

Zeitschrift: Zürcher Taschenbuch
Herausgeber: Gesellschaft zürcherischer Geschichtsfreunde
Band: 79 (1959)

Artikel: Die alten Schiffahrtsrechte auf dem Zürichsee
Autor: Huber, Roland
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-985174>

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: 11.01.2026

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

Die alten Schifffahrtsrechte auf dem Zürichsee

Einleitung

In ältester Zeit wurde der Zürichsee von den Pfahlbauern befahren. Auch die Helvetier besaßen Schiffe. Das geht aus der Tatsache hervor, dass die Insel Ufenau zu jener Zeit schon besucht wurde. Eine dort ausgegrabene Graburne und ein Skelett bezeugen das. Die Ufenau scheint geradezu die Kultstätte der damaligen Seeanwohner gewesen zu sein¹. Von einer eigentlichen Schifffahrt kann jedoch erst gesprochen werden mit dem Aufkommen des Verkehrs, als die Schiffe nicht mehr ausschliesslich für den Eigengebrauch benützt wurden. Erst die gewerbliche Schifffahrt gab Anlass zur Errichtung von Schifffahrtsrechten. Insofern waren alle allmählich sich entwickelnden Rechte abhängig von Handel und Verkehr.

Es sprechen triftige Gründe dafür, anzunehmen, der Wasserweg von Zürich nach Walenstadt habe schon den Römern als Handelsstrasse gedient. Mit dem römischen Reich zerfielen auch Handel und Verkehr wieder. In einer Zwischenzeit bis zum neuen Aufleben der Schifffahrt werden nur Fischer Boote gehabt und gelegentlich Leute über das Wasser gefahren haben. Auch zu Beginn des wieder einsetzenden Verkehrs werden Schiffleute und Fischer nicht zwei gesonderte Berufe gewesen sein. Vielmehr wird der Schiffmann, nämlich der Schiffbesitzer, Leute und bald auch Waren befördert, daneben aber weiterhin gefischt haben. Erst mit der Zunahme des Verkehrs, als die Waren- und Personenbeförderung volle Beschäftigung bot, wurde die Scheidung von Schiffleuten und Fischern sinnvoll.

¹ Vgl. für sämtliche Belege meine Dissertation: Über die ehemaligen Schifffahrtsrechte auf dem Zürichsee, Linth und Walensee.

I. Die Seehoheit der Stadt Zürich

Ursprünglich betrachteten die Anwohner den Zürichsee als ihr gemeinsames Eigen, als ein Stück Allmende. Die Nutzung stand allen offen und die Schifffahrt war noch völlig frei. Erst mit der allmählichen Festigung der Staatsgewalt wurde das Recht der Volksgenossen verdrängt durch das königliche Recht, „über eine der Allgemeinheit zustehende, im Gemeingebrauch befindliche Sache ausschliesslich zu verfügen“. Dieses Ausschliesslichkeitsrecht oder Regal war kein Eigentums-, sondern nur ein Hoheitsrecht, welches Schutz- und Verwaltungspflicht und fiskalische Nutzungsbefugnis umfasste. Durch die Einführung des Regalbegriffs änderte sich praktisch nicht viel. Schon vergebene Lehen und gewohnheitsmässige Berechtigungen, wie auch die Freiheit von Einschränkungen blieben weiterhin bestehen.

Aus der Regalhoheit waren die Könige aber berechtigt, über die Nutzung zu verfügen. Solche Verfügungen trafen die fränkischen Könige, indem sie die Stifte Grossmünster und Fraumünster mit gewissen Rechten über den Zürichsee bedachten. Als im Jahre 1218 die Herzöge von Zähringen, welche die Reichsvogtei Zürich innegehabt hatten, ausstarben, erklärte Friedrich II. Zürich für reichsfrei. Die Reichsvogtei, zu welcher auch der See gehört hatte, fiel ans Reich zurück und wurde zerstückelt. Der Vogtei blieb nur noch Zürich selbst mit einigen Vororten. Die übrigen Teile der alten Vogtei wurden an verschiedene Lehensherren um den See verliehen, die damit auch gewisse Aufsichtsrechte über diesen erhielten. Die fehlende einheitliche Regelung führte zu Misständen, welchen schliesslich durch die Zunftbildung der Fischer abgeholfen wurde.

Um sich für die Kriege gegen den Herzog von Oesterreich einen verlässlichen Bundesgenossen zu sichern, überschüttete Kaiser Karl IV. die Stadt Zürich, mit welcher er ein Bündnis geschlossen hatte, geradezu mit Freiheiten. So übertrug er ihr am 31. März 1362 den Zürichsee in aller Form. Wie so viele andere zeichnet auch diese Urkunde nur altes, längst gehandhabtes Recht auf:

„Wir Karl. . . tun kunt. . . , daz wir den see zuo Czürich, den man nennet Czüricher see, der uns und dem heiligen Reich zugehöret, als er von Czürich uff reichet untz ze den Hurden, *mit allen rechten* und nutzen, die dorzuo gehören, empfelhen haben und empfelhen mit diesem brieffe unsern und des Reichs lieben getrewen den bürgerh gemeinlich der Stat zu Czürich und allen nachkomen, daz si den-



Lützelau, Ufenau, Bäch, Richterswil und Wädenswil um 1790

selben see und ouch die fisch darinnen mügen bannen, besetzen und entsetzen und mit allen Sachen besorgen sulten, *als si und ir vordern biß her gewonlich getan haben...*“

Die Seehoheit der Stadt Zürich entsprang demnach nicht der Grundherrschaft — was sonst meistens der Fall war —, und sie entsprach ihr ursprünglich auch nicht einmal, sondern wurde ihr vom König als selbständiges Recht geschenkt.

Im Streit um die Seehoheit, der während anderthalb Jahrhunderten in den Jahren von 1637 bis 1796 zwischen Zürich und Schwyz herrschte, machte Zürich geltend, Kaiser Karl IV. habe den See nicht als erster der Stadt Zürich übergeben, sondern die Schenkung sei schon im Jahre 934 durch Kaiser Otto I. erfolgt. Danach hätte Zürich den See geschenkt erhalten vor dem mutmasslichen Zeitpunkt, da das Kloster Einsiedeln vom gleichen König den Frauenwinkel erhielt. Da der Frauenwinkel ein Stück des Zürichsees ist, hätte der König in diesem Falle nicht mehr darüber verfügen können. In der Chronik von Stumpf aus dem Jahre 1547 wird wenigstens die richtige Reihenfolge eingehalten:

„Keiser Otho der Gross hat auch der statt und burgerschafft Zürych etliche befreung geben, sonderlich hat er der statt erstlich die gerechtigkeit über den Zürychsee gegeben, aussgenommen den winckel hinder der Aufnow, den Otho der I. hievor an das Closter Einsiedlen vergaabet hatt.“

Im gleichen Hoheitsstreit behauptete Zürich auch, es habe den ganzen See erhalten. Wenn es heisse, „untz ze den Hurden“, seien damit die Hurden (Fischereieinrichtungen aus Pfählen) bei der Einmündung der Linth in den See, und nicht die beim damals noch nicht vorhanden gewesenenen Ort Hurden gemeint, weil damals die Seebrücke noch nicht bestanden habe. Das ist nun ganz offensichtlich falsch. Die Brücke war im Jahre 1360 vollendet. Auch wenn man annimmt, Zürich habe den See von Otto erhalten, also bevor die Rapperswiler die Hoheit über den Obersee ausübten, kann nur der untere See gemeint gewesen sein. Hätte nämlich Zürich den ganzen See erhalten, so hätte es nie das Entstehen der Seehoheit der Rapperswiler zugelassen.

Es ist demnach äusserst wahrscheinlich, dass Zürich den See nur bis zum heutigen Orte Hurden ohne den Frauenwinkel besass, und das streng rechtlich erst seit dem Jahre 1362. Vorher wird es den See rein tatsächlich in gleicher Weise genutzt haben. Die Gerichtsbarkeit besass Zürich jedoch über den gesamten Zürichsee.

Nachdem das deutsche Reich mit dem Zerfall der Königsmacht seinen Einfluss auf die Gewässer verloren und in der Eidgenossenschaft sowieso nichts mehr zu sagen hatte, entwickelte sich langsam eine neue Rechtsauffassung, wonach der dem Ufer entsprechende Gewässerteil dem Uferstaat gehörte. Zürich hatte nun seine Herrschaft zwar allmählich auf die Landschaft um den See ausgedehnt, doch davon die Höfe im alten Zürichkrieg wieder an Schwyz verloren. Schwyz forderte aus der neuen Auffassung heraus immer energischer die Seehoheit über den Seeteil, der den Höfen vorgelegt ist. Im Schiedsspruch des Jahres 1796 über den deswegen waltenden Seestreit wurde zwischen den beiden Rechtsauffassungen ein Kompromiss geschlossen. Zürich behielt zwar die „Oberhoheit“, doch wurden Schwyz verschiedene Einzelrechte zugesprochen.

Schliesslich aber setzte sich die neue Auffassung ganz durch.

Zur Ausübung der Seehoheit wurden in der Neuzeit Seevögte ernannt, die anfangs vor allem Fischereiaufseher waren, allmählich aber auch über die Schifffahrt zu wachen hatten. Für den untern Zürichsee wurden jeweils zwei Mitglieder des Kleinen Rates zu Seevögten bestimmt, „welche allen Unfugen, so auf dem See geschehen, auch wann die Fischer zur verbottnen Zeit Fisch fangen, abstraffen“. Sie waren frei, Schiff und Leute zu nehmen, wo sie wollten und waren nicht an die sonst ausschliesslich zur Fahrt berechtigten Schiffleute Zürichs gebunden.

