich eine namhafte Anzahl Saum allerlei Kaufmannswaren und Güter.“ Aus der gleichen Quelle erfahren wir auch, daß der Handelsverkehr zwischen Oberitalien und den Niederlanden diesen Weg wählte. Tuche — in den Niederlanden verfertigt — gingen den Weg nach Italien, wo sie dem Färbprozeß unterworfen und nachher wieder, dieser Route folgend, in die Niederlande zurückgeführt wurden.<sup>40</sup>

<sup>38</sup> Frey W., Finanzgeschichte Zürichs, S. 94/95.

<sup>39</sup> Weber A., Sihl- oder Horgnerstraße (Zuger Neujahrsblatt 1886), S. 7. Die Sustordnung von 1452 ist abgedruckt bei Börlin G., Transportwesen, S. 88. Weitere Literatur: Ochsner in Mitteil. des Hist. Vereins des Kts. Schwyz, S. 35.

<sup>40</sup> Kopialbücher, S. 73, Bericht 16.

Die Österreicher beherrschten bis zum Jahre 1415 diese Linie durchgehend sehr gut. Nachher nahmen ihnen die Eidgenossen diese Positionen weg. Während die Österreicher den Zoll bei Freudenau-Stilli eingefordert hatten, nahmen die Eidgenossen zu Beginn des 16. Jahrhunderts ihren Reußzoll bei Windisch.<sup>41</sup>

### § 26. Die Ostwestlinien.

Die Faktoren, die hauptsächlich fördernd auf den Verkehr von Ost nach West und umgekehrt hinwirkten, waren: im Osten die Metallfeinindustrie von Nürnberg und die Industrie von Augsburg, die Leinwandindustrie des Bodenseegebiets und endlich die Salzbergwerke von Hall im Tirol und Reichenhall in Bayern. Auch die Messen von Zurzach förderten natürlich den Ostwestverkehr. Im Westen waren überragende Anziehungspunkte die Messen von Genf und Lyon, weiter westlich Spanien und seit dem Ende unserer Epoche der Welthandelshafen Lissabon.

1. Lindau (oder Buchhorn) = Thurgau = Genf-Lyon. Man kann diese Linie mit gutem Gewissen auch die St. Galler Linie nennen. Ein großer Teil der Waren — vielleicht der hauptsächlichste —, die hier befördert wurden, ging über St. Gallen = Arbon = Frauenfeld = Winterthur = Genf und Lyon.<sup>42</sup> Es war der Weg, auf dem die feine St. Galler Leinwand auf die Märkte von Genf und Lyon und weiter nach Spanien hinein transportiert wurde.<sup>43</sup>

Aber auch die beiden Haupthäfen am Bodensee — Lindau und Buchhorn — gaben einen Teil der vom Osten her gekommenen Waren an diese Linie ab. Der Hafen am Westufer war in diesem Falle Arbon, wo der Anschluß an die oben bezeichnete Linie erreicht wurde: „Welche Lindau oder Buchhorn antreffen, die mögen über den Bodensee schiffen, daselbst laden sie wieder die Wagen und ziehen auf dem Land durch das Thurgau und folgends gegen Lyon und andere Orte inn Frankreich.“<sup>44</sup>

Die Zufahrtslinien zu Lindau und Buchhorn kamen von Kempten, von Memmingen und Biberach, auch von Ulm her. Aber der Verkehr dieser beiden Häfen reichte noch viel weiter nach Osten. St. Galler Leinwand wanderte donauabwärts bis zu den wichtigen

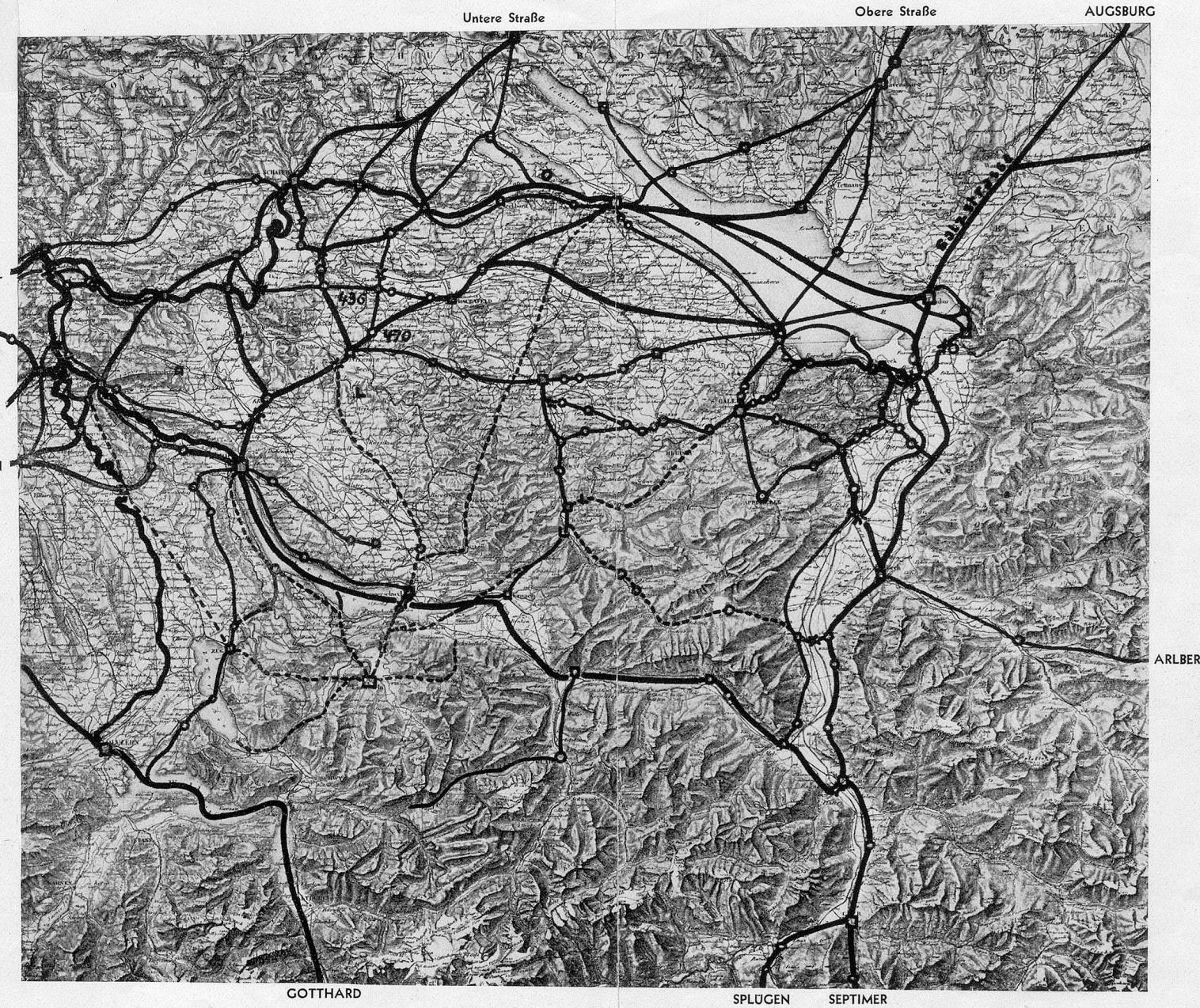
<sup>41</sup> Siehe Anmerkung 83 von Abschnitt I (C).

<sup>42</sup> Schulte, Ravensburger Gesellsch. II, S. 25 gibt auch diesen Weg an.

<sup>43</sup> Schelling, St. Galler Handelsurf. 2. Ließ. Nr. 108 u. f.

<sup>44</sup> Kopialbücher, S. 78/79.

# Straßen und Schifffahrtswege der Nordostschweiz im Spätmittelalter



) ( Fähre oder Landbrücke

Wegen der Häufung der Stationen ist von einer  
besonderen Bezeichnung dieser abgesehen worden

Handelspläzen des Oстens, Krakau und Breslau.<sup>45</sup> Aus Ungarn kam Kupfer über Krakau, Breslau und Nürnberg nach dem Westen. Und gerade St. Gallen stand zu diesen Transporten in Beziehung.<sup>46</sup>

2. Lindau (oder Buchhorn) - Stein a. Rh. - Genf - Lyon. Ein sehr großer Teil der Waren, die in den beiden Haupthäfen des Bodensees ankamen, fuhr aber auch seeabwärts über Konstanz nach Stein a. Rh. — wo ein Teil den Landweg über Winterthur nach dem Westen nahm — oder noch weiter rheinabwärts, wo man dann in den verschiedenen Rheinbrückenstädten die Waren auslud und weiter zu Wagen nach Genf und Lyon beförderte: „werden sie auf Stein geführt, durch das Schweizerland den Rheinstrom hinab und an etlichen Orten auf der Achse verführt.“<sup>47</sup> Diese Straße, unter dem Namen die „obere Straße“ bekannt, wird in Bericht 16 der Kopialbücher (S. 77) noch näher umschrieben: „Die obere Straße, das ist durch die Landvogtei Schwaben dem Bodensee zu auf Lindau oder Buchhorn fahren, allda legen sie die Waren auf den See und führen sie auf dem Wasser bei Konstanz vorbei durch die Rheinbrücke bis gegen Stein, von da wieder auf Wägen durch die Eidgenossenschaft auf Lyon oder andre Orte in Frankreich.“

3. Hall i. Tirol - Fernpaß - Lindau - Rhein - Zürich. Diese „Hallstraße“ führte den großen Jahresbedarf an Salz von Hall im Tirol über den Fernpaß zuerst nach Reutte und von da über Immenstadt oder Kempten an den Bodensee.<sup>48</sup> Auch Reichenhaller Salz gelangte über Ulm, Augsburg und Memmingen an den Bodensee.<sup>49</sup> Die Kopialbücher bemerken aber dazu, das Haller Salz sei in der Schweiz „weil in allweg besser und lustiger“ eigentlich beliebter.

Die wichtigsten Stapelplätze für das Salz waren am Bodensee Lindau, Bäumle (zwischen Lindau und Bregenz) und Bregenz.<sup>50</sup> Vom Bodensee gelangte das meiste Salz rheinabwärts bis Schaffhausen oder Eglisau und von da nach Zürich. Von Zürich fanden die Salztransporte ihren Weg weiter nach Westen, vor allem aber über die Horgenstraße in die Innerschweiz.<sup>51</sup> Anderes Salz wurde

<sup>45</sup> Schelling, Handelsurk. Nr. 58 und Nr. 69 von 1401 und 1402.

<sup>46</sup> Schelling, Handelsurk. Nr. 58 von 1401.

<sup>47</sup> Kopialbücher, S. 76—79.

<sup>48</sup> Kopialbücher, S. 68/69 Bericht 15; ebenso Häuser-Kündig, S. 14/15.

<sup>49</sup> Kopialbücher, S. 68/69.

<sup>50</sup> Häuser-Kündig, Salzwesen, S. 15.

<sup>51</sup> Häuser-Kündig, Salzwesen, S. 14/15, siehe auch § 25 b.

auch von Eglisau oder Kaiserstuhl über Baden nach dem Westen geführt.<sup>52</sup>

Ein Teil des Hallersalzes wurde über den Arlberg gesäumt und nahm von Feldkirch den Weg nach dem Walensee und Zürichsee. Das geschah aber seltener.<sup>53</sup>

4. Augsburg (oder Ulm) = Stockach = Schaffhausen = Genf = Lyon. Es ist der im Mittelalter unter dem Namen „untere Straße“ bekannte Weg: „Vor dem Bauernkrieg sind die Kaufmannsgüter aus Nürnberg, Augsburg, Ulm und andern Orten gegen Lyon und wieder heraus allhie zu Stockach vorbeigeführt worden.“<sup>54</sup> „Wenn aber die Fuhrleute von Ulm und Biberach die untere Straße nehmen, kommen sie durch die Herrschaft Sigmaringen, von da gegen Pfullendorf und fürder durch die Landgrafschaft Nellenburg auf Schaffhausen zu, und von da durch die Schweiz nach Frankreich.“<sup>55</sup> Diese Straße führte nun bis Ende unserer Epoche am zürcherischen Zollort Kloten vorbei. Eine erhebliche Änderung trat ein im Jahre 1495, als auf Betreiben der Städte Nürnberg, Ulm, Biberach und Schaffhausen im Auftrage Kaiser Maximilians diese Strecke abgeändert wurde. Die „obere Straße“ wurde in Biberach verlassen, und man kam über Pfullendorf und Stockach bis Schaffhausen. Von da aber ging es über das Ratzfeld gegen Kaiserstuhl, wo dann über Baden die Richtung Genf = Lyon erreicht wurde. Die Straße wurde sogar im Auftrag Kaiser Maximilians fahrbar gemacht.<sup>56</sup>

Natürlich war diese Straße für die Interessen der Eidgenossen, die den Aargau besaßen, förderlich. Zürich aber wehrte sich gegen die Abfahrung seines Zolles von Kloten. Die Stellungnahme der Eidgenossen siegte jedoch.

