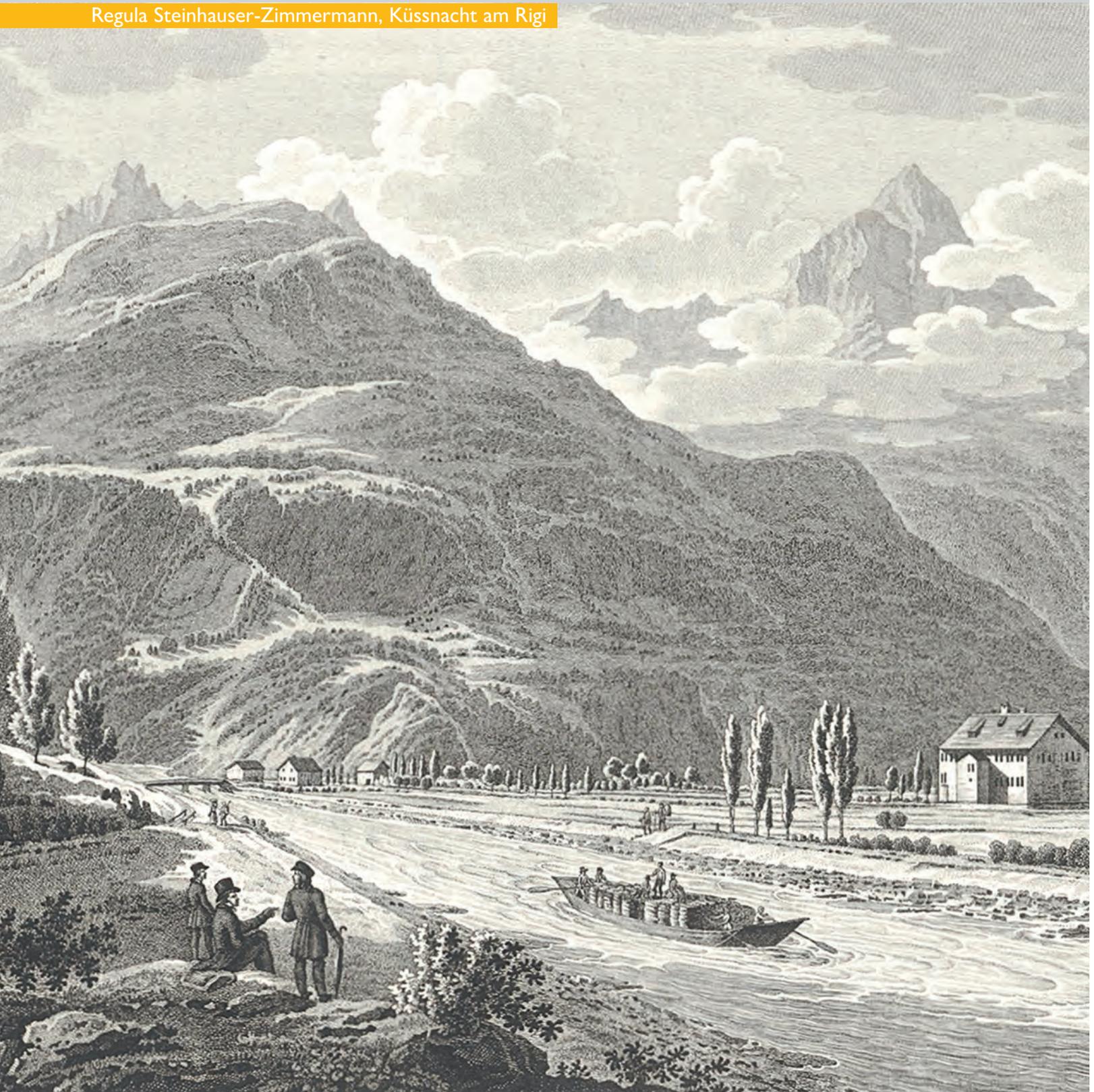


# In Weesen wiederverwendet: Ein frühneuzeitliches Schiff

Regula Steinhauser-Zimmermann, Küssnacht am Rigi



**Vor knapp 20 Jahren kamen in einer Baugrube in Weesen Pfähle und Mauern zum Vorschein. Bei den darauf folgenden Untersuchungen erkannte man, dass in der Baugrubenwand ein Schiff steckte.**

**G**egen Ende des Jahres 2003 wurde die Baugrube für die Überbauung auf der damaligen Parzelle 73 (Im Städtli 14/Hauptstrasse 11) in Weesen ausgehoben. Die Parzelle befindet sich am Rand des heutigen Städtchens Weesen. Bis zur Linthkorrektion 1807–1823 hatte sich der Walensee bis an die Städtlistrasse ausgedehnt. Wie aus der Planzeichnung von Hans Konrad Escher von der Linth aus dem Jahr 1807 hervorgeht, lag südlich der Baugrube, auf den Parzellen 71 und 69, eine künstlich aufgeschüttete Landzunge, die durch Mauern vom See abgetrennt war. Erst nach 1830 wurden die Parzellen 73, 143, 765 und 766 zu trockenem Land.