II. Die Oberwasserfahrgesellschaft der Schiffleutezunft Zürichs

Die Schifffahrt auf dem untern Zürichsee war recht lange Zeit frei. Das mag einen Grund darin haben, dass die beiden Ufer in verschiedenen Händen gewesen waren, bevor sie an Zürich kamen. Damit war das Bedürfnis zur Errichtung von eigentlichen Fähren und damit verbundenen Freiheitsbeschränkungen gering. Viel wichtiger wird der Zug nach der Stadt Zürich gewesen sein, besonders seit sie vom Herzog von Alemannien das Marktrecht erhalten hatte. Diese Schifffahrt blieb lange frei, weil das Reich die Gewässerzüge vor allem in ihrer Längsrichtung als Strassen brauchte und deshalb auf die Behauptung seines Regalanspruches bei der Längsschifffahrt besonders bedacht war.

Als die Stadt den See zu Eigen erhalten hatte, herrschte weiterhin eine freiheitliche Auffassung der Schifffahrt auf dem Zürichsee. Erst

als der Verkehr so zunahm, dass sich die Schifffahrt zu einem bedeutenden Gewerbe entwickelte, mussten Vorschriften erlassen werden. Gleichzeitig wurden die Gelüste nach fiskalischer Nutzung der Schifffahrt rege. Zürich erliess anfangs für seine eigenen Schiffe lediglich einige technische Vorschriften, zum Teil noch bevor es den See geschenkt erhalten hatte. So verbot der Zürcher Richtbrief die Herstellung einer bestimmten Schiffsgattung, nämlich:

„Der rat und die burger sint gemeinlich mit einander übereinkomen, das nieman enhein nawen machen sol. Swer das darüber tuot, der git der stat ze buoze ein march.“

Ein weiterer technischer Erlass aus dem Jahre 1323 sah schon eine Abgabe vor:

„Man schriben allen reten umb die nawen: swer de hein nawen machet, es si in der stat ald usrent der stat, der sol den nawen henken in die stat ans vach ald an die swiren und sol ein keiner en heinen nawen en weg füren ane des rats urlob und also, das der nawe si geladen halber und mere ane geverde mit choufmanschatz, und swele dar über de kein nawen hinnan füert, der git I march der stat ze buosse, swie mengen nawen er hinnan füert, der git von ie dem nawen I mark und git der nawe x ß., so er us wil, und dem, so das wyrhuses enpfliget, III d., das er in us lasset.“

Die Schiffe waren alle bei den Schwirren anzubinden und durften nur wegfahren, wenn die Ladung aus Sicherheitsgründen geprüft war. Die Schwirren schlossen ein Stück der Limmat ab. Wollte ein Schiff wegfahren, so musste erst ein Tor geöffnet werden, wofür dem Torwart, der zugleich Hüter des Wellenbergturmes (des Wyrhuses) war, sowohl eine Entschädigung für seine Bemühung als auch eine Abgabe für die Stadt zu entrichten war.

Am 12. Dezember 1420 wurde von Bürgermeister und Räten der Stadt Zürich erkannt, dass alle Fischer und Schiffsleute von den neuen Schiffen, die in Schmerikon oder anderwärts gekauft und in die Stadt geführt wurden, den Pfundzoll zu entrichten hatten und wie bis anhin das Ungeld, wenn die Schiffe die Limmat hinuntergeführt wurden. Mit diesem Ungeld war wohl die in der vorherigen Vorschrift erwähnte Abgabe von zehn Schilling gemeint.

Die Schifffahrt selbst wurde erst durch die Zunft geregelt und eingeschränkt.

Noch im 13. Jahrhundert verbot der Zürcher Richtbrief den Handwerkern die eigenmächtige Bildung von Zünften, Meister-

schaften oder Gesellschaften aus Furcht, diese könnten einen politischen Druck ausüben. Es gab aber schon rein gewerbliche Innungen, die unter der Gesetzgebung und Oberleitung des Rates standen, doch nennt der Richtebrief keine solchen der Schiffeleute und Fischer.

Durch die Brunsche Verfassungsrevision des Jahres 1336 erhielten die Schiffeleute dann einen Zunftbrief, welcher die unterdessen entstandene Einung der Fischer in den Niedern Wassern zu den Fischern im Obern Wasser, zu den Schiffeleuten, den Seilern, Karrern und Tragern fügte. Bald nach der künstlichen Zusammenfügung trennten sich die Leute des Niederwassers und die des Oberwassers innerhalb der einen Schiffeleutezunft wieder in zwei Gesellschaften. Die Ordnung vom 13. Juni 1419 bestimmte:

„welicher schiffmann das niderwasser bauwen und fahren will, dass derselb in dem oberwasser. . . enkeinen gewerb mit leuth nach mit gutt nit haben nach treiben soll. Dessgleichen sollend die schiffeleuth auff dem oberwasser auff dem niderwasser keinen gewerb haben.“

Die Unterscheidung von Ober- und Niederwasser ist auf Zürich bezogen. Niederwasser hiess die Wasserstrasse von Zürich an abwärts, Oberwasser diejenige von Zürich bis Walenstadt. Die scharfe Trennung in Ober- und Niederwasser ist damit zu erklären, dass für die Flussschiffahrt andere, grössere Schiffe verwendet wurden als auf den Seen. Vollenweider meint, die Zweiteilung liesse sich vielleicht aus einer uralten Teilung in den Transporteinrichtungen des Klosters Sädingen herleiten.

Innerhalb der Oberwasserleute wurde wieder eine strenge Scheidung vorgenommen zwischen den Schiffeleuten und den Fischern. Die Ordnung über die gegenseitigen Beziehungen der Zünfte und der ihnen angehörenden Handwerker vom 28. April 1431 sagt darüber:

„Welicher ein vischverkoffer wil sin und das triben, der sol kein schiffman nit sin. Es sol ouch kein schiffman kein vischverkoffer sin, noch das triben.“

Wohl aber durfte ein Schiffmann „vischen uff dem obern und nidern wasser durch sich selb oder die sinen, wie im daz eben ist, und die visch, so einer oder die sinen also vauhend, verkouffen oder selbz essen, doch süllent sy deheinen visch uff den pfragen kouffen noch verkouffen, denn die, so vischverkoffer sind.“ Auf dem Oberwasser wurde dieses Recht später nicht mehr ausgeübt.

Allmählich war so die Schifflutezunft wieder in die Berufsgruppen aufgesplittert, aus denen sie einst zusammengefügt worden war. Die einzelnen Gruppen besaßen eigene Ordnungen und eigene Kassen, auch eigene Zunftstuben, doch wurden die politischen Funktionen der Zunft weiterhin zusammen ausgeübt. Innerhalb der Zunft konnte einer von einer Gruppe zur andern wechseln, wenn er gerne wollte, doch nur jeweils zu Weihnachten:

„Item es sol ouch ein jeglicher der obgenenten zunft... einem, so den je darzuo gesetzt ist, als dik sich daz gebürt und hienach geschriben stat, sagen und ze wissend tuon, welichen gewerb er triben welle, es sige varen, visch verkouffen, seilen oder karren. Und welichen der vorgeanten gewerben einer also haben wil und inn anseit, den sol er triben haben und sich daran benügen lassen und deheinen gewerb anders fürnemen, bis zuo einem wienächten untz zuo dem andern.“

Die Schifflute des Oberwassers bildeten die Oberwasserfahrergesellschaft, die auch gelegentlich nach ihrer Zunftstube Zunft zum Anker genannt wurde. Sie erhielten am 11. März 1438 ihren Zunftbrief, aus dem auch die obigen zwei Zitate stammen. Die Gesellschaft wurde nochmals in zwei Gruppen geteilt, die abwechselungsweise je eine Woche lang die Schifffahrt versehen sollten. Es handelte sich um eine rein organisatorische Aufteilung:

„Item des ersten ist die ordnung also: Welicher in der gesellschaft der egen(an)ten schiffluten ist und sinen teil nemen wil, wenn denn die wuch an inn und an sin gesellen kumt, so sol er uff den sunnentag, so die wuch anfaucht, sin schiff und geschierr darstellen, es sige denn sin eigen oder er habe es umb zins enpfangen. Er sol ouch die wuchen warten, wenn daz var an inn kumt, daz er denn vare und die gesellschaft daran nit hindere. Wäre aber, daz deheiner dis überfüre, sin schiff und geschierr uff den sunnentag nit darstalte noch wartote in mausse, als vorstaut, dem selben sol der wuchen kein teil werden noch gelangen, doch herinn vor und ussbehept, ob einer als alt oder als krank were, ald daz inn sust ehafftig not sumpte und irrte, daz er mit sin selbz lib nit varen könd noch möcht und sich daz funde, so mag ein sölicher wol einen knecht an sin statt stellen, der inn also verwese, daz im daz hieran nit schaden sol ungevarlich...“

Item und an welicher gesellschaft die wuch je ist, die sol daz marktschiff gen Rapreswil füren, daz ouch in die selben wuchen

dienen sol. Was aber sust iemand ze fürend haut, daz mag ein jeglicher füren, der darumb gebetten wirt und davon den loun nemen, von sinen gesellen unbekümbert.“

Die Gesellschaft, an der die Woche jeweils war, hatte gewisse Aufgaben und Rechte, vor allem eine Bereitschaftspflicht. Neben dem Marktschiff nach Rapperswil durfte sie auch die Pilger und die Personen führen, welche nach Rapperswil oder nach Pfäfers ins Bad reisen wollten. „Fürneme, in Gautschen harkommende Leuth und rhythende Fuhr oder auch die ein eigen Schiff dingen woltend“, welche nur den Zürcher Schiffleuten zu führen erlaubt war, werden ebenfalls dazu gehört haben. Die Gesellschaft, an der die Woche nicht war, war von der Schifffahrt nicht ganz ausgeschlossen. Sie durfte sich vor allem bei der Warenfuhr beteiligen. Ein solches Turnussystem scheint damals allgemein üblich gewesen zu sein. Die gleiche Erscheinung findet sich z. B. auch in Basel, Schaffhausen und am Bodensee.