Aber schon ein Vierteljahrhundert später verödete diese Straße wegen des Bauernkrieges, und die Reichsstädte nahmen jetzt den Weg über die „obere Straße“ an den Bodensee, von wo sie der Linie Bodensee = Stein a. Rh. = Schaffhausen = Kaiserstuhl = Genf = Lyon folgten (siehe dazu Kopialbücher S. 77—79). Sozusagen allein der Markt von Zürich übte eine Anziehungs Kraft auf die „untere

<sup>52</sup> Häuser-Kündig, Salzweisen, S. 14/15.

<sup>53</sup> Häuser-Kündig, Salzweisen, S. 14/15 und Kopialbücher, S. 72 „wegen der Rauhigkeit des Wegs und der Höhe der Zölle ... abgestellt und auf Fern eingereichtet worden“.

<sup>54</sup> Kopialbücher, S. 78.

<sup>55</sup> Kopialbücher, S. 77.

<sup>56</sup> Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees, Bd. 30, S. 540/541.

Straße“ aus.<sup>57</sup> Diese Straße hatte den Vorteil einer gerade durchgehenden Linie von der Donau über Stockach längs Rhein und Aare bis Genf gehabt; aber widrige Verhältnisse hatten ihr nur eine kurze Zeit der Blüte möglich gemacht.

5. Die Zurzacher wege. Zu den Messen von Zurzach führten die Wege von den verschiedenen Seiten heran. Wenn dem Zug vom Osten und Nordosten her die „obere Straße“ mit dem Rheinverkehr dienen möchte, so war ebenfalls eine gute Zufahrtslinie in der Linie Stockach - Hegau - Rastorfeld - Kaiserstuhl vorhanden.<sup>58</sup>

Den Weg von Basel herauf nach Zurzach gibt Andreas Ryff in seiner Selbstbiographie (16. Jahrhundert) an: „Als nun der Zurzacher Pfingstmarkt herzourufet des 73. Jorß, begabe es sich, daß Antorffer (Antwerpener) und Cölnischen kaufslithen kame, der meinung auch gen Zurzach ze reisen.“<sup>59</sup> Ryff führt den Weg von Basel aufwärts über Rheinfelden - Mumpf - Laufenburg an. Der Rückweg wurde wohl meist zu Wasser rheinabwärts gemacht.

Von Südwesten her wurde Zurzach auch sehr gut besucht. Die Transporte fuhren aareabwärts, landeten bei Klingnau und kamen nach Zurzach. Auf dem Rückweg überschritt man die Aare bei Stilli,<sup>60</sup> und wandte sich über Brugg nach Südwesten.<sup>61</sup>

Endlich mochte der Nordsüdverkehr, wenn er Sämmatabwärts gekommen war, bei Klingnau auf Zurzach zu abbiegen.

Eine hervorragende Rolle spielte das Wassersystem Bodensee - Rhein - Aare; — es vermittelte einen sehr regen Lastschiffverkehr. Landverkehr und Wasserverkehr hielten sich im Spätmittelalter in diesem Raum der nördlichen Zone der Nordostschweiz und ihrer Nachbarschaft wohl ungefähr die Waage. Schwere Güter, wie Salz, Eisen und Kupfer wurden dem Wasser weitmöglichst anvertraut. Kostbare Güter aber gingen eher den Landweg: „Winterszeiten und sonst durchs Jahr (werden) von wegen Ungewitters viel und die besten, kostlichsten Güter dem See nicht anvertraut und deshalb durch die Landgrafschaft Nellenburg auf dem Land geführt.“<sup>62</sup>

<sup>57</sup> Kopialbücher, S. 77, Bericht 1.

<sup>58</sup> H. Herzog, Zurzacher Messe, S. 24.

<sup>59</sup> Beiträge zur vaterländischen Geschichte, Basel, Bd. IX 1870, S. 96.

<sup>60</sup> H. Herzog, S. 26 betr. Fährmann zu Stilli. Urkunde, ausgestellt vom Kloster Königsfelden 1453.

<sup>61</sup> Siehe A. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 65/66.

<sup>62</sup> Kopialbücher, S. 78 von 1549, 12. Dezember.

III. Das Straßen- und Schiffahrtswesen der Nordostschweiz:  
Die Straßenzüge und die Schiffahrtslinien des Gebietes.

§ 27. Die Straßenzüge.

a. Die Hauptlinien internationalen Charakters. Die Nord-Südlinien:

1. Septimer = Chur = Rechtsrheinische Straße = Lindau. Auf diese Linie sind wir oben ausdrücklich zu sprechen gekommen, im übrigen verweise ich auf § 25.

2. Splügen = Chur = Linksrheinische Straße = Rheineck. Auch hier ist auf § 25 oben zu verweisen. Einiges Besondere aber ist nachzutragen.

a. Die Fähre von Schaan und der Verlauf der Straße bis Rheineck. Die Fähre von Schaan wird erstmals erwähnt im Jahre 1355 in einem Vertrag zwischen den Grafen Albrecht von Werdenberg-Heiligenberg und Rudolf von Werdenberg-Sargans.<sup>1</sup> Diese Fähre leitete den Verkehr vom rechten Rheinufer auf das linke hinüber und war werdenbergisches Besitztum. Man darf annehmen, daß sie viel älter ist als das Datum der Urkunde und daß sie fast immer, bis zum Bau der Schollbergstraße, den linksrheinischen Verkehr gegen Vaduz, auf die Luziensteig und nach Chur leitete. Auch diente sie dem Pilgerverkehr vom Arlberg und Bregenzerwald her über Wildhaus und Ricken nach Einsiedeln (siehe § 24).

Der Verlauf der linksrheinischen Straße von Werdenberg bis Altstätten ist leider aus den vorhandenen Quellen nicht aufzulären.

Dagegen läßt sich der Verlauf der Straße von Altstätten bis Rheineck sehr gut ermitteln. Es sind aufeinanderfolgend als Straßenstationen belegt Altstätten,<sup>2</sup> Marbach,<sup>3</sup> Rebstein,<sup>4</sup> Balgach,<sup>5</sup> Bernegg<sup>6</sup> und Rheineck.<sup>7</sup> Rheineck, das Städtchen mit dem wechselvollen Schicksal, war die Ländestation für die Bodensee- und Rheinschiffahrt, aber zugleich auch die Durchgangsstation für diese Straße von Altstätten nach Rorschach.

<sup>1</sup> Schelling, Handelsurk. Nr. 32 von 1355, Mai 21.

<sup>2</sup> Appenzeller Urk. I Nr. 699 von 1437, August 19. „Reichsstraße“.

<sup>3</sup> St. Galler Urk. VI Nr. 5183 von 1450, Juli 22. „Landstraße“.

<sup>4</sup> St. Galler Urk. VI Nr. 5183.

<sup>5</sup> St. Galler Urk. VI Nr. 4546 von 1443, Dezember 2. „Reichsstraße“.

<sup>6</sup> Appenzeller Urk. I Nr. 714 von 1438, Juni 23. „Reichsstraße“.

<sup>7</sup> St. Galler Urk. V, Nr. 4082 von 1438, Juni 25. „Landstraße“.

b. Die Schollbergstraße (siehe § 25, 2).

3. St. Gallen - Rorschach - Fähre von Blatten-Arlberg. Die Angaben der Kopialbücher<sup>8</sup> geben uns den Beweis, daß die Leinwandstadt St. Gallen mit den Messen von Bozen über den Arlberg in Handelsverbindung stand. Daneben schlug aber auch das Tirolersalz von Hall teilweise den Weg über den Arlberg ein.<sup>9</sup>

Der Weg St. Gallen - Rorschach war die äbtische Straße, und als zu Ende unserer Periode Steinach aus dem städtischen Besitz in den des Abtes übergegangen war, hatte Rorschach die Bahn frei. Dieser Ort hatte überhaupt eine günstige Entwicklung unter der äbtischen Obhut durchgemacht und nahm so seit Ende des 15. Jahrhunderts einen halb städtischen Charakter an.<sup>10</sup> Aus dieser Lage verstehen wir denn auch, warum ihm Jahre 1468 der Bau der Martinsbrücke über das tiefeingeschnittene Martinstobel (4,5 Kilometer nordöstlich von St. Gallen), eines vielbewunderten Werkes, möglich war.<sup>11</sup> Bis zu dieser fühenen Brücke führte die Straße über St. Fiden<sup>12</sup> und Tablat,<sup>13</sup> setzte dann in fühnem Schwung über das tiefe Tobel und erreichte über Goldach<sup>14</sup> den Marktflecken Rorschach.<sup>15</sup>

Längs der Berglehne kam man hierauf nach Rheineck. Der weitere Verlauf bis Altstätten ist aus § 27, 2a ersichtlich. Dann wird als Reichsstraße die Strecke Montlingen - Marbach bekannt,<sup>16</sup> die über Altstätten führte.

Die Fähre von Blatten vermittelte den Verkehr gegen Feldkirch - Arlberg hin<sup>17</sup> und auch auf die rechtsrheinische Straße. Erstmals taucht sie im Jahre 1300 auf, als König Albrecht den Brüdern von Ramswag die einst von König Rudolf ergangene Verpfändung, unter anderem auch des „passagii in Blatun“, bestätigte.<sup>18</sup> 1451 war diese Fähre noch im Besitze der Familie v. Ramswag.<sup>19</sup>

<sup>8</sup> Kopialbücher, S. 72, Bericht 14.

<sup>9</sup> Schulte, I, S. 380.

<sup>10</sup> St. Galler Rechtsquellen. Erster Band, S. 5.

<sup>11</sup> Scherer, Chronik bei Bavier S., Straßen der Schweiz, S. 34.

<sup>12</sup> St. Galler Urk. V, Nr. 3622 von 1431.

<sup>13</sup> St. Galler Rechtsquellen II, S. 5.

<sup>14</sup> St. Galler Urk. VI, Nr. 5285 von 1451, Juli 14.

<sup>15</sup> Die Landstraße in Rorschach wird mehrmals erwähnt in St. Galler Urk. VI, Nr. 4490 (1443, Juli 15.), Nr. 4713 (1445, Nov. 22.) und Nr. 4839 (1446, Dez. 13.). Auch V.

<sup>16</sup> Appenzeller Urk. Anhang II, S. 725 „reichsstraß von Montlingen ab dem Rin gen Marbach in das Dorf“.

<sup>17</sup> Schelling, St. Galler Handelsurk. Nr. 9. Schulte I, S. 380.

<sup>18</sup> Schelling, St. Galler Handelsurk. Nr. 19 von 1300, September 26.

<sup>19</sup> St. Galler Urk. V Nr. 3658 von 1431, Oktober 30.

Der Verlauf des Verkehrs von Rheineck über die Fähre von Blatten nach dem Arlberg im 14. Jahrhundert wird aus folgender Stelle klar: „Ob jeman gen P l u d en z kumpt, die hinab gen R in = e g g went, die mugent wir wohl belaiten uncz gen Weltkirch in die statt und nit fürro; dieselben mugent die vorgenannten graven von Montfort belaiten bis gen Rinegg in die stat und nit fürro.“<sup>20</sup>

4. Zürich - Dietikon - Baden - Klingnau - Laufenzburg. Die Strecke Zürich - Dietikon war das vielbegangene Teilstück der Linie Zürich - Bremgarten. Auf ihr kürsierte der Verkehr in beiden Richtungen. Überliefert ist uns an dieser Strecke die Station Altstetten.<sup>21</sup>

Die weitere Strecke über Dietikon - Baden bis Koblenz diente von Dietikon weg in der Hauptsache nur dem aufwärts gehenden Verkehr, da derjenige abwärts durch die Wasserstraßen der Limmat und Aare in sehr weitreichender Weise vermittelt wurde. Aufwärts waren diese Flüsse wegen ihres raschen Wasserganges nicht schiffbar.

Von Baden verließ die Straße rechts der Limmat durch das Siggental gegen Klingnau. Den Beweis dazu erbringt die Öffnung von Baden vom Jahre 1456.<sup>22</sup>

5. Zürich - Kloten - Egli - Schaffhausen. Auf diese Linie kommen wir in anderm Zusammenhang zu sprechen. Hier ist nur der Vermutung Ausdruck zu geben, daß sie wohl auch der Vermittlung des Süd-Nord-Verkehrs diente.

6. Zürich - Horgen - Zug - Küsnacht. Hier sei verwiesen auf § 25, 6.

#### Die Ostwestlinien:

Sie sind in weit größerer Anzahl und Differenzierung vorhanden. Das darf aber keinen gleichlautenden Schluß auf den Umfang der beiden Verkehrsarten gestatten. Der Verkehr von Nord nach Süd konzentrierte sich fast ausschließlich auf die große rechtsrheinische Straße (mit der linksrheinischen) und auf die Walensee-Zürichseeroute. Beim Ostwestverkehr aber lag eine viel größere Differenzierungsmöglichkeit vor, weil das Land offener war und einen Durchgang leichter gestattete, und weil so die Konkurrenzlust

<sup>20</sup> Schelling, St. Galler Handelsurk. Nr. 34 von 1361, Juli 24.

<sup>21</sup> Zürcher Rechtsquellen I, S. 154 „landstraß“ von 1580. Siehe auch ebenda S. 266 von 1423, Mai 12, „bilgri, kouflüt“.

<sup>22</sup> Urk. des Stadtarchivs Baden II, Anhang, Nr. 700a, S. 1142/1143 von 1456, Mai 17. „Und sol die landstraß gan von Baden in den büchel am Stalden“ (Stalden bei Unt. Siggingen).

der kleinen Herren und der Städte am Rhein manche Brücke und deshalb manchen Straßenzug schaffen konnte. Es sei hier auf den hochmittelalterlichen Teil dieser Abhandlung verwiesen.