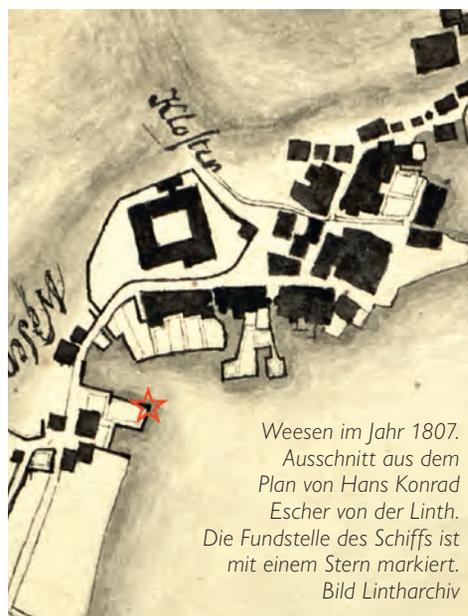
Die Aushubarbeiten wurden von Xaver Bisig überwacht. Er war schon seit Jahren ehrenamtlich für die Kantonsarchäologie St.Gallen tätig, da die kantonale Fachstelle damals mit 1,4 regulären Stellen und einer halben Projektstelle auskommen musste.

Anfang Dezember meldete Xaver Bisig, er habe in der Baugrube mehrere

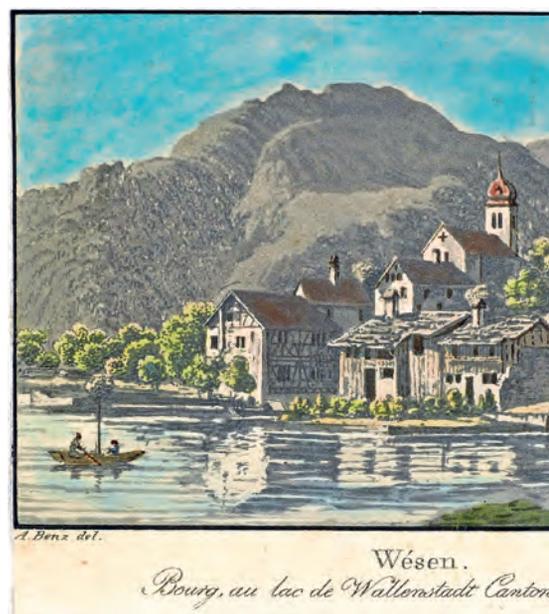
Pfahlreihen und Mauern festgestellt. Die Pfahlreihen verliefen mehr oder weniger in nord-südlicher Richtung, direkt auf die südliche Baugrubenwand zu. Bei einem Augenschein am 15. Dezember zeigte sich, dass in der Wand, an der Grenze zur südlich liegenden Parzelle 71, ungefähr drei Meter unter der Oberfläche ein Schiff steckte. Es war von den Aushubarbeiten quer durchschlagen worden. Am Boden vor der Wand lagen einige wenige Konstruktionsteile, die durch die Baggerarbeiten weggerissen worden waren.

Im Rahmen einer winterlichen Notbergung konnte das Profil am 18. Dezember geputzt und dokumentiert werden. Alle frei liegenden Teile des Schiffs wurden geborgen und die aus dem Profil vorstehenden Teile mit der Kettensäge sauber abgetrennt. Die Hölzer wurden für eine genaue Untersuchung und die Konservierung nach Zürich transportiert. Der Rest des Schiffs wurde im Boden belassen, da es durch die Bauarbeiten nicht gefährdet war.

*Bild vorherige Seite:*  
Nauen auf dem Linthkanal unterhalb der Ziegelbrücke. Zeichnung von Jacob Meyer, gestochen von Martin Esslinger, 1823.  
Bild Grafische Sammlung ETH Zürich



Weesen im Jahr 1807.  
Ausschnitt aus dem  
Plan von Hans Konrad  
Escher von der Linth.  
Die Fundstelle des Schiffs ist  
mit einem Stern markiert.  
Bild Lintharchiv





Das Schiff in der Baugrubenwand.

Bild Kantonsarchäologie St.Gallen

### Der Befund und die Geschichte dazu

Da die geborgenen Hölzer ausserordentlich gut erhalten waren, konnte im Labor für Dendrochronologie des Amts für Städtebau der Stadt Zürich eine Jahrringdatierung der Teile durchgeführt werden. Sie ergab, dass die für den Schiffbau verwendeten Rottannen und Eichen im Herbst/Winter 1527/1528 geschlagen worden waren. Ob das Holz schlagfrisch verbaut oder vor der Verwendung noch gelagert wurde, ist nicht bekannt. Da die Lebensdauer der Schiffe am Walensee offiziell höchstens drei Jahre betrug, ist mit einem Versenkungszeitpunkt vor 1550 zu rechnen.