Soweit sich die Seehoheit der Stadt erstreckte, durfte grundsätzlich niemand die Schifffahrt als Gewerbe betreiben, der nicht der Zunft angehörte. Es hiess jeweils, die Fuhr der Kaufmannsgüter, der Pilger und anderer „biderben“ Leute gehöre allein den Schiffleuten, welche das Oberwasser befuhren und bei der Zunft der Schiffleute zünftig waren, und die der Landschaft hätten sich dessen gänzlich zu entschlagen. Im Zunftbrief vom Jahre 1490 wurde der Zürcher Schiffleutezunft dazu vergönnt, dass sie nicht schuldig sein solle „jemand ihr Zunft zu leihen oder darin zu empfangen, der ausserhalb den Kreutzen vor unserer Stadt wohnhaft ist, sie tügind es dann gern“.

Im Jahre 1555 wurde dann festgehalten, dass die Schiffleute vom See weiterhin frei seien, Pilger und andere Reisende und Kaufmannsgüter vom See herunter zu führen. Die Schiffleute der Seeorte hatten also das Recht, die Schifffahrt von ihrem Orte weg zu betreiben, allerdings, wenigstens zu gewissen Zeiten, gegen Entrichtung von Fürleiti, einer Abgabe an die Zürcher Zunft. In Zürich durften sie aber keine Rückfracht aufnehmen. Diese wichtigste Transportberechtigung blieb der Zunft. Fuhren, welche Zürcher Bürger nach Landgütern zum Besuche, zu Lustreisen und dgl. bestellten, unterstanden nicht einer Schiffsordnung und ihren Einschränkungen, sondern waren völlig frei. Jeder Bürger hatte die unbenommene Freiheit, sich in solchen Fällen durch seine Mitbürger oder auch durch Landleute führen zu lassen.

Durch den Zunftzwang wurde die Schiffeleutezunft praktisch Herrin des Zürichsees. Sie wurde Verwalterin der zürcherischen Seehoheit und besass eine fast völlige Autonomie, wenn sie auch einer Kontrolle des Rates unterstand. Später gelangten die Schiffeleute unter die Aufsicht des kaufmännischen Direktoriums, welches im Jahre 1662 gegründet wurde. Die Zunft konnte Verordnungen über die Schifffahrt erlassen und Zuwiderhandelnde bei Geständigkeit zu Bussen verurteilen. Dem Verurteilten stand die Appellation an die Vögte und dann an den Rat offen. Die Zunft übte diese Rechte nicht nur über ihre Mitglieder aus, sondern über alle Schiffeleute auf dem untern Zürichsee. Häufig klagten die Zürcher Schiffmeister in der Zunft, dass andere vom See in ihre Rechte übergriffen, so die von Richterswil, Wädenswil und Lachen.

Die Zunft handhabte ihre Rechte, vielmehr die Rechte der Stadt, immer mehr im Sinne einer Einschränkung der Freiheit und trachtete danach, die andern Seeanlieger ganz auszuschalten. Öftere Streitigkeiten darüber kamen vor den Zürcher Rat, der vielfach zugunsten der Zunft entscheiden musste. Erst etwa seit dem Jahre 1680 stellte sich der Rat auf die Seite der Zunft, was zu schweren Konflikten mit den übrigen interessierten Orten, zum langwierigen Streit um die Seehoheit mit Schwyz führte und im übrigen das Gerechtigkeitsgefühl der Zürcher Landschaft verletzte.

Grundsätzlich waren die Zunftleute verpflichtet, eigene Schiffe zu halten. Zu gewissen Zeiten wurde zugelassen, dass höchstens zwei zusammen eines besassen. In der Ordnung vom Jahre 1419 wurde „gesetzt, dass under den schiffeleuthen... hinnen hin nicht mehr gmeinder sein nach werden sollen, dan ie zween meister mögend wol gmeinder sein mit ein anderen und nit darüber“. Solche Vorschriften wandten sich manchmal nur gegen die Gmeinderschaft. Es wurde nicht immer auch Eigentum des Schiffes verlangt. Oft genügte ein gemietetes Schiff, wie aus der vorne S. 13 erwähnten Ordnung des Jahres 1438 hervorgeht. Im letzten Absatz jener Ordnung heisst es noch ausdrücklich:

„Item es sol ouch ein jeglicher der je zuo ziten ein schiffman und an dem var sin wil, allweg ein gantz jahr ein eigen schiff haben oder eins umb zins entlehen, also daz er damit dasselb zit uss minen herren von Zürich und ouch der zunfft warten und dienen sol, wenn man des bedarf.“

Ein etwas jüngerer Entwurf zu einer Oberwasserfahrordnung verlangte dagegen, dass die Schiffertiger keinen fahren lassen, „er

habe dann sin eigen schif und gschier, nit das sy das einanderen liehen. Und weler nit eigen schif und gschier hat, der sol keinen teil im far haben und nemen.“

Die Schifflleute mussten ein gutes, neues Schiff und Geschirr stellen und es in gutem Zustand erhalten. Sie durften es nur so lange brauchen, als es zur sicheren Besorgung der Leute und des Guts tüchtig befunden wurde. Schon früh fanden dazu regelmässig Schiffsbeschauungen statt.

Die Meister hatten im allgemeinen selbst mit ihren Schiffen zu fahren und durften nur die Schiffe beladen, mit denen sie dann auch fuhren. Ein Ledi, die grösste Schiffsart von etwa zwölf Tonnen Tragkraft, durfte nicht von weniger als vier Meistern geführt werden, die für allfälligen Schaden solidarisch hafteten. Etwas später wurden bloss noch ein, wenn möglich zwei Schiffmeister verlangt für Fuhren, die insgesamt drei bis vier Schifflleute erforderten.

Offenbar betrieben die Schiffmeister die Schifffahrt mehr und mehr als Geschäft und liessen, wenn immer möglich, die Knechte allein fahren. Trotzdem musste ein Meister vom Beruf ganz zurücktreten, wenn er für dauernd körperlich unfähig wurde, selbst zu fahren. Es gab nämlich auch damals noch Fahrten, die er selbst zu besorgen hatte. Im Jahre 1624 bat deshalb der bejahrte Schiffmeister Ziegler, dessen Sohn ihm beim Schiffsdienst geholfen hatte und nun gestorben war, es möchte ihm seiner abnehmenden Kräfte wegen nicht wie üblich das Schiffmeisterrecht entzogen, „sondern unter Anstellung einer Hülfe erhalten werden“. Das wurde ausnahmsweise gestattet.

Zu den Aufgaben, die der Meister selbst zu besorgen hatte, gehörte die Personenschifffahrt. Da musste ein Meister ans Steuer stehen, damit es rascher gehe, und diese kamen dem Alter nach an die Reihe. Für Pilger genügte ein Knecht! Die Meister, die sonst nicht selbst fuhren, sondern Knechte hatten, durften Pilger nicht abweisen, wenn sie an der Reihe waren. Der folgende, vor den Rat gebrachte Fall zeigt, wie sich die Schiffmeister gegenseitig aushalfen, wenn sie an der Reihe waren, aber nicht fahren konnten oder wollten:

„Es klaget Ruodolff Lochmann... uff gross Hannsen Wunderlich, sy habint ein ordnung under einandern gemacht, das einer, so selbs nit faren möge oder wölle, wol einen andern an sin statt erkießen möchte, und das der denn warten sölte; und als söliches an dem benanten Wunderlich gewesen sye, habe er nit wol gewartet und die bilgri gesumpt, des er (Lochmann) von den gesellen umb

zwen kopff wins gestraufft worden und die im an sinem teile abgezogen sigint.“

Jeden Monat, später jede Woche, wurden zwei Meister bestimmt, die bei der Schifflande die Schiffe vor der Abfahrt zu besichtigen und dafür zu sorgen hatten, dass die Sicherheitsvorschriften eingehalten, insbesondere die Schiffe nicht überladen wurden. Diese Schiffertiger mussten der Obrigkeit vorgestellt und von ihr bestätigt werden. Sie hatten einen Eid für ihre Pflichterfüllung zu leisten.

Zur Bewahrung eines gesitteten Wettbewerbs wurde bestimmt:

„Es soll auch enkeiner niendert hin an die straass gahn, durch dass er die leuth in sein schiff gezeuch, wan dass ietlicher in seinem schiff stahn soll... und soll auch enkeiner dem anderen an sein schiff fahren, so er leuth eingesetzt, dass er ihm die usser seinem schiff lade.

Item wellicher auch under den vorgeanten schiffleuthen einer dem anderen seinen kauff, seinen lohn oder seinen gedingeten dienst beschwähret oder abdinget, der soll geben und verfallen sein der zunfft v ß ze buss alss dik, so es beschicht, und soll dar zuo denselben seinen dienst, seinen kauff oder sein lohn ohnbeschwährt lassen.“

Es muss offenbar sehr grob und unverschämt zugegangen sein, denn immer wieder finden sich solche Vorschriften. Auch scheinen die Schiffleute sehr selbstherrlich mit den Passagieren geschaltet zu haben, so dass die gleiche Ordnung bestimmen musste:

„Wellicher auch bilgerinn nacher Pfeffikon oder von dar wider in die statt verdingete, und aber under wegen wider willen ausslude, soll in thurn gelegt werden (!) und nit darauss kommen, er habe dan $\frac{1}{2}$ mark silber ze buss geben, so dik er ze schulden komt.“

Dreihundert Jahre später hatten sich die Sitten noch nicht gebessert. Die Schifffahrtsordnung vom Jahre 1744 musste wieder darauf hinweisen, dass die Personen an den gewünschten und keinen andern Ort zu fahren seien.

Den Meistern war Schwören, Fluchen, Zanken bei hoher Strafe verboten und die Knechte sollten fromm, nüchtern, zuvorkommend sein und fleissig zur Kirche gehen. Derartige Vorschriften gab es zu allen Zeiten und bei allen Schifffahrten. Der Grund dafür geht aus der Ermahnung hervor, die Schiffleute hätten sich „zu behalltung göttlichen sägens eines erbar züchtigen wessens und ufrechten wandels zu beflyssen“. Da der Schiffmannsberuf gefährlich und von

den Naturgewalten abhängig war, mussten sich die Schiffsleute mit der Gottheit gut stellen.