7. St. Gallen - Arbon - Weinfelden - Frauenfeld - Winterthur und a) Baden - Meltingen, b) Zürich - Bremgarten. Es ist die große Ostweststraße, noch von den Römern her bekannt und noch im 16. Jahrhundert als eine wichtige durchgehende Landstraße befahren.<sup>23</sup> Auf ihr ging der stadt-st. gallo-sche Leinwandverkehr nach Genf - Lyon und Spanien.<sup>24</sup>

An der Strecke St. Gallen - Steinach ist uns die Straßestation Rotmonten mehrfach überliefert.<sup>25</sup> In Steinach unterhielt die Stadt St. Gallen bis zum Jahre 1490 ein eigenes Gredhaus mit Fähre und konkurrierte so das äbtische Rorschach stark. Wir wissen, daß die Abtretung an den Abt im Jahre 1490 erfolgen mußte.<sup>26</sup> Damit schließt unsere Epoche mit einer recht ungünstigen Sachlage für den Hafenort Steinach.

Von Steinach bog die Straße gegen das bischöfliche Arbon ab, wo sie sich in scharfem Bogen nach Westen wandte.

Der ganze Verlauf der Straße von Arbon bis Frauenfeld ist nicht genau festzustellen, was hauptsächlich mit der noch unvollständigen Edition der Thurgauer Urkunden zusammenhängt, die erst bis 1350 reicht. Ich vermute, daß die Straße über Bürglen - Weinfelden auf Pfyn verlief, wo die Thur überschritten wurde. Pfyn besaß in unserer Periode keine Brücke, sondern nur eine Furt.<sup>27</sup>

Von Frauenfeld, das 1331 die schriftliche Fixierung seines Stadtrechtes erlebte,<sup>28</sup> erfahren wir aus dem Jahre 1296 etwas von einer „straze“.<sup>29</sup> Des weitern kommen der sicherlich römische Ort Straß, westlich Frauenfeld,<sup>30</sup> und endlich der Ort Kreuzstraße 470 (bei Wiesendangen, nordöstlich Winterthur, siehe Karte IV) als Stationen in Betracht. Bei Kreuzstraße 470 mündete die von

<sup>23</sup> Kopialbücher, S. 78/79, Bericht 11.

<sup>24</sup> Schulte, Ravensburger Handelsgesellschaft I, S. 8, wo auf der Karte diese Linie eingezeichnet ist. Gegen Schulte aber nehme ich den Übergang bei Pfyn an. Siehe auch R. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 65 „Winterthur-Pfyn-Arbon.“

<sup>25</sup> St. Galler Urk. VI Nr. 4629 von 1444, September 20.

<sup>26</sup> Rechtsquellen St. Gallen. Erster Band. S. 144.

<sup>27</sup> Conrad Fürst 1495/1497 in Quellen zur Schweiz. Gesch. VI 1884, S. 42.

<sup>28</sup> Thurg. Urkundenbuch IV Nr. 1462 von 1331, Februar 5.

<sup>29</sup> Thurg. Urkundenbuch III Nr. 917 von 1296, März 20.

<sup>30</sup> Thurg. Urkundenbuch IV Nr. 1156 von 1312, Juni 26.

Stammheim-Altikon herkommende Straße ein, worüber die Benennung „Kreuzstraße“ keinen Zweifel zuläßt.

a. Winterthur-Baden-Mellingen. Bestimmt läßt sich der Verlauf dieser Linie erst von Baden weg angeben. Sicher ist auch, daß alle von Osten herkommenden Waren, die Winterthur passiert hatten, am zürcherischen Platz Kloten den Zoll entrichten mußten und ihn nur auf weiten Umwegen umgehen konnten.<sup>31</sup> Über Kloten bewegte sich ein beträchtlicher Teil des Verkehrs zwischen Süddeutschland und der Westschweiz und Frankreich.<sup>32</sup> Ausgenommen vom Klotener Zoll waren die „von bern und ander Eidgenossen“, welche über Kloten nach Baden fuhren.<sup>33</sup> Das weist uns nun auf die Linie Kloten-Baden, die zwischen Altberg- und Lägernfette verlief. Vermutlich überschritt sie bei Glatbrugg die Glatt und wandte sich dann über Seebach-Affoltern auf Baden zu.<sup>34</sup>

Regensberg hatte an dieser Strecke seine Bedeutung ganz eingebüßt. Es war eine künstliche Gründung der Regensberger Freiherren gewesen, die ihre Bedeutung mit deren Verschwinden verlieren mußte. Das geschah aber schon im Anfang unserer Epoche, und 1431 stand bereits zu erwarten, „das der berg der Tag eins ganz öd werd stan an lütt.“<sup>35</sup>

Den Verlauf der Linie von Baden westwärts gibt uns das Habsburger Urbar mit seinen Zöllen von Baden, Dättwil und Mellingen sehr genau an.<sup>36</sup> Über Lenzburg wandte man sich dann nach dem Westen.

b. Winterthur-Zürich-Bremgarten. Von Kloten zog sich die Linie über Glatbrugg auf Zürich zu.<sup>37</sup> Der weitere Verlauf bis Dietikon ist uns bekannt.<sup>38</sup> An der Dietikon-Bremgartenstrecke ist uns des weitern Holenstraße überliefert.<sup>39</sup>

Diese Strecke beförderte einen bedeutenden Teil der von Norden, Osten und auch Süden kommenden Waren über Bremgarten nach

<sup>31</sup> Schulte, Ravensburger Gesellsch. II, S. 25.

<sup>32</sup> Dazu W. Frey, Finanzgeschichte Zürichs, S. 86.

<sup>33</sup> St. A. Zürich Urk. Stadt und Land Nr. 1890, Zoll-Rodel.

<sup>34</sup> Zürcher Rechtsquellen I, S. 92/93, Vergleich zwischen den Dörfern Affoltern und Seebach 1545 über den Unterhalt einer Landstraße.

<sup>35</sup> Zürcher Stadtbücher IV Nr. 46 von 1431.

<sup>36</sup> Dazu § 23 a 2: Baden-Mellingen-Lenzburg.

<sup>37</sup> Rechtsquellen Zürich II, S. 460 von 1518. Der Vertrag zwischen Zürich und Dübendorf über den Unterhalt einer Brücke über die Glatt kann sich wohl nur auf Glatbrugg beziehen.

<sup>38</sup> Dazu § 27 a 4 und § 23 a 2: Zürich-Bremgarten.

<sup>39</sup> Rechtsquellen Zürich II, S. 86 von 1562 „Holenstraße“.

dem Westen. Erst am Ende unserer Periode büßte sie einen Hauptteil ihres Verkehrs ein, als die neue Straße über Schaffhausen = Kaiserstuhl = Mellingen geführt wurde.

8. Schaffhausen = Eglisau = Kloten = Bremgarten. Dies war der Straßenzug, der einen großen Teil des Verkehrs von Nordosten her über Zürich nach dem Westen beförderte. Es ist begreiflich, daß der langwierige Streit Zürichs mit den Eidgenossen wegen des Zolls von Kloten ausbrach, als am Ende unserer Epoche diese Nordoststraße nicht mehr über Eglisau, sondern über die eidgenössischen Orte Kaiserstuhl und Baden geleitet wurde.

Über die Zollstätte Lottstetten<sup>40</sup> und über Rafz<sup>41</sup> wurde das tengensche Brückenstädtchen Eglisau erreicht, von wo man über Bülach = Kloten = Glatbrugg nach Zürich gelangte. Der weitere Verlauf der Strecke auf Bremgarten zu ist oben angeführt worden.

9. Stockach = Schaffhausen = Kaiserstuhl = Baden = Mellingen. Zum Besuch der Zurzachermessen und auf der Reise nach der Westschweiz hatte man diese Strecke schon vor 1495 befahren. Der große Verkehr aber ging über Eglisau = Kloten. Das wurde 1495 anders. Auf Betreiben der Städte Nürnberg, Biberach, Schaffhausen und Ulm wurde die Linie im Auftrag Kaiser Maximilians „durch das Hegau gen Schaffhausen und über das Rafzerfeld gegen Kaiserstuhl“<sup>42</sup> geleitet.

Von Kaiserstuhl wandte sich die Linie südwestlich über die beiden Höhenzüge nach Baden,<sup>43</sup> wo sie ihre Verlängerung nach Westen in der uns schon bekannten Linie Baden = Dättwil = Mellingen erfuhr. Schon ein Vierteljahrhundert nachher wandte sich aber der große Verkehr wieder von dieser Richtung ab.<sup>44</sup> Jetzt wurde der Zoll von Kloten mit seinen Ost- und Nordostzugängen wieder in den Vordergrund gerückt.

10. Stockach = Stein a. Rh. = Stammheim und a) Anderstingen = Winterthur, b) Altikon = Winterthur. Diese Linie ist zweifelsohne vom Verkehr Nordost-West auch stärker befahren worden. Vom Nordosten her erhielt sie Anschluß über

<sup>40</sup> Schaffh. Reg. Nr. 2079 von 1442, September 7.

<sup>41</sup> Thurg. Urkundenbuch IV Nr. 1014 von 1302, Febr. 5 „ze Rafz an der straße“

<sup>42</sup> Schriften des Vereins für Gesch. des Bodensees 30, Urk. von 1495, Jan. 23.

<sup>43</sup> Das Reisetagebuch des Sebald Örtel (1521—1522), publ. in Mitteil. aus dem germ. Nationalmuseum 1896 (Nürnberg), gibt uns an der Strecke Baden-Kaiserstuhl die Station „Zum Neunhaus“ an. Vielleicht Husen nö. Freienwil? (Dufourkarte 1: 100 000).

<sup>44</sup> Kopialbücher, S. 78.

Radolfzell von Stockach her.<sup>45</sup> Das Straßenstück Stammheim - Stein überliefert uns das Schaffhauser Urkundenbuch.<sup>46</sup>

a. Stammheim - Andelfingen - Winterthur. Die Thurbrücke von Andelfingen wird uns aus dem Jahre 1324 überliefert.<sup>47</sup> 1434 erwab sich Zürich mit Andelfingen einen wichtigen Punkt. Drei Straßenzüge von Norden und Nordosten her und einer aus dem Süden vereinigten sich an der Thurbrücke daselbst, wo gewiß ein ganz ansehnlicher Zoll eingenommen wurde. Über Kreuzstraße 436 (nördlich Henggart, wo der von Frauenfeld - Ellikon herkommende Straßenzug diesen nord-südlichen Schnitt) erreichte man Winterthur.

Aus dem Bericht über einen Überfall in der Gegend zwischen Winterthur und Andelfingen wird uns klar, daß diese Linie im 15. Jahrhundert auch für den Verkehr zwischen Konstanz und Zürich benutzt wurde. Zürcher Bürger, die mit Waren zum Konzil nach Konstanz fahren, werden vom Freiherrn von Tengen, Herrn zu Eglisau, überfallen und beraubt.<sup>48</sup>

b. Stammheim - Altikon - Winterthur. Diese Strecke übernahm einen Teil der Stockach - Stein a. Rh. - Linie von Stammheim an. Sie ermöglichte die Umgehung des Zolls von Andelfingen. Gut wird sie kaum gewesen sein, auch diente ihr noch später nur eine Fähre, die von Altikon.<sup>49</sup> Bei Kreuzstraße 470 (westlich Wiesendangen) mündete diese Linie in die Ostwestlinie Frauenfeld - Winterthur ein.

Von Winterthur ist uns der Verlauf der beiden Straßenzüge über Kloten nach dem Westen ohne weiteres klar.

11. Schaffhausen - Andelfingen - Winterthur. Auf dieser Straße kurierte Salz und Tuch u. a. für den Zürcher Markt von Schaffhausen her über den Zoll Andelfingen.<sup>50</sup> Das Straßenstück Schaffhausen - Benken ist uns vom Jahre 1540 überliefert.<sup>51</sup> Dann ging die Linie über Andelfingen und Kreuzstraße 436 auf Winterthur zu, von wo sie wieder über Kloten Zürich oder Baden erreichte.

<sup>45</sup> Schulte, Ravensburger Handelsgesellschaft I, S. 8 (Karte).

<sup>46</sup> Schaffh. Reg. Nr. 1584 von 1415, Juni 23. „Stein an der Straße nach Stammheim gelegen“.

<sup>47</sup> Thurg. Urkundenbuch IV Nr. 1347 von 1324, November 14.

<sup>48</sup> Zürcher Stadtbücher II Nr. 114 von 1417.

<sup>49</sup> Zürcher Rechtsquellen I, S. 80 „Fer (Fährmann) in der Ouv.“ 1502.

<sup>50</sup> St. A. Zürich A. 59 Zölle auf der Landschaft. Zoll Andelfingen „lodet tuch von Schaffhausen“. Daneben viel Salz, das vom Salzhof in Schaffhausen den Weg auf den Zürcher Markt nahm.

<sup>51</sup> Zürcher Rechtsquellen I, S. 457.

12. Diezenhofen = Andelfingen = Winterthur. Auch der Rheinübergang Diezenhofen vermittelte den Verkehr von Nordost und vom Rhein über Zürich nach dem Westen, namentlich aber gingen die West-Nordosttransporte auch auf dieser Linie. Die Straße lief über Andelfingen = Kreuzstraße 436 = Winterthur und weiter über Kloten nach Zürich.

13. Schaffhausen = Neunkirch = Waldshut = Basel. Das Schaffhauser Urkundenbuch erwähnt diese Linie bis Waldshut mit den Stationen Schaffhausen = Beringen,<sup>52</sup> Neunkirch,<sup>53</sup> Trasadingen<sup>54</sup> und Waldshut.<sup>55</sup>

14. Konstanz = Pfyn = Winterthur = Westen. Diese Linie nahm in gleicher Weise am Nordost-Verkehr teil wie die Eglisau = Klotenenerstraße, und sie erlitt 1495, als die große Linie über Kaiserstuhl gelegt wurde, ebenfalls eine fühlbare Einbuße.<sup>56</sup> Aber die Straße verlor deswegen ihre Bedeutung natürlich noch nicht völlig. Noch Ende des 16. Jahrhunderts nennt der Basler Ryff als Etappen nach Konstanz die Stationen Alt-Winterthur = Frauenfeld = Thurbrücke bei Pfyn = Schwaderloh.<sup>57</sup> Im 16. Jahrhundert war also die Thur bei Pfyn überbrückt.

15. St. Gallen = Wil = Eigg = Winterthur. Dies ist die äbtische Linie. Von den st. gallischen Stadt-Leinwandtransporten ist sie wohl selten oder gar nicht befahren worden.<sup>58</sup> Es kann ihr darum in unserer Epoche auch nicht so große Bedeutung zugemessen werden wie der großen Ostwestlinie durch den Thurgau. Immerhin mag sie einen guten Verkehr gehabt haben, nicht zum mindesten auch deswegen, weil Wil äbtische Residenz war und dort der Abt seit 1460 eine Leinwandkonkurrenzindustrie zur st. gallischen betrieb (siehe Anm. 137 I. c.).

Der Verlauf der Linie lässt sich sehr genau feststellen. Aufeinanderfolgend sind belegt: Schönenwegen,<sup>59</sup> Goßau,<sup>60</sup> Niederdorf,<sup>61</sup>

<sup>52</sup> Schaffh. Reg. Nr. 2273 von 1452, Februar 1.

<sup>53</sup> Schaffh. Reg. Nr. 443 von 1324, September 4.

<sup>54</sup> Schaffh. Reg. Nr. 3622 von 1498, August 29.

<sup>55</sup> Schaffh. Reg. Nr. 1487 von 1408, September 19.

<sup>56</sup> Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees 30, S. 540 „Konstanz hatte sich vergebens diesem System widergesetzt“. Also wie Zürich.

<sup>57</sup> A. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 65.

<sup>58</sup> A. Schulte, Ravensburger Gesellschaft I, S. 8 (Karte).

<sup>59</sup> St. Galler Urk. VI Nr. 4868 von 1447.

<sup>60</sup> St. Galler Rechtsquellen, I. Bd. III, S. 359 von 1469.

<sup>61</sup> St. Galler Urk. V Nr. 3585 von 1430, Dezember 5.

Burgau,<sup>62</sup> Flawil,<sup>63</sup> Ober-Uzwil<sup>64</sup> und Schwarzenbach,<sup>65</sup> nach Wil endlich Tänikon,<sup>66</sup> und Elgg, das sich zu einem allerdings unansehnlichen Städtchen entwickelt hatte.

In Winterthur wurde dann der Anschluß an die Thurgauer Ostwestlinie nach Kloten erreicht.

16. Arbon (?) = Bischofszell = Winterthur. Mit größter Wahrscheinlichkeit erreichte eine Linie vom Bodensee her (von Arbon) das Städtchen Bischofszell, wo auf der sagenberühmten Brücke<sup>67</sup> die Thur überschritten wurde. Dann kam man über Niederhelfenschwil,<sup>68</sup> Weiern<sup>69</sup> und Züberwangen<sup>70</sup> in das Städtchen Wil, wo man direkt westwärts in die Linie nach Winterthur eintrat.

17. Lenzburg-Brugg-Stilli-Klingnau-Zurzach. Dies war einer der nach Zurzach führenden Straßenzüge vom Westen her, oder besser gesagt nach dem Westen. Die Aare beförderte nämlich den weitaus größten Teil der Güter aus Freiburg und Bern abwärts nach Klingnau, wo die Ländstation für die Zurzacher Güter war. Auf dem Rückweg aber mußte der jetzt zu schildernde Weg eingeschlagen werden. Die Laufrichtung wird am besten zusammengefaßt von K. Meyer: „Die Benutzer der Abzweigung bogen (Reuß und Limmat umgehend) bei Brugg auf das linke Aareufer hinüber und gingen unterhalb der Limmatmündung über die Fähre Stilli-Freudenberg wieder auf die rechte Flussseite.“<sup>71</sup> Von Stilli wandte man sich rechts der Aare nach dem Städtchen Klingnau, wo mit leichter Mühe der Höhenzug gegen Zurzach überschritten wurde.

Der Fährmann zu Stilli wird 1453 in einer Urkunde des Klosters Königsfelden erwähnt.<sup>72</sup> Zurzach besaß in unserer Periode keine Rheinbrücke, wohl aber das weiter rheinaufwärts gelegene Städtchen Kaiserstuhl.

<sup>62</sup> St. Galler Rechtsquellen, I. Bd. IV, S. 546 von 1469.

<sup>63</sup> St. Galler Rechtsquellen, II. Bd. I, S. 219.

<sup>64</sup> St. Galler Urk., Anhang V, Nr. 44, Ober-Uzwil.

<sup>65</sup> St. Galler Rechtsquellen, II. Bd., S. 191 von 1649; in diesem Jahr besaß Schwarzenbach eine Brücke, jedenfalls auch schon viel früher.

<sup>66</sup> St. Galler Urk. VI Nr. 5185 von 1450, Juli 24.

<sup>67</sup> Thurg. Urkundenbuch IV Nr. 1361 von 1325. Erste Erwähnung.

<sup>68</sup> St. Galler Rechtsquellen, I. Bd. IV, S. 518 von 1469.

<sup>69</sup> St. Galler Rechtsquellen, I. Bd. IV, S. 494 „Wiger, an die Landsträß“.

<sup>70</sup> St. Galler Urk. V Nr. 3814 von 1434, Mai 30 „sträß, als man von Wil gen Züberwangen gât“.

<sup>71</sup> K. Meyer, Geogr. Voraussetzungen, S. 66.

<sup>72</sup> H. Herzog, Zurzacher Messe, S. 26.

18. Kaiserstuhl - Zurzach. Möchten auch sehr viele Güter zu Schiff rheinabwärts kommen und bei Zurzach landen, so sind doch manche Meßgüter den Landweg von Kaiserstuhl nach Zurzach gegangen.

19. Lauffenburg - Koblenz - Zurzach. Diesen Weg gibt Andreas Ryff in seiner Selbstbiographie<sup>73</sup> an: „alß wir uff Lauffenburg zuo gingen, begabe es sich, alß wir für Möly uff gegen Mumpf kamen“, und „ich reit nach Zurzacher Verene-Merdt gehn Mumpf“. Diese Straße verlief also von Rheinfelden her über Möhlin und Mumpf nach Lauffenburg immer links des Rheins, überschritt bei Koblenz - Waldshut auf einer Fähre die Aare und kam nach Zurzach.

20. Baden - Dättwil - Windisch - Bözberg. Es ist die Bözberglinie. Die Strecke Baden - Dättwil ist uns bekannt. Das Straßenstück Dättwil - Birmensdorf - Windisch überliefert eine Urkunde des Stadtarchivs Baden.<sup>74</sup> Dann ging es über die Fähre von Windisch<sup>75</sup> nach Brugg hinüber und von dort über den Bözberg gegen Basel.

Dieser Bözbergpaß diente vor allem dem Verkehr zwischen dem Elsaß und der Eidgenossenschaft. Sechsspännig kamen die Wein- und Kornfuhrwerke aus dem Elsaß nach Brugg und über Windisch nach Baden. Auch die Badener Badegäste kamen zu Wagen in „badvarten“ über den Bözberg.<sup>76</sup>

b. Die Linien mit sekundärem Charakter. Von Nord nach Süd.

21. St. Gallen - Ruppen - Altstätten. Der Ruppen, die kürzeste Verbindung von St. Gallen über Altstätten mit der Fähre von Blatten und Feldkirch, wird dennoch keinen großen Verkehr gehabt haben. Die beiden Straßenzüge von St. Gallen an den Bodensee hinunter nahmen ihm zu viel Verkehr weg.

Zwar führte ein Weg über den Berg, den das Städtchen Alt-

<sup>73</sup> Beiträge zur vaterländischen Geschichte, Basel 1870, S. 96 und S. 115.

<sup>74</sup> Urk. Stadt Baden II, Anhang, Nr. 700 a von 1456, Mai 17. „die straß, von Windisch durch Birmistorff für Tättwyl“.

<sup>75</sup> Rechtsquellen des Kantons Aargau, II. Teil, II. Band, I, S. 38 ist uns die Fahrordnung von Windisch aus dem Jahre 1498 erhalten. Da wird auch angeführt „Item von einem schwäbischen wagen, so er ler vart“. Ein klarer Beweis, daß der Bözberg dem Verkehr zwischen Elsaß und Schwaben diente, also der Rückfahrtroute, während die Abwärtstransporte wohl meistenteils auf dem Rhein gingen.

<sup>76</sup> Siehe Fahrordnung von Windisch (nähere Standortsangaben in Num. 75).

stätten mit den Höfen Marbach und Balgach zu unterhalten pflichtig war.<sup>77</sup> Seine Bedeutung lag darin, daß man die Zölle von Rorschach und Rheineck umgehen konnte, wenn man von St. Gallen über das linke Rheinufer nach Chur wollte.

22. Arlberg = Werdenberg = Wildhaus = Wattwil = Ricken. Es ist die Linie, die uns als Pilgerstraße aus § 24 genügend bekannt ist. Sie mag in seltenen Fällen auch als Handelsstraße benutzt worden sein.

#### Von Ost nach West.

23. Frauenfeld = Ellikon = Fähre von Berg/Flaach. Es war die Straße, die die Ostwestverbindung zwischen der Thurgauer Landstraße und dem rechten Rheinufer herstellte. Belegt finden wir sie erst aus dem 15. und Anfang des 16. Jahrhunderts mit den Stationen Herten,<sup>78</sup> Altikon,<sup>79</sup> Kreuzstraße 436<sup>80</sup> und der Fähre bei Schollenberg<sup>81</sup> am Rhein.

24. Konstanz = Steckborn = Stein. Einen unmittelbaren Beweis vom Bestehen dieser Landstraße bietet das Thurgauer Urkundenbuch in Nr. 998.<sup>82</sup>

#### Interlokale Wege.

25. Zürich = Meilen = Rapperswil. Dieser Weg wird keine andere Bedeutung gehabt haben, als einerseits die zürcherischen Besitzungen am rechten Seeufer mit Zürich zu verbinden, anderseits mag er hie und da als Militärstraße in Anwendung gekommen sein.<sup>83</sup>

26. Wil = Lichtensteig oder Flawil = Lütisburg = Lichtensteig und Lichtensteig = Tberg = Uznach. Es ist die Rickenlinie mit ihren beiden Zufahrten vom Norden und Nordosten her.

Bei Lütisburg vereinigten sich die beiden Zufahrten zur Rickenstraße. Die eine kam von Wil her über Unter-Bazzenheid, die andere führte von Flawil aus über Rindal<sup>84</sup> nach Lütisburg.<sup>85</sup>

<sup>77</sup> Appenzeller Urk. I Nr. 1572 von 1508, September 21.

<sup>78</sup> Bürcher Rechtsquellen I, S. 220 von 1502 „die recht landsträß“.

<sup>79</sup> „soll (von Altikon) gen Herten gan“. Altikon 1502.

<sup>80</sup> Bürcher Rechtsquellen I, S. 220 von 1502 „die landsträß soll gan unz an dicke sträß, so da gadt gan Andelfingen.“ Schnittpunkt ist Kreuzstraße 436.

<sup>81</sup> Bürcher Rechtsquellen I, S. 490. 15. Jahrh.

<sup>82</sup> Thurg. Urkundenbuch IV Nr. 998 von 1301.

<sup>83</sup> Klingenberger Chronik, S. 244.

<sup>84</sup> St. Galler Rechtsquellen, II. Band, I, S. 129 „richs sträß“.

<sup>85</sup> St. Galler Rechtsquellen, II. Band, I, S. 219.

Über Oetshwil<sup>86</sup> gingen die beiden Straßen vereinigt auf das Städtchen Lichtensteig zu, von wo aus über Jberg<sup>87</sup> und den Ricken das Städtchen Uznach erreicht wurde.<sup>88</sup>

Diese Linie hat in handelspolitischer Hinsicht wohl nicht viel mehr als interlokale Bedeutung erreichen können. Dagegen war der Ricken ein vielbegangener Pilgerweg.

27. *W e s e n - G l a r u s - P r a g e l*. Dieser Weg bezweckte einzig, das Ländchen Glarus und seinen Markt Glarus in Verbindung mit dem Lande Schwyz zu bringen.