Damit sorgfältige, erfahrene und gute Meister nachgezogen werden konnten, mussten Meisterssöhne zwei Jahre lang in der Eigenschaft eines Knechts fahren und ihr eigenes Schiff und Geschirr haben.

Neue, aber untaugliche Leute sollten trotz Zunftfreiheit ferngehalten werden. Alle anderen, soweit gesund und noch nicht 45 Jahre alt, sollten in den ersten zwei Jahren wie Knechte behandelt werden. Sie brauchten in dieser Zeit kein eigenes Schiff zu stellen. Die Meister hatten sie zu unterweisen und in erster Linie solche anzustellen, wenn sie einen Knecht brauchten. Nach den zwei Jahren wurden sie wie die Meisterssöhne behandelt. Nach den insgesamt vier Jahren galten sie als gelernte Meister.

Jeder, der sich der Schifffahrt widmen wollte, musste das 20. Lebensjahr erreicht haben und sich am Kilbi Bott öffentlich dazu erklären. Früher musste dazu noch jeder Schiffmeister für die Schifffahrtsberechtigung 180 fl. zahlen, die indes bei seinem Abgang ihm oder seinen Erben zurückgezahlt wurden.

Die Zahl der Knechte und Spettknechte wurde von den Zunftvorgesetzten bestimmt. Die Meister mussten bei diesen um Bewilligung nachsuchen, wenn sie einen Knecht zu haben wünschten. Die Knechte besaßen keine Schiffe, sondern dienten auf eines Meisters Schiff. Die Spettknechte, nicht regelmässig beschäftigte Aushilfen, sollten aber nach alter Gewohnheit ein eigenes, gutes Schiff und Geschirr haben und mit den Knechten im gleichen Rang fahren. Wenn einer sich wohl verhielt, konnte er sich um eine Knechtenstelle bewerben, wenn eine frei wurde. Die an einer Fuhr beteiligten Knechte und Meisterssöhne der ersten zwei Jahre erhielten die Hälfte des Lohnes gleichmässig unter sich verteilt. Die andere Hälfte erhielt der Meister. Wenn die Knechte ohne Meister fuhren, mussten sie die andere Hälfte in die Kasse der Zunft abliefern. Sie hatten dem Schiffseigentümer allfälligen Schaden zu ersetzen und mussten dafür Bürgschaft leisten.

Der Stadtknecht durfte an der Schifffahrt und am Pilgertransport nicht teilnehmen. Der Stadtknecht sei dazu da, immer zur Verfügung der Stadt zu stehen und damit vertrage sich nun die eigene Schifffahrt nicht, beschloss die Zunft, die seine Konkurrenz ausschalten wollte.

Eine Meisterswitwe durfte um einen Knecht oder Spetter bitten, der an ihrer Statt als Knecht an dem Fahr teilhatte. Was der Knecht

über seinen Lohn verdiente, gab er in die Zunftbüchse, die regelmässig unter die Meister verteilt wurde, wobei die Witwe anstelle ihres verstorbenen Mannes einen ganzen Meisterteil erhielt.

Besonders interessant waren scheinbar die Führen für die Obrigkeit. Die Schifflutezunft beschloss, es solle kein Schiffmeister des Obern Wassers, wenn obrigkeitliche Führen oder Augenscheine an ihn gelangten, diese allein mit seinen oder fremden Knechten fertigen, sondern zuerst seine Mitmeister fragen, ob sie mitfahren wollten. Falls sie abwesend waren oder ablehnten, durfte er sich wohl der Knechte bedienen, sonst aber hatten die Mitmeister den Vorzug.

Die Schifflute hatten einen Eid zu leisten, dass sie der Stadt den Zoll zukommen liessen:

„Ir sölleu schweren, alles das, so ir in und uss unser stat füerend, das unsern amptlütten zuo erscheinen und zuo sagen und inen den zoll davon ze geben, und ob ir jemman wisden, der den zoln entfuorte, den unsern amptlütten ze leiden bi üwern eiden, alles getrülich und ungefarlich.“

Es folgt nun ein Tarif, der im Jahre 1548 aufgestellt wurde, weil viel armes fremdes Volk durchfuhr und unziemlichen Lohn zahlen wollte. Eine ganze Schiffsladung von Zürich nach Walenstadt zu führen kostete:

„1 ℥	vom Schiff.
1 ℥	dem Steuermann in der Lindt.
15 β	demselden für drümal.
4 ℥	durch die Lindt zuo reken.
1 Sonnenkrone	von Wesen untz gen Wallenstat.
8 ℥	für Zehrung auf 4 Mann.
4 Kronen	den vier Schiffmannen zu Lohn.

Und was für Reker, Stukel und anders bericht, und Unkosten aufgeht, ist nüt gerechnet, und soll also der Schifflütten Lohn für Kosten und alle Ding seyn, sie habind gut oder bös Wäter, bleibend dry, vier, fünf als mehr tag auss: Namlich 10 Sonnenkronen.“

Von einer Fahrt von Zürich nach Lachen, wohl für eine Person, „sölleu die Schifflute für Schifflohn, Zehrung und allen Unkosten nit mehr nehmen dan 5 Kronen.“

Bei der folgenden Aufstellung der Zunftbeiträge ist kein Datum angegeben:

„So einer der Zunft Rechtsame erneuert, soll er zahlen:

der Zunft:	1 ℥	
für das Wachs		10 β
an das Silberbesitz	1 ℥	
für die Feuer Kübel		16 β
dem Meister		5 β
dem Knecht		1 β
	<hr/>	
	3 ℥	12 β

So einer der Zunft Rechsame erkaufte, soll er zahlen:

der Zunft	24 ℥	
für das Wachs		10 β
an das Silberbesitz	6 ℥	
für die Feuer Kübel		16 β
dem Meister		5 β
dem Knecht		1 β
	<hr/>	
	31 ℥	12 β “

Das scheinen Beiträge an den Unterhalt des Zunfthauses gewesen zu sein. Da sonst nirgends von einer religiösen Betätigung der Zunft die Rede ist, wird das Wachs der Beleuchtung gedient haben und nicht für eine Kerze in einer Kirche verwendet worden sein, wie es bei den noch zu nennenden Bruderschaften jeweils geschah. Beim genannten Meister und Knecht wird es sich um Meister und Knecht (sogenannter Stubenknecht) des Zunfthauses gehandelt haben.

III. Das Sustfahr von Horgen

Über Horgen-Zug gelangten die Waren vom Zürcher Markt nach der Innerschweiz. Zürich hatte mit dieser Strasse auch am Gotthardverkehr teil, was besonders wichtig wurde, wenn die sonst von Zürich bevorzugten Bündnerpässe gesperrt waren. Die Horgenerstrasse wurde mitunter auch als freie Reichsstrasse bezeichnet.

Im Jahre 1452, nach dem alten Zürichkriege, wurde der Verkehr auf der Horgenerstrasse in einem Strassenrodel genau geregelt. Eine Sust (Lagerhaus) wird erst später erwähnt. Vermutlich mussten die Waren anfangs noch in Privathäusern untergebracht werden,

doch war damals schon ein Sustmeister mit dem Umlad und der Versorgung der Güter betraut.

Die Schifffahrt wurde wohl erst später geregelt. Sie hätte eigentlich den Zürcher Schiffleuten ausschliesslich zugestanden. Die fiskalischen Interessen verlangten jedoch eine besonders straffe monopolistische Regelung. Damit der Zollbezug in Zürich und Horgen nicht umgangen werden konnte, wurde die Beförderung von Kaufmannsgütern zwischen Zürich und Horgen dem Sustmeister allein übertragen. Bei der Beförderung aller übrigen Waren und insbesondere der Personen kamen weiterhin die zünftigen Schiffleute Zürichs zum Zuge. Auch die Salzfuhr war frei, da das Salz schon bei der Übernahme in Zürich verzollt werden musste. Der Sustmeister, bzw. sein Knecht, hatte die Kaufmannsgüter in seinem eigenen Schiff zu führen und durfte sie nur in der obrigkeitlichen Sust ausladen. Im übrigen hatte er für die Stadt den Zoll zu beziehen und die Waren in der Sust zu versorgen, bis sie von den Säumern oder von den Schiffen weiter spediert wurden.

Als Mailand im Jahre 1603 die Bündner Pässe sperrte, gingen die Waren über den Gotthard, was neue Probleme aufwarf. Die Zürcher Schiffleute hatten keine ausreichende Beschäftigung mehr auf der Strasse Zürich-Walenstadt. Andererseits wurden zuviel Waren über Horgen geleitet, als dass der Sustmeister alles allein hätte fertigen können. Es wurde folgende Regelung getroffen: Waren für einen Ort in der Eidgenossenschaft, von Zürich nach der Inner- oder in umgekehrter Richtung auf die Märkte, etwa nach Zurzach, durfte der Sustmeister wie früher allein führen. Betreffend Personen und Pilger blieb es ebenfalls beim alten. Sie gingen den Sustmeister nichts an. Der durch die Sperrung der Bündner Pässe zusätzlich anfallende Verkehr wurde wie folgt verteilt. Was von Zürich an Transit- oder anderen Waren nach Italien bestimmt war, durfte von den Zürcher Schiffleuten nach Horgen oder nach Richterswil, die andere mögliche Route, geführt werden. Was in umgekehrter Richtung über Richterswil oder Wädenswil ging, durften die dortigen Schiffleute, was über Horgen ging, der Sustmeister führen.