28. *E i n s i e d e l n - B r ü c k e v o n R a p p e r s w i l - D ü r n t e n - P f ä f f i k o n - W i n t e r t h u r*. Es ist der Pilgerweg. Andere Bedeutung möchte diese Route kaum haben. Überliefert ist uns an diesem Weg das Straßenstück Rapperswil - Dürnten.<sup>89</sup>

Die schmale, geländerlose Brücke von Rapperswil nach Hurden, ein vielbewundertes Werk, wurde im Jahre 1358 durch Herzog Rudolf von Österreich gebaut.<sup>90</sup> Sie leistete dem Pilgerverkehr nach Einsiedeln sehr gute Dienste, hingegen war sie den Zürchern ein Dorn im Auge, weil selbstverständlich die Schiffahrt auf dem Zürichsee dadurch behindert wurde. Es herrschten darum im 14. und 15. Jahrhundert wegen der Brücke öfters Streitigkeiten zwischen den beiden Städten, wobei die Zürcher sogar zu Täterschaften griffen, indem sie die Brücke „teilweise abwarf“.<sup>91</sup>

Diese Rapperswiler Brücke wurde 1878 durch einen Damm mit einer Drehbrücke ersetzt.

29. *Z ü r i c h - W y t i k o n - G r ü n i n g e n*. Als Zürich das Amt Grüningen erworben hatte, brachte es wohl durch diesen Weg Grüningen in nächste Verbindung mit der Stadt. Vom Städtchen Grüningen weg finden wir als Straßenstationen belegt Leeri<sup>92</sup> und Wytkon.<sup>93</sup>

<sup>86</sup> St. Galler Urk. VI Nr. 4997 von 1448, Juni 2. „landstr.“

<sup>87</sup> St. Galler Urk. V Nr. 3813 von 1434, Mai 29. „landstr.“

<sup>88</sup> Appenzeller Urk. I Nr. 240 von 1405, Oktober 19. „Geleit an Jberg vorüber nach Uznach, Grinau.“

<sup>89</sup> Zürcher Rechtsquellen II, S. 485 Dürnten. „dū straße, dū da gat gegen Rapproswile“. 1349.

<sup>90</sup> Klingenberger Chronik, S. 99.

<sup>91</sup> Zürcher Stadtbücher a.a.O. II, S. 28, Nr. 114 von 1417, und St. A. Zürich, Rapperswil A. 341, 1.

<sup>92</sup> Zürcher Rechtsquellen II, S. 4 „Leeri<sup>ti</sup> ... Landstr.“

<sup>93</sup> Zürcher Urk. X Nr. 3931 von 1325 „landstraße“. „Diese Straße war aber natürlich die Verbindung der Besitzungen um Wytkon mit dem Hochstift Grossmünster Zürich.“

30. Zürich-Birmensdorf-Zug. Diese Straße als Verbindung der Orte Zürich und Zug mag schon früher bestanden haben; belegt ist sie erst aus der Mitte des 16. Jahrhunderts mit dem Straßenstück Zürich-Landikon<sup>94</sup> und der Station Stallikon.<sup>95</sup>

31. Konstanz-Arbon-Rorschach. Sicherlich hat dieser Weg kaum weitere Bedeutung gehabt als einerseits das bischöfliche Arbon mit der Bischofsstadt Konstanz zu verbinden und anderseits Arbon mit dem äbtischen Rorschach. Belege für diesen Weg sind in der Nähe von Rorschach der Ort Tübach<sup>96</sup> und bei Konstanz die „strata publica“ zwischen Kreuzlingen und Rickenbach.<sup>97</sup>

32. Rheineck-Brugg-Bregenz. Mit dieser Linie fand das österreichische Bregenz Anschluß an St. Gallen. Salz mag da transportiert worden sein, und die Märkte von Bregenz, Rorschach und St. Gallen haben mit diesem Weg wechselseitigen Anschluß gefunden.

Die Fähre von Höchst wird 1448 erwähnt.<sup>98</sup>

Schon ein halbes Jahrhundert früher hören wir von dem Zoll zu Brugg;<sup>99</sup> aber erst 1518 wird das „Brüggli, wo man über die Ach geht und reitet“, erwähnt.<sup>100</sup> Diese wohl erst so spät erbaute Brücke ist ein Zeichen, daß um die Wende unserer Periode hier ein etwas regerer Verkehr einzog.

33. Rheineck-Diepoldsau-Hohenems. Da mag nun doch ein internationaler Verkehr kursiert haben. Eine Fähre finde ich nicht erwähnt, wohl aber die Straßenstationen Widnau<sup>101</sup> und Diepoldsau.<sup>102</sup> Man mag im 15. Jahrhundert diesen Straßenzug gewählt haben, um von St. Gallen über Rheineck rasch den Markt Feldkirch und die große Transitstraße rechts des Rheins erreichen zu können. Auch politisch fiel sie für Österreich stark in Betracht, so lange dieses die Punkte Feldkirch und Rheineck in den Händen hielt.

<sup>94</sup> Zürcher Rechtsquellen II, S. 88.

<sup>95</sup> Zürcher Rechtsquellen II, S. 90. Beide von 1562.

<sup>96</sup> St. Galler Urk. VI Nr. 4923 von (1447).

<sup>97</sup> Thurg. Urkundenbuch IV Nr. 1420 von 1328, Mai 29. Kreuzlingen, „strata publice, ubi itur versus Rickenbach“.

<sup>98</sup> St. Galler Urk. VI Nr. 5039 von 1448, Januar 24. „das far“.

<sup>99</sup> St. gallische Gemeindearchive II, S. 4 von 1395, April 20.

<sup>100</sup> St. gallische Gemeindearchive II, S. 22 von 1518, Juli.

<sup>101</sup> St. gallische Gemeindearchive II, S. 15, von 1462, Nov. 30. „Landstraße“.

<sup>102</sup> St. Galler Urk. VI Nr. 4534 von 1443 „richsstrâß“.

34. St. Gallen-Appenzell. Der Markt Appenzell war mit der Stadt St. Gallen durch eine Straße verbunden, die wir erwähnt finden.<sup>103</sup>

35. Appenzell-Stoß-Altstätten. Dieser Weg hatte fast ausschließlich militärische und politische Bedeutung.<sup>104</sup> Solange das Rheintal österreichisch war, konnte man einen Handstreich via Stoß auf Appenzell versuchen. Als das Rheintal appenzellisch wurde, war Altstätten mit Appenzell über den Stoß in sehr guter Verbindung.

### § 28. Die Schifffahrtswege.

1. Schifffahrt auf dem Rhein bis zum Bodensee. Man darf mit großer Sicherheit die Mündung des Illflusses unterhalb Feldkirch als den Endpunkt der geregelten Rheinschiffahrt im Spätmittelalter annehmen.<sup>105</sup> Bis hier war der Rhein gut schiffbar, und der Markt von Feldkirch bildete einen wichtigen Anziehungspunkt. Der Rheinschiffahrtsverkehr zwischen Bodensee und Feldkirch war bei günstigem Wasserstand lebhaft.<sup>106</sup>

Es müssen aber auch Kaufmannsgüter diese Wasserstraße gewählt haben, die weiter als bis Feldkirch gingen;<sup>107</sup> in erster Linie wohl die Arlberggüter der St. Galler, auch Salz, das von Hall über den Arlberg kam. Aber auch die Güter der rechtsrheinischen Straße werden von Feldkirch aus und bis Feldkirch hie und da den Wasserweg benutzt haben,<sup>108</sup> der zwischen Bodensee und Feldkirch in beiden Richtungen, aufwärts und abwärts, möglich war.<sup>109</sup>

Endlich sei in diesem Zusammenhang noch erwähnt, daß die

<sup>103</sup> St. Galler Urk. VI Nr. 5453 von 1452 „an der rychs stras, die (von St. Gallen) gen Appenzell gät“.

<sup>104</sup> Appenzeller Urk. I Nr. 1388 von 1492 „gassen, da die alt Lezi was“.

<sup>105</sup> Kopialbücher a.a.O., S. 71. Für die Station Feldkirch wird angegeben: „Was aber von Chur auf dem Rhein mit Flössen herabgeführt wird, wovon aber das Kaufmannsgut ausgeschlossen ist, da es zu Wagen geführt werden soll, wird zu Höchst verzollt.“

<sup>106</sup> Harry A., a.a.O., S. 105 „oft schwammen Flotten von mehr als 32 Schiffen auf dem Rhein, um die Bedürfnisse des Marktes von Feldkirch zu decken“. Quelle ist leider nicht angegeben.

<sup>107</sup> Schelling, St. Galler Handelsurk. a.a.O. Nr. 24 von 1311, Juni 28. Fischahausen: „Da der Rhein des Reichs freie Straße sei, solle niemand auf dem Rheine Beschätz (Zoll) nehmen, als allein von dem über die Berge gehenden oder kommenden Gute.“

<sup>108</sup> St. Galler Urk. VI Nr. 4595 von 1444, Mai 11. „Korn, so etlich von Appenzell den (Feldkircher Kornführern) auf dem Rin aufgehept hand“. Es war Korn, das vom Feldkircher Markt nach Oberrätien ging.

<sup>109</sup> Schelling a.a.O. Nr. 24 von 1311, Juni 28. „daß über die Berge kommt oder dahin gat den Rin auf alde abe“.

Fahrten der st. gallischen Fähre zu Nieder-Steinach bodensee- und rheinaufwärts bis Lustenau gingen.<sup>110</sup> Von Lustenau nahmen die st. gallischen Güter dann wohl den Weg rechtsrheinisch zum Arlberg und nach Chur.

2. Bodenseeschiffahrt. Vorauszunehmen ist die Bestimmung aus dem Jahre 1525, wonach „der See jedermann frei sei, och die von Costanz, Ueberlingen, Lindau und Feldkirch all frei fahrend“.<sup>111</sup> Danach galt also wohl von alters her der Satz, daß die Freiheit der Schiffahrt auf dem See jedem Markt- und Stadt- und Fährort zukam. Auch Feldkirch nahm also daran teil. Nicht befremden darf es, daß der im Spätmittelalter recht wichtige Hafen Buchhorn nicht angeführt wird. Das steht durchaus im Einklang mit dem Wortlaut der Kopialbücher,<sup>112</sup> die deutlich zeigen, wie die Bedeutung Buchhorns im Anfang des 16. Jahrhunderts an die Reichsstadt Lindau überging, wohl im Zusammenhang mit den Wirren des Bauernkrieges.

Aus dem 15. Jahrhundert ist deutlich nachgewiesen, daß der Bodensee auch von mailändischen und florentinischen Kaufleuten befahren wurde. Im Jahre 1409 erteilte der Stadtrat von Konstanz den Kaufleuten der Stadt Florenz sicheres Geleit über den Bodensee,<sup>113</sup> und 1423 fuhr ein Kaufmann aus Mailand seeaufwärts und wurde von den Luzernern und Schwyzern abgefangen.<sup>114</sup> Mailand hatte damals diesen Weg eingeschlagen, weil ihm wegen des Zerwürfnisses mit Luzern und den übrigen Orten der Gotthard verschlossen war.

Die großen Transithäfen am jenseitigen Ufer des Sees waren im Spätmittelalter Lindau und Buchhorn (Friedrichshafen). Hier gingen sowohl die Transitgüter nach Italien und von Italien her durch, wie die bodensee- und rheinabwärts bestimmten Güter, davon letztlich namentlich das Haller Salz für den Markt von Zürich.

Neben diesen beiden Haupthäfen wußten sich am jenseitigen Ufer noch eine Bedeutung zu erringen die Orte Ueberlingen als Kornhafen, Meersburg<sup>115</sup> und Langenargen.

<sup>110</sup> St. A. Zürich C II 21 St. Gallen 79 von 1467. Steinach.

<sup>111</sup> Rechtsquellen des Kantons St. Gallen, I. Bd., I, S. 169/170. Auszug aus dem Rapperswiler Urteil über die Fähre zu Steinach. 1525, Juli 17.

<sup>112</sup> Kopialbücher a.a.O., S. 66 „vor vielen Jahren sind die Kaufmannsgüter nach Mailand, Genua und anderen Orten... auch auf Buchhorn verführt worden.“

<sup>113</sup> Urk. von 1409, Dezember 11. bei Ruppert, Konst. Chronik, S. 335.

<sup>114</sup> Dacher, Chronik von Konstanz, bei Ruppert a.a.O., S. 124.

<sup>115</sup> Meersburg kam namentlich für die Überfahrt nach Konstanz in Betracht, s. Wolkenhauer, Eine kaufmännische Itinerarrolle aus dem Anfang des 16. Jahrhunderts, S. 188 „Meersburg = Über see = Costanz“. (Hansische Geschichtsblätter 1908.)

Am diesseitigen Ufer dürfen wir wohl als Haupthäfen bezeichneten Fußach, Rorschach und Konstanz. Fußach nahm den großen Verkehr der rechtsrheinischen Straße auf. Konstanz war der wichtige Fußpunkt der Bodenseeschiffahrt, wo alles durchmußte, was rheinabwärts gegen Stein a. Rh. oder Schaffhausen wollte. Hier ging auch das meiste Salz für den Zürcher Markt durch, und wohl nur der geringere Teil nahm den Landweg von Konstanz oder schon von Arbon aus in den Thurgau und nach Zürich.<sup>116</sup>

Rheineck kam mehr für die Rheinschiffahrt in Betracht und hatte den allergrößten Teil seiner früheren Bedeutung seit Mitte des 15. Jahrhunderts an das österreichische Fußach abgeben müssen.

Wichtig war aber schließlich noch Arbon als Hafenort für die große Thurgauer Ostwestlinie und die Bischofszellerlinie, und Steinach als der stadt-st. gallische Hafenort. Das „far zu Steinach“ finde ich erstmals 1358 erwähnt.<sup>117</sup> Seit der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts gingen die Fahrten des Fährschiffes im Dienste der Stadt von Steinach hinauf in den Rhein bis Lustenau und bodenseeabwärts bis in den Untersee.<sup>118</sup> Auch mit den gegenüberliegenden Bodenseehäfen stand man in Verbindung.<sup>119</sup>

Als um die Wende dieser Epoche die Fähre zu Nieder-Steinach an den Abt kam, wurden wöchentlich Fahrten ausgeführt.<sup>120</sup> Die Entwicklung Steinachs wurde jetzt aber zugunsten Rorschachs ganz zurückgehalten.

3. Untersee-Rheinschiffahrt. Diesem Wasserweg kam auch im Spätmittelalter starke Bedeutung zu. Er vermittelte einmal die Verbindung zwischen den Städten, die sich am Ufer des Rheins entwickelt hatten, Konstanz, Stein a. Rh., Schaffhausen und den andern. Der Rhein trug aber auch die Schwergüter und andere Kaufmannswaren. Einen sehr namhaften Teil der auf dem Rhein beförderten Güter stellte wohl immer noch das hallische Salz dar, das vom Bodensee und von Lindau her den Rhein herabkam und in den verschiedenen Ländestationen ausgeladen und nach Zürich und der Mittelschweiz transportiert wurde. Aber auch für den Ver-

<sup>116</sup> Ruppert, Konst. Chroniken a.a.O. Beilagen Urkunden, S. 315, Urk. von 1353. Kaiser Karl IV. gewährt Konstanz einen Brückenzoll „von einer schiben salz über die brugg oder durch die brugg ze führen“.

<sup>117</sup> Urk. St. Gallen III Nr. 1354 von 1358, August 23.

<sup>118</sup> St. A. Zürich C II 21. St. Gallen, 79, von 1467.

<sup>119</sup> Rechtsquellen St. Gallen a.a.O. I, S. 174, von 1570. Beziehungen zu Überlingen.

<sup>120</sup> Rechtsquellen St. Gallen a.a.O. I, S. 169/170.

fehr der schwäbisch-fränkischen Städte mit den Messen von Genf, Lyon und Zurzach fiel diese Wasserstraße hervorragend in Betracht.<sup>121</sup>

Auf der Rheinstrecke ging der Verkehr in beiden Richtungen.<sup>122</sup> Solange der Thurgau in österreichischen Händen war, machte der österreichische Herzog das Recht geltend, daß „das Kaufmannsgut, das den Rhein abgehe, nirgends ausgeladen werden dürfe als im Salzhof zu Schaffhausen“.<sup>123</sup> Ausdrücklich wird für Diezehofen gesagt: „daß sie zu Diezehofen kein Salz und Eisen, welches rheinabwärts komme, ausladen dürften“.<sup>124</sup> In Schaffhausen erhob nämlich der österreichische Herzog den Zoll. Diezehofen hatte also während des 14. Jahrhunderts mehr den Charakter einer Brückenstadt als einer Ländestation, während Schaffhausen eine ausgesprochene Ländestation und ein Stapelplatz<sup>125</sup> für die Rheinschiffahrtsgüter war. Als aber einmal der Thurgau eidgenössisch wurde, wechselten diese Verhältnisse. Da wurde neben Schaffhausen auch Stein a. Rh. ein bevorzugter Ländeplatz, speziell für die Lyonergüter, die von Schwaben-Franken über Lindau und Buchhorn kamen.<sup>126</sup>

Eglisau war die nächste Ländestation für Salz und andere Güter, die für den Zürcher Markt bestimmt waren.<sup>127</sup>

Was weiter rheinabwärts ging, wurde entweder bei Kaiserstuhl geländet und nach der Westschweiz geführt oder bei Zurzach abgesetzt. Der Zoll zur Schnelle (Eglisau)<sup>128</sup> nennt unter anderm viel Leder, das wohl für Zurzach bestimmt war.<sup>129</sup>

Ein letzter Teil Kaufmannsgut ging endlich rheinabwärts gegen Basel und ins Elsaß.

Es gilt nun noch, den Weg von West nach Ost anzugeben:

Der Rhein war von Schaffhausen an auch aufwärts schiffbar. Diese Strecke konnte also für den Rückweg von Lyon nach Schwaben-

<sup>121</sup> Kopialbücher a.a.O., S. 78/79 wird von den ab Lindau kommenden Waren gesagt: „fahren gen Konstanz, von da durch die Rheinbrücke bis gegen Stein, da laden sie wieder auf die Wagen und ziehen ... auf Lyon“.

<sup>122</sup> Siehe Anmerkung 128 und Text dazu betr. Marktschiff, das allwöchentlich von Schaffhausen bis Diezehofen oder Stein a. Rh. fuhr.

<sup>123</sup> Schaffh. Reg. a.a.O. Nr. 1170 von 1385, Januar 26.

<sup>124</sup> Schaffh. Reg. a.a.O. Nr. 1045 von 1376, Juli 11.

<sup>125</sup> Stapelort war der Salzhof. Hauptgut war also das Salz, daneben viel Eisen.

<sup>126</sup> Siehe Anmerkung 121.

<sup>127</sup> St. A. Zürich A. 59 a.a.O. Zoll Schnelle (Eglisau).

<sup>128</sup> St. A. Zürich A. 59.

<sup>129</sup> Siehe auch Straub R. J., Oberrheinschiffahrt, S. 102/03.

Franken dienstbar gemacht werden. Aber die Zeugnisse, die aus den Urkunden vorliegen, zeigen nur, daß diese Strecke lokalen Bedürfnissen diente.<sup>130</sup> Sonst aber wählten die Kaufleute die Übergänge der Brückenstädte am Rhein, Kaiserstuhl, Eglisau, Schaffhausen,<sup>131</sup> Dießenhofen und Stein a. Rh., endlich auch Konstanz, um vom Westen her nach Schwaben und Franken zurückzukehren.

Es ist aber wohl anzunehmen, daß schon im Spätmittelalter auch der Wasserweg von Stein a. Rh. bis Buchhorn und Lindau für den von West nach Ost gehenden Kaufmannsgüterverkehr gewählt wurde. Ein unmittelbarer Beweis dazu liegt uns aber erst aus der Mitte des 16. Jahrhunderts vor.<sup>132</sup>

4. Walensee = Zürichsee = Limmatschiffahrt.<sup>133</sup> Diese Wasserstraße bildete auch im Spätmittelalter noch eine wichtige Verkehrslinie. Zwar war nach der Zürcher Zunftrevolution 1336 der Zürcher Handel eingeengt, und man beschränkte sich in Zürich jetzt für zwei Jahrhunderte auf den Handel mit den beiden Massenartikeln Salz und Eisen, wozu noch Korn und Wein kamen.<sup>134</sup> Das Eisen kam zu einem bedeutenden Teile „aus Curwahlen“<sup>135</sup> auf dieser Wasserstraße. Das Korn ging denselben Weg vom Zürchermarkt seetaufwärts in die Innerschweiz oder auch nach Glarus und Curwahlen. Auch Salz vom Arlberg her kam über Sargans und den Walensee nach Schwyz;<sup>136</sup> das für den Zürcher Markt bestimmte gelangte vom Rhein her nach Zürich und ging zu einem bedeutenden Teile über den See nach Horgen und über die Horgenstraße nach Zug und in die Innerschweiz.

Wenn seetaufwärts nur wenige Massengüter, wie Korn, Salz, Wein und Fische geführt wurden, so war die Anzahl der seeabwärts

<sup>130</sup> Siehe Anm. 128 betr. Marktschiff Schaffhausen-Dießenhofen und Stein a. Rh.

<sup>131</sup> Kopialbücher a.a.O., S. 77 betr. die „untere Straße“, die über Schaffhausen und die Landgrafschaft Nellenburg ging: „Der Kaufmannswaren, so aus Lyon und anderen Orten aus welschen ins teutsche Land gebracht worden, sind etwann allhie viel vorbeigeführt worden.“ (allhie = Schaffhausen).

<sup>132</sup> Kopialbücher a.a.O., S. 77 „ungefähr seit 20 Jahren haben die Fuhrleute durch die Eidgenossenschaft eine andere Straße ... gegen Stein, daselbst stoßen sie ab, laden die Waren auf Schiffen, die werden auf dem Rheine bis gegen Buchhorn geführt“. Offenbar war diese Wasserstraße auch früher in dieser Weise befahren worden.

<sup>133</sup> Ausführlich über diese Wasserstraße: O. Bollenweider, Gesch. des Verkehrs auf der Wasserstraße Walenstadt-Zürich-Basel, in Schweiz. Studien zur Geschichte Wiss. IV, Heft 3, 1912.

<sup>134</sup> Bollenweider a.a.O., S. 429. Nebenbei: die Textangaben sind meistenteils Bollenweider entnommen und deshalb nicht besonders vermerkt.

<sup>135</sup> Zürcher Stadtbücher II Nr. 186 von 1425, S. 367.

<sup>136</sup> Häuser-Kündig a.a.O., S. 14/15.

kommenden Güter bei weitem größer. Da kamen neben den Schwergütern Eisen und Stahl eine sehr mannigfaltige Auswahl von allerlei Handelswaren, wie Metallfabrikate, Werksteine, Textilprodukte, Spezereien und Westlinerweine.<sup>137</sup> Die Herkunft dieser Waren müssen wir in Mailand mit seiner ausgedehnten Metallindustrie und im übrigen Italien suchen. Die Wasserstraße Walenstadt-Zürich war also noch immer der wichtige Verbindungsweg zwischen Italien und Westdeutschland. Wir dürfen trotz der Abnahme des Zürcher Handels den Verkehr auf dieser Wasserstraße gar nicht als gering anschlagen.

Wenn die Kaufmannsgüter bei der Fähre von Maienfeld über den Rhein geschafft waren, gelangten sie zu Wagen über Sargans-Berschis<sup>138</sup> nach Walenstadt. Der Walensee war trotz seinen Stürmen leicht zu überwinden, wenn man die richtige Zeit zur Überfahrt wählte. Zwischen Walensee und Zürichsee bestand eine fortlaufende schiffbare Wasserrinne, durch die aber für die seeaufwärts gehende Wasserausfahrt die Schiffe getrefft werden mußten, das heißt sie wurden von den Leuten aus dem Gasterland mit Seil und Pferden bis Weesen hinaufgezogen.<sup>139</sup>

Die Limmat ab Zürich war nur abwärts und auch da wegen des starken Gefälles nur von geübten Schiffern befahrbar. Seit 1447 besaß Zürich das Recht, „den Schiffahrtsweg limmatabwärts aufzutun, damit des Reiches Straße dermaßen offen stehe, daß die Menschen mit Leib und Gut sicher gefertigt werden mögen.“<sup>140</sup> Um diese Zeit entstand die Zürcher Gesellschaft der Niederwasserschiffer. Es wurden jetzt auch Regeln für diesen Limmat-Schiffahrtsverkehr festgelegt, und immer deutlicher tritt die Organisation dieser Gesellschaft hervor. Ihre Fahrten gingen in den weitaus überwiegenden Fällen bis Basel, daneben aber auch mit Zurzachergut bis Klingnau.<sup>141</sup>

Auch für die Schiffahrt auf dem Zürichsee bildete sich eine Schiffer-Vereinigung heraus, die Zürcher Oberwasserauf-Gesellschaft. Für sie war namentlich der Pilgerverkehr nach Einsiedeln

<sup>137</sup> Bollenweider a.a.O., S. 463.

<sup>138</sup> Klingenberger Chronik a.a.O., S. 245 f. „zugend si gen Bäriss ... und morndes gen Sargans“. 1440.

<sup>139</sup> Klingenberger Chronik, S. 245 „wolten inen die vñ dem Gasteren weder roß noch züg lichen. Also muosten die von Zürich die Schiff von hand durch die Lint vñ ziehen“.

<sup>140</sup> Bollenweider, S. 435.

<sup>141</sup> Bollenweider, S. 448 f.

wichtig.<sup>142</sup> Aber die Pilger führten auch limmatabwärts auf ihrer Heimreise.

Im Jahre 1532 kam dann die Schiffahrt auf Zürichsee und Walensee unter die gemeinsame Herrschaft der drei Orte Zürich, Schwyz und Glarus.<sup>143</sup> Nach Jahrzehntelangen Streitigkeiten trat sie damit endlich in geregelte Bahnen.