Im Jahre 1731 wurde das Monopol des Sustmeisters noch verschärft. Sämtliche Kaufmannswaren von Zürich über Horgen in ausserhalb der Eidgenossenschaft gelegene Orte oder von diesen über Horgen nach Zürich zu spedieren, stand allein dem Sustmeister zu. Der Schiffleutezunft blieb das durch Zürich transitie-

rende Gut, Frucht und Wein. Von Fremden in Zürich gekauften Wein durften die Zürcher befördern. Taten sie es nicht, dann bestand für den Käufer die Freiheit, die Fuhr dem Horgener Sustmeister oder den Horgener Schiffleuten, die sich immer mehr in die Schifffahrt einzuschalten suchten, zu verdingen. Durch Zürich transitirender Wein konnte beliebig vergeben werden. Salz und Getreide für nicht zürcherische, doch eidgenössische Orte und Esswaren (Früchte etc.) von dort durfte nur der Sustmeister führen. Gerade die Salzfuhr war früher ganz frei gewesen. Salz, Frucht und Esswaren für die hiesigen Lande konnten an den Sustmeister oder an die Horgener Schiffleute vergeben werden. Der Sustmeister erhielt von den Eilguttransporten wie bisher den halben Lohn. Nach der „Sust- und Factoreyordnung“ vom Jahre 1777 hatte es mit diesen Transporten folgende Bewandtnis:

„Sollte aber zu der Zeit, da kein Sustschiff anwesend wäre, Eilgut in Horgen oder Zürich sich einfinden, oder es keine ganze Ladung ertragen mögen, so soll der Sustmeister selbiges durch andere vertraute Schiffleute nach bezahltem Zoll wohl mögen führen lassen, so wie er mit ihnen deshalb übereinkommen wird, darbey er aber nichts desto weniger für den Schaden gut stehen solle.“

Das Fahr ging aus der Sust hervor. Anfangs führte der Sustmeister die Waren selbst mit Hilfe seiner Knechte. Dann wurde der Verkehr offenbar zu dicht. Es wurde gestattet, dass die Horgener Schiffleute unter seiner Aufsicht und auf seine Gefahr mitfahren. Sie hatten ebenfalls an der Sust zu landen und die Waren dem Zoll nicht zu entziehen.

Der Sustmeister musste für sein Fahrrecht den Schiffleuten Zürichs eine Abgabe entrichten, die sogenannte Fürleiti, worüber er sich einmal beschwerte. In der Ordnung vom Jahre 1777 wurde sie dann verankert. Fürleiti oder Fuhrleiti war eine ganz allgemein gebräuchliche Abgabe, die ein Schiffmann den in einem Bezirk ausschliesslich zur Schifffahrt berechtigten Schiffleuten von jeder Fuhr, die ihm dort ausnahmsweise zu fertigen erlaubt wurde, zu entrichten hatte.

IV. Die Marktschiffe

Zu allen Zeiten scheint nur die gewerbliche Schifffahrt geregelt und eingeschränkt worden zu sein. Die ursprüngliche Schifffahrt mit dem eigenen Schiff zum eigenen Bedarf blieb immer frei. Ein Land-

mann durfte zu allen Zeiten selbst mit seinem eigenen Schiff Waren befördern, die er entweder selbst erzeugt oder für seinen eigenen Hausgebrauch gekauft oder eingetauscht hatte.

Die Einrichtung der Marktschiffe entwickelte sich wohl aus dieser freien Schifffahrt, indem ursprünglich einer, der ein Schiff besass, seine eigenen Waren selbst nach Zürich auf den Markt fuhr. Mit der Zeit werden die Nachbarn nicht jeder einzeln gefahren sein, sondern zusammen ein grösseres Schiff genommen haben. Die Marktschiffe bürgerten sich im Gebiete der Zürcher Herrschaft schon sehr früh ein. Erstmals werden sie im Jahre 1419 erwähnt. Die einzelnen Seeorte erliessen für ihr Marktschiff allmählich nähere Bestimmungen. Die Regelungen der Gemeinden wurden im Streitfall jeweils von Zürich geschützt. Als Wichtigstes bestimmten die Gemeinden, wer das Marktschiff führen durfte. Den betreffenden Schiffleuten stand die Marktschifffahrt ausschliesslich zu. Dafür hatten sie gewisse Pflichten zu erfüllen und ihre Einhaltung zu beschwören. Sie mussten mit den vorgeschriebenen Schiffen versehen sein und vor allem den Fahrplan einhalten.

Die Marktschiffe dienten auch dem Personentransport für die grosse Mehrheit der Landbevölkerung, die sich keine Kutsche leisten konnte. Der mittlere Teil des Schiffes war mit einem Gestell und einer Harzdecke überdeckt. Er bildete die Lagerstatt für die Passagiere. Die Marktschiffe fuhren ja immer nachts, um am Markttag in der Frühe in Zürich zu sein. Stroh, später Strohsäcke und Wolldecken, hatte der Schiffmann zur Verfügung zu stellen. Im „Schuumer“ in Feldmeilen wurde regelmässig halt gemacht. Wer wollte, konnte sich hier für die Weiterreise stärken.

Im Jahre 1527 besass *Bendlikon* einen von der Gemeinde bestellten Schiffmann, dem Zürich in einem Streit mit einem andern Schiffmann von Bendlikon sein Recht bestätigte, dass er allein und sonst niemand anders führen solle.

In *Männedorf* wird ein Marktschiff erstmals im Jahre 1549 genannt. Es war ein von etwa vier Mann bedienter Nauen, ein grosses Ruderschiff.

In *Oetikon*, der unteren Wacht von *Stäfa*, erhielten die beiden Schiffleute, die das Marktschiff nach Zürich zu führen berechtigt waren, im 18. Jahrhundert ein ganzes Pflichtenheft, das sie zu befolgen hatten.

Beim Ableben des früheren Schiffmeisters baten die Hofleute die Obervögte um die Erlaubnis, die betreffenden Schiffleute wieder aus ihrer Mitte zu bestellen. Die Obervögte gestatteten das. In der folgen-

den Gemeindeversammlung wurden Caspar und Conrad Pfenniger gewählt, welche von Jugend auf die Schifffahrt geübt und nichts anderes gelernt hatten. Die Donnerstagsfuhr wurde ihnen allein und ausschliesslich für sämtliche Personen und Güter überlassen. Sie hatten sich dafür untadelig zu verhalten und «der Nüchternheit zu befeissen». Sie durften nur ein Schiff gebrauchen und hatten es in gutem Zustand zu halten. Sie sollten sich mit billigem bisher üblichem Lohn begnügen. In Oetikon sollten sie etwa um elf Uhr abends abfahren und waren verpflichtet, von Zürich rechtzeitig heimzufahren. Obrigkeitliche Sachen durften sie sowohl in Zürich als in Oetikon allein führen. Vor der Abfahrt hatten sie das Horn zu blasen. Auch mussten sie genügend Stroh mitführen, damit die Passagiere nachts ruhen konnten.

Die Rechte der Schiffleute aus der unteren und derjenigen aus der oberen Wacht Stäfas wurden genau abgegrenzt. Die von Oetikon durften am Freitag nur das Ratsschiff gebrauchen. Das Frühschiff wurde von den Obervögten gänzlich der obern Wacht zugesprochen. Niemand durfte aus der unteren Wacht in die obere gehen, um sich oder seine Habe daselbst einzuschiffen, bevor das „ordinari Schiff“ zu Oetikon mit Volk und Waren genügend beladen und von Land gefahren war. Auf keinen Fall durfte ein Schiffmann der obern Wacht Leute oder Waren in der untern Wacht ein- oder ausladen. Anderseits durften Leute, die mit ihren Waren aus der obern Wacht kamen, in Oetikon ohne Bedenken aufgenommen werden. „Bettel-führen“ gehörten zur unteren Wacht. Wenn diese Schiffleute es aber beehrten, waren der obern Wacht Schiffleute verpflichtet, sie ihnen in jeder dritten Woche abzunehmen.

An anderer Stelle wurde bestimmt, die Schiffleute sollten in Zukunft an Markttagen zwei Schiffe nach Zürich nehmen. Sie sollten mit dem grossen Schiff um elf Uhr, mit dem andern um drei Uhr morgens von Oetikon abfahren. Mit dem grossen Schiff sollten sie wegen des länger dauernden Ladens von Getreide und anderer Fuhr nach Gelegenheit, mit dem kleinen Schiff aber um drei Uhr nachmittags des nächsten Tags zurückfahren.

Als im Jahre 1755 der Schiffmann Conrad Pfenniger starb, wollten seine noch minderjährigen Söhne die Schifffahrt übernehmen neben Rudolf Pfenniger, der offenbar schon bisher an Stelle seines Vaters Caspar das Amt versah. Ein Suter übernahm die Verantwortung für die Söhne des Conrad. Auf dieses Versprechen wurde den beiden Teilen die Schifffahrt auf zwei Jahre verliehen, vorbehaltlich

der Ratifikation durch die Behörden, welche bald erfolgte. Auch nach den zwei Jahren blieb es bei dieser Regelung. Nachdem die Söhne schon einige Zeit volljährig waren, wurde beschlossen, dass sie sich nach altem Recht und zur gewissen Bestellung dieser Schifffahrt vor dem Gericht und den Hofleuten zu stellen und sich bestätigen zu lassen hätten. Auf Wohlverhalten hin wurden dann gewählt: Rudolf Pfenniger, des Caspars Sohn, und Conrad Pfenniger, des Conrads Sohn. Sie hatten sich nach sechs Jahren wieder vor dem Hofgericht zu stellen und erhielten die Schifffahrt von neuem zugesprochen.

Jeden Donnerstag fuhr auch von *Rapperswil* ein Marktschiff nach Zürich, das von zwei oder drei vom Rapperswiler Rat ernannten Bürgern geführt wurde. Auf das Begehren der Schiffleute, beim alten zu bleiben, beschloss der Rat am 12. Juli 1674, die Fahrt mit drei Knechten, statt mit den zuerst vorgesehenen vier, probeweise bis Martini zu gestatten.

Eine weitere regelmässige Schiffsverbindung Rapperswils mit Zürich bestand in *Kempraten*, wo Rapperswil eine Sust und eine Zollstelle besass. Diese Schifffahrt diente vor allem dem Transport von Gütern aus dem Zürcher Oberland. Sie wurde ursprünglich von Bürgern Rapperswils oder von Hofleuten von Kempraten ausgeübt. Später wurde sie an Schiffleute von Schirmensee, Uerikon oder Stäfa verliehen.