#### IV. Der Zustand und der Unterhalt der Straßen der Nordostschweiz im Spätmittelalter.

##### § 29. Der Zustand der spätmittelalterlichen Straßen.

1. Die Landstraßen. Die Straße Stockach-Schaffhausen-Kaiserstuhl-Baden wurde 1495 fahrbar gemacht.<sup>1</sup> Zeugnisse von solchen Tatsachen sind äußerst selten. Wir dürfen uns überhaupt keine zu großen Vorstellungen über die Fahrbarkeit der spätmittelalterlichen Straßen machen, besonders dann, wenn wir das Zeugnis des Jörg Schönögli von Chur über die große rechtsrheinische Straße vom Jahre 1459 hören: „wie d<sup>z</sup> ihm wohl k<sup>nd</sup>ft, d<sup>z</sup> die von der Altenstatt, die Feldkirch und auch die von Tisis (bei Feldkirch) mit kaufmannsgut, und besonder mit kupffer, heruf gen Chur ein schlechten wegs gefahren seigindt.“<sup>2</sup> Wenn es schon um diese große Transitstraße im 15. Jahrhundert so wenig gut bestellt war, werden die Ostweststraßen im Mittelland auch nicht viel besser ausgesehen haben.

Die Fahrbarkeit einer Straße ging also wohl nicht sehr viel weiter, als daß sie eben etwas besser war als der schmale holperige Saumweg, auf dem nur Rosse gehen konnten. Ausnahmen möchte es immerhin geben. Aber mit sechsspännigen Fuhrwerken konnte man auch Straßen befahren, die nicht chausseeartig waren; sechs Rosse rissen die tiefgebauten Wagen<sup>3</sup> auch über Steine und durch tiefe Löcher.

Zusammenfassend dürfen wir annehmen, daß alle Hauptlinien im Mittelland und in Flusstälern fahrbar waren, während die Ge-

<sup>142</sup> Bollenweider, S. 460.

<sup>143</sup> Bollenweider, S. 476.

<sup>1</sup> Siehe Anmerkung 42 III C und Anmerkung 56 II C.

<sup>2</sup> Anzeiger für Schweiz. Altertumskunde. 1911. S. 255.

<sup>3</sup> Siehe die Ansicht von St. Gallen (um 1495) von Vogtheer, im Graphischen Kabinett der Zentralbibliothek Zürich, wo solch ein Lastwagen abgebildet ist.

birgslinien mit Ausnahme des Septimers Saumwege waren, wo nur Saumrosse gehen konnten.

2. Die Straßen in den Städten. In den größern Städten wie Zürich, Konstanz, St. Gallen sind die Polizeiverordnungen für die Instandstellung der Stadtstraßen häufig.<sup>4</sup> Aber auch hier dürfen wir uns vom Zustand der Straßen und Gassen keine zu günstige Vorstellung machen. Weil eine genügende Ableitung des Wassers fehlte und die Städte auch landwirtschaftliche Gebäude in ihren Mauern bargen, war es nicht möglich, die Straßen sauber zu halten.

### § 30. Der Unterhalt der Straßen und der Brücken.

1. Der Unterhalt der Straßen. Wenn man die Rechtsquellen der Kantone nach Bestimmungen über den Straßenunterhalt durchsieht, so wird man inne, daß die Pflicht des Straßenunterhalts eine Pflicht der Anstößer, insbesondere der anstözenden Gemeinde war. Das geht schon aus dem obigen Zeugnis von 1441 einigermaßen hervor. In den Rechtsquellen St. Gallens I, S. 36 wird dann von Rorschach deutlich gesagt: „die selbigen gassen solend die anstößer in eren halten und machen.“ Ebenda S. 359 wird von Goßau gesagt: „Item wo Landstraßen zwischent guetter hingang, da sollen die anstößer die weg und die straßen machen.“ Rechtsquellen St. Gallens I, S. 338: „wo aber groß schlipffinen in die straßen fämmend, da sol ain g m a i n d die weg machen.“<sup>5</sup>

Im Gebiete des Fürstabts von St. Gallen erstreckte sich also die Unterhaltspflicht für große Schäden der Landstraßen auf die Gemeinde, für kleinere Schäden auf die anwohnenden Privat-eigentümer.

In Zürich bestand im 16. Jahrhundert schon eine viel weitergehende Unterhaltspflicht der Gemeinde.<sup>6</sup>

2. Der Unterhalt der Brücken. Der Unterhalt eines so kostspieligen Bauwerkes wie einer Rhein- oder Reußenbrücke er-

<sup>4</sup> Zürcher Stadtbücher I, II, III, desgl. Ruppert, Chroniken a.a.O., S. 377 ff. Auszüge aus den Ratssbüchern und Satzungen der Stadt Konstanz.

<sup>5</sup> Diese Zeugnisse entstammen alle der II. Hälfte des 15. Jahrhunderts und der I. Hälfte des 16. Jahrhunderts. Die Rechtsverhältnisse sind älter.

<sup>6</sup> Zürcher Rechtsquellen I, S. 401 „Item und des ersten, so sond die von Bassersdorf die ... straß bis (folgt eine Grenzbezeichnung) machen, beschütten und in eren halten. Zum andern, so sond die von Dietlikon und Rieden sölliche straß von (Grenzörtlichkeit) usshin machen und beschütten“. Die Gemeinde hatte also hier für den gesamten Unterhalt der Landstraße aufzukommen, nicht nur für die großen Schäden.

forderte große Opfer. Für die Abtragung der Schuldsumme einer gebauten Brücke und für deren Unterhalt wurde der Brückenzoll erhoben. Eine Urkunde der Stadt Mellingen vom Jahre 1394 sagt deutlich: „Uff der brugg da selbs ist ain zoll. Der selb zoll ist den burgern ergeben, das sy die brugg mit bezren sullen.“<sup>7</sup>

War eine neue Brücke notwendig geworden, so wurde wohl in den meisten Fällen ein erhöhter Brückenzoll erhoben, wie das hervorgeht aus einer Mellinger Urkunde von 1408.<sup>8</sup>

Der Brückenzoll genügte aber noch nicht für den Bau und den Unterhalt der Brücke. Besonders bei großen Rheinbrücken mußten noch andere Leistungen herangezogen werden. Diese Verhältnisse erhellen aus einer Urkunde über die Brücke von Kaiserstuhl, die aus dem Jahr 1480 stammt.<sup>9</sup>

In diesem Zusammenhang sei endlich auch erwähnt, wie der Bau und der Unterhalt der Glattbrücke (bei Glattbrugg) zwischen der Stadt Zürich und der Gemeinde Dübendorf im Jahre 1518 bestritten wurde.<sup>10</sup> Hier übernimmt die Stadt die Geldlasten, und die Landgemeinde trägt Materiallieferungen und Gemeindewerk.

<sup>7</sup> Rechtsquellen des Margaus a.a.O. VI Abt. Mellingen, S. 289, Nr. 14 Rundschafft über die Rechte der Herrschaft in Mellingen.

<sup>8</sup> Rechtsquellen des Margaus VI Abt. Mellingen, S. 298 von 1408.

<sup>9</sup> Rechtsquellen des Kantons Margau III Abt. Kaiserstuhl, S. 50/51.

<sup>10</sup> Rechtsquellen des Kantons Zürich II, S. 460.

## Literaturverzeichnis

### A. Quellen.

#### U n g e d r u c k t e :

St. A. Zürich A 58 Zollordnungen.

- A 59 Zölle auf der Landschaft.
- A 252 Stein am Rhein.
- Urkunden, Stadt und Landschaft. Nrn. 1846, 1847, 1870, 1874, 1887 bis 1891, 1892 u. f.
- C. II. 21. St. Gallen, 79 (Fahr bei Steinach).

Stadtbibl. Bern. Berner Schilling, Bilderchronik 1484.

- Spiezer Schilling, Bilderchronik, 1480.

Bürgerbibl. Luzern. Luzerner Schilling, Bilderchronik 1507.

Stadtbibl. Aarau. Schodoler, Bilderchronik, um 1515.

Gem. Archiv Bremgarten. Schodoler, Bilderchronik um 1515.

Kts. Bibl. Aarau. Silberysen, Bilderchronik, 1572.

Kupferstich-Kab. Berlin. Toggenburger Bibel, 1411.

Schweiz. Landesmuseum. Phot. von Ulrich Boners Edelstein, Bilderchronik, 1403.

- Funde. Goldwaren aus der Krim, gefunden bei Zürich, Bülach, Beringen. Frühmittelalter.

Kopialbücher, gedruckt bei Stolz O. siehe ebenda.

#### G e d r u c k t e :

Abschiede, Eidgenössische. Band I—III. 1858—1874.

Capitularia Regum Francorum. Mon. Germ. Hist. Legum sectio II. Hannover 1883/1897.

Continuatio Casuum sancti Galli. Conradi de Fabaria Cont. In St. Gall. Geschichtsquellen. Meyer von Knonau, St. Gallen 1879.

Diplomaticum carolinum. Tom. 1. In Mon. Germ. Hist.

Dümmler E., Das Formelbuch des Bischofs Salomo III. von Konstanz aus dem 9. Jahrhundert. 1857.

Ekkehardi (IV.) Casus sancti Galli. In St. Gall. Geschichtsquellen, Meyer von Knonau. St. Gallen 1877.

Gemeindearchive, st. gallische. Band I—III. Historischer Verein des Kantons St. Gallen. 1878—1897.

Hedio C., Eyn außerlesse Chronik von anfang der Welt. Straßburg 1543.

Helbok A., Vorarlberger Regesten. (Quellen-Geschichte Vorarlberg und Lichtenstein I.) Bern 1920.

Klingenberger Chronik aus dem 15. Jahrhundert. A. Henne, Gotha 1861.

Kuchimeister Ch., Nüwe Casus Monasterii sancti Galli, 1353. G. Meyer von Knonau in St. Gall. Geschichtsquellen.

- König Hermannus, Wallfahrtsbuch. (Drucke des 15. und 16. Jahrhunderts. Heitz, Straßburg 1899.) Konrad Häbler.
- Ladewig P., Regesten zur Geschichte der Bischöfe von Konstanz. Band I bis III. Innsbruck 1887 f.
- Leges Alamannorum. In Mon. Germ. Hist. Leg. Sect. I. Leg. Nat. Germ. V/1. Hannover 1888.
- Marmor, Urkundenauszüge zur Geschichte der Stadt Konstanz. In Schrift. d. Ver. f. Gesch. d. Bodensees. Bd. IV. 1873.
- Dertel Sebaldus, Reisetagebuch 1521—1522. In Mitteilungen aus dem germ. Nationalmuseum. Jahrgang 1896.
- Ratperti casus sancti Galli. In Mitteilungen zur vaterländischen Geschichte des Kantons St. Gallen. Meyer-Knonau 1872.
- Rechtsquellen des Kantons Aargau. E. Welti und W. Merz. 1900—1915.
- Rechtsquellen des Kantons St. Gallen. M. Gmür. 1903—1906. 1. Teil: Band 1—2.
- Rechtsquellen des Kantons Zürich. R. Hoppeler. 1910—1915. 1. Teil: Band 1—2.
- Ringholz O., Itinerarium Einsidlense aus dem 13./14. Jahrhundert. S. A. Anzeiger für Schweizer Geschichte. 8. 1898—1901.
- Rudolf von Ems, Weltchronik. 13. Jahrhundert. G. Chrismann in Deutsche Texte des Mittelalters. 20. Band. Berlin 1915.
- Ruppert Ph., Chroniken der Stadt Konstanz. 1891.
- Ryff A., Selbstbiographie, 1592. S. A. Beiträge zur vaterländischen Geschichte. Basel, Bd. IX. 1870.
- Schelling A., St. gallisches Handelsurkundenbuch. 2 Bände.
- Schinz H., Versuch einer Geschichte der Handelschaft der Stadt und Landschaft Zürich. Zürich 1763.
- Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees. Bd. 30. Urkunde wegen der Stockacher-Schaffhauser Linie, 1495.
- Siedel, Acta, Bd. II, Urkundenregesten.
- Stolz O., Verkehrsverbindungen des oberen Rhein- und Donaugebietes Mitte des 16. Jahrhunderts. S. A. Zeitschrift für Geschichte des Oberrheins. Bd. 38/39. 1923: Kopialbücher auf Seiten 66—88.
- Stumpf J., Gemeiner loblichen Endgnoschafft... (Bilderchronik). Zürich 1548.
- Türst Conrad, De Situ Confoederatorum Descriptio. 1495/1497. Quellen zur Schweizer Geschichte. Bd. 6. Basel 1884.
- Urbar, Habsburgisches. R. Maag, Quellen zur Schweiz. Geschichte, Band 14—15. Basel 1894 f.
- Urkundenbuch, Appenzeller. Th. Schieß. Trogen 1913.
- Urkunden des Stadtarchivs Baden. 2 Bände. E. Welti. Bern 1896/1899.
- Urkunden des Kantons Glarus. S. A. Jahrbuch des Historischen Vereins Glarus. 2 Bände.
- Urkundenbuch der Abtei St. Gallen. Wartmann. St. Gallen 1892 f. Band 1—5 und Band 6, Lief. 1—2 (1918).
- Urkundenregister für den Kanton Schaffhausen. 2 Bände. 1906.
- Urkundenbuch, Thurgauisches. Band 1—3 und Band 4, Lief. 1—3. Frauenfeld 1917—1928.

Urkundenbuch der Stadt und Landschaft Zürich. 11 Bände. J. Escher und P. Schweizer.

Wolkenhauer Aug., Eine kaufmännische Itinerarrolle aus dem Anfange des 16. Jahrhunderts. S. A. Hansische Geschichtsblätter 1908.