Diese Schifffahrt befand sich im Hoheitsgebiet der Stadt Zürich. Die Hoheit im Kempratener Winkel wurde anhand einer Seemarchung in einem „Instrument“ vom 7. Juni 1790 neu umschrieben. Die Seehoheit im Kempratener Winkel blieb Zürich bis in die Rapperswiler Brücke feierlich vorbehalten, ohne dass damit das bisher geübte Zoll-, Haab- und Schifffahrtsrecht von Rapperswil beschränkt wurde.

Die Kempratener Schifffahrt bestand aus der Donnerstags- und aus der Sonntagsschifffahrt, die übrigens noch anfangs des 19. Jahrhunderts als Lehen bezeichnet wurden; im Jahre 1831 wurde dann von Pacht gesprochen. Die Schifffahrt wurde jeweils um einen bestimmten Zinsbetrag auf eine feste Anzahl Jahre einem Schiffmann verliehen. Nach dem Lehenbrief für die Donnerstagsschifffahrt vom 13. Juni 1805 hatte der Schiffmann eine Kautions von 200 Schilling zu leisten, dafür besorgt zu sein, dass für die Güter der Zoll entrichtet wurde, sich den Verordnungen des Stadtrates zu unterziehen und von den Bürgern Rapperswils bescheidenen Lohn zu

nehmen. Die Schifffahrt wurde damals auf fünf Jahre verliehen. Im Jahre 1831 wurde zwei Schiffleuten je die halbe Donnerstagschifffahrt verpachtet.

Am Donnerstag brauchte im Kempratener Winkel kein fremder Schiffmann geduldet zu werden. Dem Schirmenseer Schiffmann Hofmann wurde verboten, Donnerstag nachts im Kempratener Winkel Leute und Gut einzuladen, ausser wenn er mit einer Fuhr sowieso dahin fahren müsste. Den Bürgern wurde bei Strafe verboten, in des Hofmann Schiff zu gehen. Als Hofmann sich die Fuhr doch wieder anmasste, wurde ihm mit einer Busse von fünf Pfund gedroht. Später erhielt er dann das Donnerstagsfahr selbst. Anschliessend erhielt er es nochmals in Ansehung seiner Dienste um sechs Schilling auf fünf Jahre zugesprochen, obschon ein anderer zehn Schilling geboten hatte. Als er das Lehen danach wieder erneuern wollte, wurde es ihm abgeschlagen und bestimmt, es solle künftig von einem Rapperswiler versehen und in die Stadt gezogen werden. Hofmann widersetzte sich dem offenbar, denn im Jahr darauf wurde die Schifffahrt bis Johannis eingestellt. Nachher solle entschieden werden, wer fahren dürfe. Hofmann bat dann, seinem Schwiegersohn die Schifffahrt um sechs Schilling jährlichen Zinses zu bewilligen. Er wisse, dass er kein Recht besitze, sondern es jeweils erbeten habe. Er wolle auch die Rapperswiler Bürger gratis befördern. Der Schwiegersohn Kiner erhielt dann die Schifffahrt auf sechs Jahre um zehn Schilling und sollte dafür auch von den Rapperswiler Burgern den Lohn nehmen.

Die Montagschifffahrt wurde im Jahre 1782 dem Schulthess vom Kehlhof (Stäfa) auf Lebenszeit verliehen. Er hatte dafür alle sechs Jahre vor Schultheiss und Rat zur Rechenschaft zu erscheinen und eine Kaution von 400 Schilling zu stellen. Sofern es die Witterung zuliess, musste er sich im Sommer um vier Uhr, im Winter um drei Uhr mit dem Schiff in Kempraten einfinden und rechtzeitig wieder abfahren. Der Briefe und Waren wegen sollte er sich bei seiner Behörde melden. Er sollte auch niemanden überfordern, sonst werde die Taxe von der Behörde festgelegt. Waren für Rüti und Wald und andere Orte ausserhalb Kempraten mussten in Kempraten im Beisein des Zollers ein- und ausgeladen werden. Der Schiffmann durfte nur seinen Halbnachen brauchen und hatte ihn alle zwei Jahre zu erneuern. Der jährliche Lehenszins betrug vier Gulden. Ein ähnlicher Lehenbrief für die später erscheinende Sonntagschifffahrt datiert aus dem Jahre 1808.

Auch in der *Herrschaft Wädenswil* gab es Gemeindeschiffleute. Im 16. Jahrhundert wird ein solcher Schiffmann in Richterswil, im 17. Jahrhundert einer in Wädenswil erwähnt, doch ohne nähere Angabe ihrer Funktion. Es ist sicher nicht abwegig, auch hier anzunehmen, ihnen habe die Führung des Marktschiffes der Gemeinde obgelegen, um so mehr, als im 18. Jahrhundert ausdrücklich vom Marktschiff die Rede ist. Die Marktschiffleute begannen allmählich das alleinige Schiffsfahrtsrecht an Markttagen zu beanspruchen. Im Jahre 1788 schützte sie der Zürcher Rat dabei gegen die übrigen Schiffleute, die sich auf die Freiheit der Schifffahrt beriefen. Bei dieser Gelegenheit wurde ein Reglement über die Rechte der Marktschiffleute aufgestellt. Es wurde ihnen das ausschliessliche Recht zugesprochen, an den drei wöchentlichen Marktschiff Tagen Montag, Mittwoch und Freitag mit dem „ordinari Marktschiff“ nach Zürich zu fahren. Bestimmte Waren durften sie als einzige führen — ausgenommen immerhin die eigenen Waren dieser Gruppe, welche ein Gemeindeangehöriger mit seinem eigenen oder gemieteten Schiff selbst nach Zürich führen wollte. Dafür hatten die Marktschiffleute den Hafen mit den Zufahrtswegen und die Sust zu unterhalten, eine Kautionsleistung zu leisten und die Post pünktlich zu besorgen. Sie führten auch ein Schiff auf den Markt von Lachen und ein weiteres auf denjenigen zu Rapperswil. Im übrigen blieb die Schifffahrt für jedermann frei. Diese Ordnung erhielt sich bis über die Revolution hinaus weit ins 19. Jahrhundert.

Von *Lachen* fuhr auch ein Marktschiff nach Zürich. Diese Aufgabe lag aber nicht besonderen Marktschiffleuten ob, sondern den geschworenen Schiffleuten von Lachen. Das Schiff diente neben der Zürcher Marktfahrt auch dem Verkehr des eigenen Marktes. Später kam zu den Marktschiffen das zweimal wöchentlich verkehrende Glarner Postschiff auf der Strecke Lachen-Zürich.

Die *Zürcher* Schiffleute führten ein eigenes Marktschiff am Freitagabend von Zürich seeaufwärts, auch wenn keine Passagiere da waren. Sie fuhren in der Nacht bis Lachen und machten nur in Rapperswil halt. Das Schiff wurde vor allem von den Glarnern benützt.

In den Zusammenhang der Marktschiffe gehört auch die Fähre, die sicher seit dem Jahre 1524 *Meilen* mit der *Au* verband und damit eine Verbindung herstellte zwischen den Aemtern überm Berg des rechten Seeufers mit Horgen und Wädenswil.

V. Die Pilgerschiffahrt

Im Jahre 836 liess sich der hl. Meinrad in Einsiedeln nieder. Im Jahre 861 wurde er ermordet. Durch sein Blut erhielt die dortige Meinradskapelle ihre erste Weihe. Danach blieb der Ort über vierzig Jahre lang unbewohnt. Als dann im Jahre 948 die unterdessen nebst dem Kloster über der Meinradskapelle entstandene Stiftskirche geweiht wurde, sollte auch die Kapelle eine zweite Weihe erhalten. Da soll eine Engelstimme ertönt sein, die das verhinderte und sagte, Gott habe die Kapelle schon geweiht. Diese sogenannte Engelweihe des 14. Septembers wurde zuerst alle Jahre gefeiert, später in Intervallen. Das führte zu grossen Wallfahrten. Im Jahre 1466 zählte man in Einsiedeln 130000 Pilger in den vierzehn Tagen der Engelweihe. Auch später waren es etwa gleichviel. Ausserdem bestand die Wallfahrt das ganze Jahr hindurch, ohne Beschränkung auf gewisse Festzeiten. Von den Pilgern, die ihren Weg über Zürich nahmen, benützten manche das Schiff. Die Pilgerfuhr bildete den Hauptanteil des Personentransportes und gab Anlass zu einer umfassenden Sonderregelung.

Die Pilger boten den Schiffleuten nur eine recht unregelmässige und nicht besonders einträgliche Verdienstmöglichkeit. Es lohnte sich nicht, nur wegen der Pilger mehr Schiffe anzuschaffen. Da die zünftigen Schiffleute deshalb den jeweiligen Pilgerstrom nicht allein bewältigen konnten, entstanden allmählich Ausnahmen von ihrem Ausschliesslichkeitsrecht.

Gleich verhielt es sich mit dem Personenandrang zur Zeit der vier Zürcher Jahrmärkte, nämlich zu Ostern, Pfingsten, Felix und Regula (11. September) und Gallustag (16. Oktober). In den Quellen wird aber immer nur von Pilgern gesprochen. Unter Pilger sind so gewissermassen, wenigstens zeitweise, die ärmeren Fahrgäste zu verstehen, die nur geringe Fuhrlohne bezahlen konnten. Anfangs wurden die Schiffleute vom See für diese sogenannten Hauptpilgerzeiten zugelassen:

„Aber in dissem stuk ist ussgelassen, wen gross gfährt werend oder sind, dass dan jedermann bilgerinnen das oberwasser auff und ab führen mag, durch dass die welt gefürderet und gefertiget werden möge.“

Die Schiffleute, die so an der Pilgerfuhr zur Zeit der Engelweihe während vierzehn Tagen teilnehmen wollten, mussten ihr Schiff auf den Sonntag vor dem hl. Kreuztag vorführen, „damit sy ge-

schowet mogen werden und besunder, das yecklich schiff sin guoten segel habe“, und mussten sich auf dann einschreiben lassen und die vierzehn Tage selbst oder durch gute Knechte in der Stadt warten und fahren, wenn die Reihe an sie kam. Wer das Schiff nicht vorzeigte und wer nicht in obgeschriebener Weise wartete, erhielt keinen Teil an der Pilgerschiffahrt.