Zürcher Stadtbücher des XIV. und XV. Jahrhunderts. H. Zeller-Werdmüller. Leipzig 1899.

### B. Darstellungen.

Ummann H., Die Zurzacher Messen im Mittelalter. Taschenbuch der Historischen Gesellschaft des Kantons Aargau. 1923. S. 1—154.

Anzeiger für Schweizerische Altertumskunde. Jahrgänge 1876—1926.

Audéat E., Verkehrsstraßen und Handelsbeziehungen Berns im Mittelalter. Diss. Bern. Langensalza 1921.

Baumann G., Bernisches Straßenwesen bis 1798. Diss. Bern 1925.

Bavier S., Die Straßen der Schweiz. Zürich 1878.

Bener G., Studie zur Geschichte der Transitwege durch Graubünden. Chur 1908.

Beyerle K., Grundherrschaft und Hoheitsrechte des Bischofs von Konstanz in Arbon. S. A. Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees. Heft 32. 1903.

Bikel H., Wirtschaftsverhältnisse des Klosters St. Gallen. Freiburg i. Br. 1914.

Blumer P., Das Landgericht und die gräfliche Hochgerichtsbarkeit der Landgrafen im Thurgau. Diss. Leipzig 1908.

Bluntschli J. C., Staats- und Rechtsgeschichte der Stadt und Landschaft Zürich. 2 Bände. Zürich 1838/1839.

Borel Fr., Les foires de Genève au XV<sup>e</sup> siècle. Genève 1892.

Börlin G., Transportverbände und Transportrecht der Schweiz im Mittelalter. Diss. München. Zürich 1896.

Caro G., Urbar des Reichsguts in Currätien. S. A. Mitteilungen des Instituts für österreichische Geschichtsforschung. Bd. 28. Innsbruck 1907.

Dierauer J., Geschichte der schweizerischen Eidgenossenschaft. Band 1—2. 3. Auflage. Gotha-Stuttgart 1920—1924.

Döka C., Bodensee im internationalen Recht. Verbandsschrift 1927 des Nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee.

Flückiger und Mittelholzer, Die Schweiz aus der Vogelschau. Zürich-Erlenbach 1924.

Frey W., Beiträge zur Finanzgeschichte Zürichs im Mittelalter. Diss. Zürich. 1910.

Geering Tr., Handel und Industrie der Stadt Basel. Basel 1886.

Götzweiler H., Loslösung der Schweiz vom Deutschen Reich. 1928, unpubliziert. Manuskript in meinem Besitz.

Hauser-Kündig, Salzwesen der Innerschweiz. Diss. Zürich 1927.

Härry A., Historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege. Zwei Bände. 1911 f. Erschienen in den Publikationen des Nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee.

- Heer G., Geschichte des Landes Glarus. Band 1—2. Glarus 1898.  
 — Zur Geschichte des glarner. Verkehrswesens. Heft IV. Glarus 1919.
- Helbock A., Die Bevölkerung der Stadt Bregenz vom 14. bis 18. Jahrhundert. Innsbruck 1912.
- Herzog H., Die Zurzachermessen. Separatabdruck aus dem Taschenbuch der historischen Gesellschaft des Kantons Aargau. 1898.
- Lexikon, Historisch-Biographisches, der Schweiz. Band I—VI. Neuenburg 1921—1927.
- Lexikon, Geographisches, der Schweiz. Band I—VI. Neuenburg 1902—1910.
- Ludwig F., Untersuchungen über die Reise- und Marschgeschwindigkeit im 12. und 13. Jahrhundert. Berlin 1897.
- Meyer H., Die römischen Alpenstraßen in der Schweiz. Mitteilungen der Antiq. Gesellschaft in Zürich. 13. Zürich 1858—1861.
- Meyer K., Einführung in die historisch-geographische Betrachtungsweise. Kolleg, gehalten an der Universität Zürich. 1926.
- Geographische Vorausseckungen der eidgenössischen Territorialbildung. Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Schwyz. Bd. 34. Schwyz 1927. S. 29—224.
- Schaffhauser in Como. Zeitschrift für Schweizergeschichte, IX, 1929, Seite 188 ff.
- Miller K., Itineraria Romana. Stuttgart 1916.
- Mitteilungen zur vaterländischen Geschichte, St. Gallen 1865, Historischer Verein, St. Gallen. S. II. betr. Römerstraßen.
- Moll K., Über die Römerstraßen und Römerbauten am Bodensee. S. II. Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees, Bd. 7.
- Müller J., Das spätmittelalterliche Straßen- und Transportwesen der Schweiz und Tirols. S. II. aus Geographische Zeitschrift, 1905. Teubner, Leipzig.
- Dehlmann E., Die Alpenpässe im Mittelalter. S. II. aus Jahrbuch für Schweizergeschichte. 1878/1879.
- Öhmann F., Die Anfänge des Postwesens und die Taxis. 1909.
- Öchsner M., Schwyz und der Verkehr über den Gotthard. 35. Heft der Mitteilungen des Historischen Vereins des Kantons Schwyz, 1927. „Ostschweiz“, Sonntagsblatt der, 1890, Nr. 9—13. Die st. gallischen Pilgerstraßen.
- Pfister H., Transportwesen der internationalen Handelswege von Graubünden. Diss. Leipzig. Chur 1913.
- Pupikofer J. A., Geschichte des Thurgaus. 2 Bände. Frauenfeld 1886.
- Rahn J. R., Architektur- und Kunstdenkmäler des Kantons Thurgau. Frauenfeld 1899.
- Rauers F., Zur Geschichte der alten Handelsstraßen in Deutschland. A. Petermanns Mitteilungen aus Justus Perthes Geographischer Anstalt, 52. 1906.
- Rietschel S., Markt und Stadt in ihrem rechtlichen Verhältnis. Leipzig 1897.
- Ringholz O., Geschichte des fürstlichen Benediktinerstifts Einsiedeln. 1888.  
 — Wallfahrtsgeschichte Unserer Lieben Frau von Einsiedeln. Freiburg im Breisgau 1896.

- Schaube A., Handelsgeschichte der romanischen Völker des Mittelmeergebiets bis Ende der Kreuzzüge. München 1906.
- Scheffel P. H., Verkehrsgeschichte der Alpen. 2 Bände. Berlin 1908.
- Schelling A., Die Kaufmännische Botenanstalt St. Gallen - Nürnberg. Diss. Zürich 1919.
- Schulte Al., Geschichte des mittelalterlichen Handels und Verkehrs zwischen Westdeutschland und Italien. 2 Bände. (2. Band Urkundenbeilagen.) Leipzig 1900.
- Geschichte der Großen Ravensburger Handelsgesellschaft 1380—1530. 3 Bände. Deutsche Verlagsanstalt 1923.
- Schweizer P., Anfänge der zürcherischen Politik. (Zürcher Taschenbuch 1888).
- Stähelin J., Die Schweiz in römischer Zeit. Basel 1927.
- Straub K. J., Die Oberrheinschiffahrt im Mittelalter. Sonderabdruck aus Schriften des Vereins für Geschichte des Bodensees, 41. 1912.
- Stückelberg E. A., Schweizerische Santiagopilger. Basel 1903.
- Vollenweider O., Geschichte des Verkehrs auf der Wasserstraße Walenstadt - Zürich - Basel. Diss. Zürich. Schweizerstudien zur Geschichtswissenschaft, IV. Band, Heft 3. 1912.
- Weber A., Die Sihl- oder Horgnerstraße und die Suſt in Zug. Zuger Neujahrsblatt 1886.
- Wyß Fr. von, Beiträge zur Schweizer Rechtsgeschichte. Zeitschrift für Schweizer Recht 17. Basel 1870.
- Zemp J., Die schweizerischen Bilderchroniken. Zürich 1897.

### C. Karten.

- Generalkarte der Schweiz Maßstab 1 : 250 000.
- Topographischer Atlas der Schweiz. Maßstab 1 : 25 000. (127 Blätter, die das Gebiet der Nordostschweiz betreffen.)
- Topographische Karte der Schweiz (Dufourkarte). Maßstab 1 : 100 000.
- Verkehrskarte der Schweiz, mit Ortslexikon. A. Jacot. 1926.
- Bogtheer Heinrich (H. B.), Waare Contrafactur der Iobl. Statt S. Gallen 1540? Im Graph. Cab. der Zentralbibliothek Zürich.

# Inhaltsverzeichnis

	Seite
<b>Einleitung.</b>	
I. Geographische Grundlagen . . . . .	1
II. Das römische Straßenwesen der Nordostschweiz . . . . .	4
<b>A. Das Straßen- und Schiffsahrtswesen der Nordostschweiz von der Invasion der Germanen bis zum Aussterben der Karolinger.</b>	
I. Die Einstellung der Politik zum Verkehrsweisen. Der Handel und der Pilgerverkehr.	
§ 1. Die Einstellung der Karolinger zum Verkehrsweisen. Der Bereich der Lokalmächte . . . . .	6
§ 2. Der Handel . . . . .	8
§ 3. Der Pilgerverkehr . . . . .	10
II. Die Fern-Straßenzüge und Schiffsahrtslinien.	
§ 4. Die Ostwestlinien . . . . .	11
§ 5. Die Südnordlinien . . . . .	12
III. Das Straßen- und Schiffsahrtswesen der Nordostschweiz: Die Straßenzüge und die Schiffsahrtslinien des Gebietes.	
§ 6. Kulturelles aus der Nordostschweiz im Frühmittelalter . . . . .	13
§ 7. Die Straßenzüge . . . . .	17
§ 8. Die Wasserwege . . . . .	19
IV. Der frühmittelalterliche Verkehr der Nordostschweiz in Recht und Verwaltung.	
§ 9. Die Rechtslage . . . . .	21
§ 10. Die Verwaltung . . . . .	22
<b>B. Das Straßen- und Schiffsahrtswesen der Nordostschweiz von den Ottonen bis zur Wahl Rudolfs von Habsburg.</b>	
I. Die Einstellung der Politik zum Verkehrsweisen. Der Handel und der Pilgerverkehr.	
§ 11. Die Einstellung der deutschen Reichsgewalt zum Verkehrsweisen. Der Bereich der Lokalmächte . . . . .	23
§ 12. Der Handel . . . . .	28
§ 13. Der Pilgerverkehr . . . . .	29
II. Die Fernstraßenzüge und Schiffsahrtslinien.	
§ 14. Die Südnordlinien . . . . .	33
§ 15. Die Ostwestlinien . . . . .	34
III. Das Straßen- und Schiffsahrtswesen der Nordostschweiz: Die Straßenzüge und die Schiffsahrtslinien des Gebietes.	
§ 16. Kulturelles aus der Nordostschweiz im Hochmittelalter . . . . .	35
§ 17. Die Straßenzüge . . . . .	42
a. Die Zeit des ausgesprochenen Feudalismus. 900—1100.	
b. Die Zeit des beginnenden zwischenstädtischen Verkehrs. 1100—1230.	
c. Die Zeit des gesteigerten zwischenstädtischen Verkehrs. 1230—1290.	
§ 18. Die Wasserwege . . . . .	51
IV. Der hochmittelalterliche Verkehr der Nordostschweiz in Recht und Verwaltung.	
§ 19. Die Rechtslage . . . . .	55
§ 20. Die Verwaltung . . . . .	55

<b>C. Das Straßen- und Schiffsahrtswesen der Nordostschweiz von der Gründung der Eidgenossenschaft bis zur Loslösung der Schweiz vom Deutschen Reich.</b>	<b>Seite</b>
I. Die Einstellung der Politik zum Verkehrswesen. Der Handel und der Pilgerverkehr.	
§ 21. Die Einstellung der alten Lokalmächte der Nordostschweiz zum Verkehrswesen. Der Einfluß der Eidgenossenschaft auf das nordostschweizerische Verkehrswesen . . . . .	57
§ 22. Der Handel . . . . .	69
§ 23. Die Zollstätten, die Märkte und die Kaufhäuser . . . . .	74
§ 24. Der Pilgerverkehr . . . . .	84
II. Die Fern-Straßenzüge und Schiffsahrtlinien.	
§ 25. Die Nord-Südlinien . . . . .	89
§ 26. Die Ost-Westlinien . . . . .	96
III. Das Straßen- und Schiffsahrtswesen der Nordostschweiz: Die Straßenzüge und die Schiffsahrtlinien des Gebietes.	
§ 27. Die Straßenzüge . . . . .	100
a. Die Hauptlinien internationalen Charakters.	
b. Die Linien mit sekundärem Charakter.	
Interlokale Wege.	
§ 28. Die Schiffsahrtswege . . . . .	113
IV. Der Zustand und der Unterhalt der Straßen der Nordostschweiz im Spätmittelalter.	
§ 29. Der Zustand der spätmittelalterlichen Straßen . . . . .	119
§ 30. Der Unterhalt der Straßen und der Brücken . . . . .	120
Literaturverzeichnis . . . . .	122

#### Kartenbeilagen:

Straßen und Schiffsahrtswege der Nordostschweiz im Frühmittelalter.

Straßen, Schiffsahrtswege und Pilgerwege der Nordostschweiz im Hochmittelalter.

Zölle, Märkte und Kaufhäuser der Nordostschweiz im Spätmittelalter.

Straßen und Schiffsahrtswege der Nordostschweiz im Spätmittelalter.