Marktschiffleute durften zu allen Jahreszeiten Pilger führen, wenn sie sich in die Zunft einkauften. Sie hatten wie die Zunftmitglieder einen Teil des Lohns in die gemeinsame Kasse zu geben, waren aber mit keinen andern Verpflichtungen an die Zunft gebunden.

Später wurde das Ausnahmerecht erweitert auf den Fall, „dass etwa eines Freitags Pilger einen Landschäftler bäten, sie obsich zu führen.“ Damit wurde das Recht auf die Pilgerfuhr für die Schiffleute vom See über die Zeit der Engelweihe und der städtischen Jahrmärkte hinaus auch auf die Wochenmärkte ausgedehnt. Seit dem Jahre 1590 war die Pilgerfuhr den Leuten vom See zu jeder Zeit der Woche gestattet.

Wenn später vom alleinigen Fuhrrecht der Zunft gesprochen wurde, wurde regelmässig die Ausnahme der Pilgerfahren gemacht. So hiess es beispielsweise: Fahren nach Lachen wie auch alle übrigen, ausser Pilgerfahren, gehören allein der Zunft und sie sollen ihr nicht an den Pilgerfahren abgezogen werden. Danach ist eine rückläufige Bewegung in der freiheitlichen Auffassung der Pilgerschiffahrt zu verzeichnen. Es wurde bestimmt, dass zuerst die Zürcher Schiffe mit den Pilgern fahren durften. Erst wenn diese fort waren, durften auch die vom See Pilger laden.

Zum Schutze der Pilger wurde der Lohn jeweils genau festgesetzt. Für zürcherische, eidgenössische und für fremde Pilger galten verschiedene Tarife. Hatte ein Schiffmann einen bestimmten Lohnbetrag beisammen, durfte er nicht länger auf weitere Gäste warten. Fuhr er nicht ab, so erhielt er ein Fahrverbot für ein halbes Jahr. Nach der Ordnung des Jahres 1764 waren die Meister verpflichtet, mit zehn Personen zu fahren, wenn diese es wünschten und den Lohn zahlten. Andererseits durften die Schiffe bei Andrang nicht überladen werden.

Die Schiffleute durften den Pilgern nicht vor die Stadt entgegengehen, sondern hatten zu den vier Pilgerzeiten in ihren Schiffen auf sie zu warten. Am Pilgertransport zwischen den Hauptpilgerzeiten beteiligten sich vor allem die Leute aus den Höfen und aus der Herr-

schaft Wädenswil. Wenn sie mit einer Fuhr nach Zürich gekommen waren, durften sie da keine Rückfracht aufnehmen ausser Pilgern und waren deshalb bestrebt, möglichst lange auf solche zu warten. Sie nahmen sie dann nach Richterswil oder Pfäffikon mit, von wo Pilgerstrassen nach Einsiedeln führten. Das Warten auf „Widerfuhr“ war nicht immer und dann nur kurze Zeit gestattet. Die vom See durften auch nicht in den Wirtshäusern werben gehen und den Zünftern die Gäste wegschnappen. Nur wenn sie einen, der auch vom See war, kannten, durften sie ihn fragen und um ziemlichen Lohn führen. Schon im Jahre 1400 wurde zur Abstellung von Übelständen den städtischen Schifflern und denen vom See das Abjagen der Pilgerfahrgäste bei einem Pfund Busse verboten.

„Item und fuogte sich ouch, daz deheiner mit Bilgrinen oder andern luten, so man denn vertiget oder vertigen wölt, unbescheidenlich rette, wandelte oder täte, anders denn er tuon solt, der sol ouch der zunfft zehen schilling an gnad vervallen sin, als dik daz ze schulden käme an geverd.“

Dafür, dass die Strafen nicht bloss angedroht, sondern auch ausgefällt wurden, sind genügend Beispiele vorhanden. Im Jahre 1431 wurde ein Schiffmann bestraft, der den Pilgern entgegenlief, und zwei andere wurden bestraft, weil sie einem andern seine schon geladenen Pilger weglockten. Im Jahre 1620 wurde einer sogar mit Gefangenschaft bestraft, der den Pilgern entgegengegangen war.

Die Schiffler durften die Pilger nicht unterwegs zu früh an Land setzen, sondern mussten die Fahrt vollenden, ausgenommen bei Sturm.

Männliche Pilger hatten dem Schiffmann abwechselungsweise beim Rudern zu helfen. Die Taxen waren dafür niedriger als bei gewöhnlichen Fahrgästen. Ein Schiffmann hatte einst ein Schiff mit Pilgern von Pfäffikon den See hinab geführt:

„Als nun gewonlich sitt und recht ist, daz iedermann in einem schiff von mans namen ziehen sol sin rast, so die an inn kummt, oder aber einen haben, der es für inn tüege, also geburte sich nun dem Trümpin, sin rast ouch ze tuond.“

Er weigerte sich jedoch, worauf sich ein Wortstreit entspann und zuletzt der Schiffmann das Messer zog. Deswegen kam der Fall vor den Rat. Dass ein Schiffmann das Messer zog, kam übrigens verschiedentlich vor.

Im See stand zur Bezeichnung der Stadtgrenze die sogenannte Klaus-Stud. Die Pilger, die von Zürich wegfuhr, beteten dort

jeweils, dass St. Niklaus sie auf dem Wasser behüten und ihnen glücklichen Wind bescheren möge. Nach der Reformation durften die Pilger, welche von Einsiedeln in Schiffen kamen, nur bis zur Klaus-Stud laut beten oder Litaneien singen. Von da an mussten sie schweigen.

An der Pilgerschiffahrt von und nach Zürich hatten die spätestens seit dem Jahre 1648 in einer offenbar von Zürich genehmigten eigenen Organisation zusammengefassten Schiffeleute der Herrschaft Wädenswil neben den Zürchern und den Leuten der Höfe den grössten Anteil. Da die generelle Regelung der zürcherischen Pilgerfahrt nicht befriedigte, wurden mit den Richterswilern und Wädenswilern noch besondere Vereinbarungen getroffen. Insbesondere wurde die sogenannte „Widerfuhr“, das Warten auf Rückfuhr, geregelt.

Wenn Zunftschiffeleute Pilger, sonstige Leute oder Waren hinaufführten und diese mit ihnen wieder zurückfahren wollten, so durften sie dort auf sie warten. Dafür war auch denen vom See in Zürich zu warten erlaubt, wenn sie einen geführt hatten, der mit ihnen zurückfahren wollte. Dabei kann es sich allerdings nicht um eigentliche Pilger gehandelt haben; bekanntlich sind unter Pilgern aber auch andere schlechtzahlende Gäste zu verstehen. Das Anrumpeln im Wirtshaus und das Entgegenlaufen vor die Tore war verboten. Geschah es zufällig (!), dass einer ausserhalb der Stadt einen Gast traf, dann durfte er ihn führen, „doch ohne Gefahr.“ Solche Bestimmungen liessen sich allerdings schwerlich kontrollieren. Wurde aber doch einer erwischt bei der Uebertretung der Ordnung, so wurde er bestraft, sogar mit Gefangenschaft.

Im Jahre 1687 wurde die Regelung präzisiert. Wenn Zürcher Schiffeleute eine Fuhr hinauf fertigten, durften sie dort auf deren Rückkunft warten, auch in der Zwischenzeit einen Auftrag annehmen und dann wieder hinfahren, um die alte Fuhr abzuholen. Brachten die Richterswiler und Wädenswiler eine Fuhr nach Zürich, so war ihnen gestattet, einen Imbiss oder ein „Nachtmähli“ einzunehmen und die sie in dieser Zeit ansprechenden Pilger zu führen. Sie durften aber nicht in Zürich übernachten und tagelang warten. Andernfalls erhielten sie eine Busse.

Da diese Regelung noch nicht befriedigte, verhandelten die Zunftsleute und die Schiffeleute von Wädenswil und Richterswil selbst miteinander. Die Vereinbarung wurde vom Rat genehmigt. Die Zunft überliess den Pilgerführern von Wädenswil und Richterswil

vorläufig für ein Jahr den dritten Teil dieser Fuhr in der Art einer Reihenschiffahrt. Vornehme, Kutschen usw., die nicht unter den Begriff der Pilger fielen, durfte die Zunft allein befördern.

Auch diese Vereinbarung wurde wieder durch eine andere ersetzt, die probeweise ein Jahr gelten sollte. Es war eine Rückkehr zur Ordnung vom Jahr 1687 und eine nähere Ausführung derselben. Das Warten in Zürich wurde auf höchstens zwei Stunden beschränkt. Kam einer erst zwei Stunden vor Nacht, so durfte er übernachten. Für die Zürcher galt in Richterswil und Wädenswil dasselbe. Diese hatten aber der Zunft neben dem gewohnten Kreuzer Fürleiti pro Ladung noch für jeden Pilger einen Kreuzer zu entrichten.

Im Jahre 1781 erhielt die Pilgerführergesellschaft eine neue Ordnung. Es wurde eine Korporation mit zwanzig Teilrechten, also von beschränkter Mitgliederzahl und mit gemeinsamer Kasse, geschaffen. Über die Aufnahme in die Gesellschaft bestimmte jeweils die Obrigkeit. Der Korporation standen zwei Aufseher vor, von denen einer aus den Schiffeuten von Richterswil, der andere aus denjenigen von Wädenswil zu nehmen war. Die Pilgerführer hatten diesen nach jeder Fahrt den bezogenen Schifflohn abzugeben. Die Schiffeute hatten nach einer Kehrordnung zu fahren. Nur Mitglieder der Gesellschaft durften in den beiden Orten Pilger führen. Die Disziplinargewalt über diese Schiffeute stand, wie über alle andern am See, der Zürcher Schiffeutezunft zu.

VI. Der Weintransport

Für den Weintransport gab es eine Menge von Vorschriften. Er war mit besonderen Tücken verbunden, was durch die früheste Schiffmeisterordnung angedeutet wird, wenn sie verlangte, die Meister hätten beim Abliefern der Fässer nachsehen zu lassen, ob noch aller Wein drin sei! Die gleichen Misstände bestanden bei allen Arten des Weintransportes, sei es zu Schiff durch die Schiffmeister oder andere Schiffeute, sei es über Land vom Verkäufer bis an den Hafen oder auf den Überlandstrassen von Horgen oder Richterswil. Nicht nur masste sich einfach jeder an, aus den Fässern zu trinken, sondern es bestanden verschiedene unausrottbare, gewohnheitsrechtliche Unsitten, wonach bei allen möglichen Gelegenheiten erlaubt war, vom Wein zu trinken.

Schon im Jahre 1403 kam der Weintransport auf einer Konferenz zwischen Zürich, Luzern, Schwyz und Zug zur Sprache. Fuhrleute und andere zapften die Fässer an und füllten sie wieder mit Wasser auf oder liessen sie auch unaufgefüllt, was nun unter Strafe gestellt wurde.

Im Jahre 1472 wurde das Verbot gemildert. Es wurde folgende Ausnahme gemacht:

„Alle die wil, so man den win mennet (führt), so mag ein jeglicher uss dem Fass, das er führt, mit spulen (Strohhalmen) daruss bescheidenlich trinken und das niemand anders gestatten. Kome es och deheinst zu schulden, das inen lüt von notturft wegen den win helfen lupfen oder burren, die mögent och da trinken bescheidenlich und ungevarlich mit spulen.“

Seit dem Bestehen der Oberwasserschiffeinung² kam der Wein fast nur noch im Zusammenhang mit dieser zur Sprache. Schon im Jahre 1544 wurde geklagt, Schiffmeister und Knechte tranken soviel Wein, dass in einem Fass oft zwanzig bis dreissig Mass fehlten. Wegen des unmässigen Trinkens fand ein Tag in Uznach statt. Die Knechte hatten den zu leiden (anzuzeigen), den sie aus einem Fass trinken sahen. Als Sanktion wurde mit Verlust des Dienstes gedroht. Da ein offenbar gemachtes Zugeständnis, beim Weintransport dürften nachher höchstens ein bis zwei Mass pro Fass fehlen, missbraucht wurde und zehn und mehr Mass fehlten, wurde es später ganz aufgehoben. Schiffeleute durften nicht mehr trinken ohne Not. Schon im Jahre 1578 aber wurde wiederum geklagt, dass alle, die Wein aus dem Gebiet von Zürich den See hinaufführen liessen, empfindlichen Schaden litten, weil nicht nur die Schiffsknechte und andere im Schiff Befindliche, sondern „grosse Haufen Volkes“ an den Schiffländern unverschämterweise die Fässer öffneten, nach Belieben Wein daraus tranken und sie dann wieder mit Wasser auffüllten. Die Recker betranken sich gelegentlich derart, dass sie oft Waren liegen liessen und nicht mehr imstande waren, die Schiffe zu recken, worauf die Kaufleute wegen Verspätung klagten. Nicht bloss die fremden Zypern-, Malvasier- und Elsässerweine waren begehrt; auch der heimische Zürichseewein fand regen Zuspruch.

Ein besonderes Rechtsinstitut war der Zugwein. Nach altem Brauch durfte der Wein von den Trägern und Fuhrleuten, die ihn

² Eine Organisation von Zürich, Schwyz und Glarus zur Beförderung der Kaufmannsgüter auf der Wasserstrasse Zürich—Walenstadt.

vom Verkäufer ans Schiff zu bringen hatten, probiert werden. Den Zugwein wollten die Verkäufer nun lieber zusätzlich geben, als dass der Käufer leere Fässer erhielt. Darüber wurde ein Mandat aufgesetzt, das in den Kirchen zu verlesen war:

„... das hinfüro niemants mer, wer der sige, schiffmeister, schiffknecht, recker, schöpfer nach ander, jung oder alt, man ald wibspersonen us dheinem verkouften fass mit win, si ligging in, ald nebed den schiffen uf dem land, gar nüt nemen... Desglichen ouch us der selben fassen und legelen weder mit spuolen nach in ander wis und wäg gar nützit trinken... alles bi der buoss fünf pfunden... ouch bi egemelter buoss niemant meer zuo zügwin nemen nach empfachen, dann was von alterhar brüchig gewesen ist, benantlich, von jedem eimer ein quertli, und das nit mer bi dem see us den fassen, sonder der verkoüfer denselben us dem verkouften ald anderen sinen fassen in dem keller abrichten und dann dem koufer sin fass, wider zuofüllen.“

Nur am Rande sei noch bemerkt, dass ausser beim Weintransport die Schiffeleute auch sonst keine allzu grosse Sorge trugen zu den Waren, die ihnen anvertraut waren. Wegen Nachlässigkeit und Unsorgfalt der Schiffeleute gingen unzählige Beschwerden ein. Als Beispiel dafür diene ein Schreiben des Faktors aus Walenstadt vom 13. August 1720:

„Die Zinstag den 6. diss von Cohti aus an mich spedierten 42/2 Ballen sind nass heüt, nässe halben halb faul, und da das Wasser daraus geloffen hier erschienen, es wäre auch kein Wunder, wann sie schon gantz erfauleten, also geht man mit den Güteren auff dem See um. Dise 42/2 Ballen sind vergangenem Samstag 10. corr. nachmitag zu Wesen ankommen, und bis heüt unter dem freien Himmel, in allem Regenwetter stehen bliben, es kan E. L. sich einbilden, wie solche conditioniert ankommen seien...“

VII. Die Aufhebung der alten Schifffahrtsrechte

Schon in alter Zeit gingen gelegentlich Schifffahrtsrechte ein, da sie durch neue Rechte überholt wurden oder weil durch tatsächliche Aenderungen die Schifffahrt — beim Brückenschlag zu Rapperswil — selbst aufgehoben wurde. Seit der helvetischen Revolution wurden die alten Schifffahrtsrechte durch die Freiheit der Schifffahrt ersetzt. Während der Helvetik wurden sie systematisch aufgehoben,

lebten aber in der nachfolgenden Zeit teilweise nochmals kurz auf, bis sie schliesslich im Zuge der Liberalisierung endgültig dahinfielen.

Am 19. Oktober 1798 begründete ein Gesetz der Helvetischen Republik die Handels- und Gewerbefreiheit, womit die alten Schifffahrtsvorrechte dahinfielen, nämlich:

„Alle Gewerbe und Zweige der Industrie sollen in Helvetien frei, und aller bisherige Zunftzwang gegen dieselben aufgehoben sein.“

Mit der Auflösung der Zünfte verschwand auch die Oberwasserschifffahrtsgesellschaft. Mit den Rechten änderte sich aber nicht überall das tatsächliche Verhalten. So bestand die Pilgerführergesellschaft von Wädenswil-Richterswil trotz der Revolution und der Aufhebung ihrer Aufsichtsorgane fort.

In etwas gemilderter Form wurde in Zürich mit der Mediation das alte Regime wieder eingerichtet. Die Zünfte erhielten die alten Rechte nur im Bereiche der Stadt zurück. Ihr Strafrecht blieb auf interne Angelegenheiten beschränkt. In der Schiffleutezunft scheint sich eine besondere Pilgerführergesellschaft herausgebildet zu haben, die im Jahre 1813 mit denselben Rechten ausgestattet wurde, wie sie derjenigen von Wädenswil-Richterswil damals wieder bestätigt wurden. Einzelne Regelungen dieser Zeit wurden bereits im Zusammenhang mit den betreffenden Rechtsinstituten besprochen. Alle Rechte lebten aber nicht mehr auf, so vor allem die abgelösten nicht. Des weitem erreichten sie nicht mehr den gleichen Grad der Ausschliesslichkeit, den sie früher besessen hatten. Der Freiheitsgedanke setzte sich immer mehr durch. Rapperswil gab auf Wunsch Zürichs die Kempratener Schifffahrt im Jahre 1832 völlig frei. Konsequenterweise wurde darauf, noch im gleichen Jahre, auch die dortige Marktschifffahrt nach Zürich freigegeben. Die Pilgerschifffahrtsvorrechte wurden im Kanton Zürich im Jahre 1835 aufgehoben. Im Jahre 1836 fielen schliesslich die letzten Zunftschränken. Die berufsmässige Schifffahrt unterstand dem Polizeirecht und hing von einer Polizeierlaubnis ab. Für die Schiffe galten gleiche Sicherheitsvorschriften wie vordem.

Der Verkehr scheint in dieser Zeit stark zurückgegangen zu sein, vor allem, weil die Gotthardstrasse verbessert worden war. Dazu erschienen nun die Dampfschiffe auf dem Oberwasser. Da keine Vorrechte der Schifffahrt mehr bestanden, boten sich der Einführung der Dampfschiffe keine rechtlichen Schwierigkeiten wie auf andern Seen. Und wenn die Schiffleute diese neue Konkurrenz

auch ungern sahen, so machten sie sie sich doch zunutze, indem sie die Schleppschiffahrt einführten. Die Dampfschiffe dienten damals nicht allein dem Personenverkehr; es gab auch Güterschiffe. Vor allem aber wurden durch diese und durch kleine Schleppdampfer ganze Züge von Kähnen geschleppt, bis zu acht Stück. Daneben gab es noch immer einzelne Segelledischiffe, die allmählich einen kleinen Hilfsmotor einbauten. Erst um das Jahr 1900 verschwanden Ruder und Segel vollends. Den Dampfschiffen folgten die Eisenbahnen, welche den Schiffen nur noch den Lokalverkehr auf den Seen übrigliessen. Den Motorledischiffen blieb fast nur der Transport der Sandsteine aus den Steinbrüchen des obern Zürichsees nach Zürich.