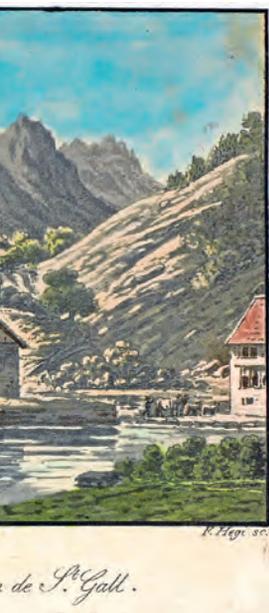
Der längs in der Mitte über dem Wrack liegende, durch die Bauarbeiten quer geschnittene Weisstannenstamm war im Herbst/Winter 1586 gefällt worden. Wahrscheinlich wurde er schlagfrisch verwendet. Noch etwas jünger war die Verstärkung hinter der von Norden her direkt auf das Schiff zulaufenden Pfahlkonstruktion: Sie wurde in den Herbst/Winter 1645 datiert. Wie sich zeigte, stammten alle Hölzer aus der Umgebung, allenfalls aus dem Glarnerland.

Im geputzten Profil liess sich erkennen, dass das angeschnittene Schiff, ein Flachbodenschiff, waagrecht auf einer Spülsaumschicht mit Ästchen, Zweigen und Holzstückchen lag (Nr. 2 im Profil). Diese Schicht war am westlichen Ende

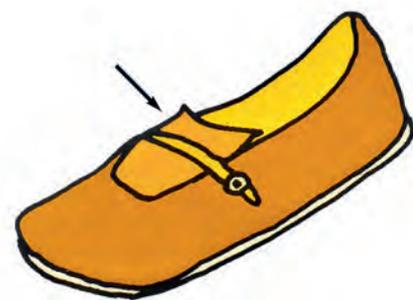
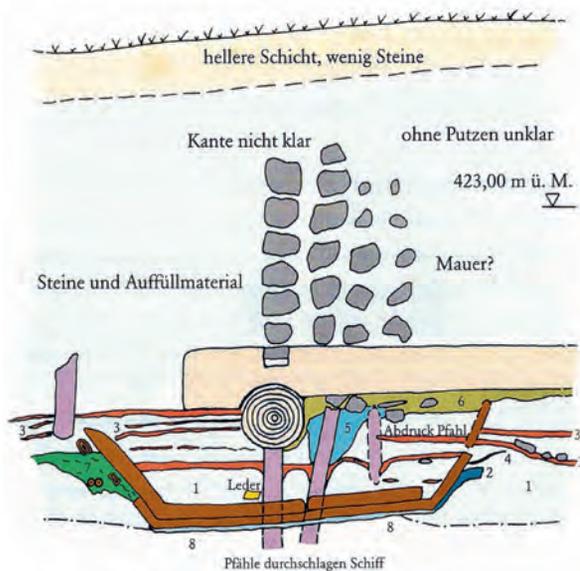
des Wracks etwas dünner und brach dann unvermittelt ab. Wahrscheinlich war sie dort längere Zeit offen gelegen und durch Wellenschlag weggeschwemmt worden.

Das Schiff war nach seiner Versenkung offenbar bis zur Oberkante der Seitenwände mit Seebodenmaterial gefüllt worden (Nr. 1 im Profil). Bei dieser Arbeit war ein Lederschuh verloren gegangen, der aufgrund seiner Form ins 16. Jahrhundert datiert werden kann.

Wie es scheint, blieb das Schiff nach der Versenkung mehrere Jahre offen liegen. Nach und nach konnten sich so verschiedene Bänder mit torfartigem Material darin und daneben ablagern (Nrn. 3 und 7 im Profil). Eine Sicherung gegen das Wegschwemmen waren meh-



Das Gebiet der Parzelle 73 um 1830. Kolorierte Radierung von Franz Hegi nach einer Zeichnung von A. Benz. Bild Lintharchiv



Der Schuh aus dem Schiff. Bild Thomas Reitmaier

Das umgezeichnete Profil der Baugrubenwand. Bild Thomas Reitmaier



rere Pfähle, welche die ganze Füllung und den Schiffboden durchschlugen.

Gegen Ende der 1580er-Jahre wurde die 1807 noch bestehende künstliche Landzunge erstellt: Über das Schiff wurde eine blockbauartige Holzkonstruktion gelegt. Sie diente als Unterbau für eine Ufermauer und war auf der Frontseite gegen den See hin zusätzlich durch eine Pfahlreihe geschützt. Weitere 60 Jahre später wurde die quer in die Seebucht hinausragende Pfahlreihe mit dahinterliegenden grossen Fichtenstämmen verstärkt.

### Was macht man mit einem Wrack?

Das Wrack war seit seiner Versenkung während Jahrhunderten im Wasser gelegen. Deshalb hatten sich die Holzteile des Schiffs ausserordentlich gut erhalten. Die Kantonsarchäologie be-

schloss, die geborgenen Hölzer im Labor des Schweizerischen Nationalmuseums konservieren zu lassen.

Nach der Konservierung wurden die Schiffreste genau untersucht. Dabei konnte die Konstruktion geklärt werden. Weil die Teile so gut erhalten waren, waren Vergleiche mit anderen Flachbodenschiffen aus Schweizer Seen möglich.

Für die Präsentation konstruierte Jean Hämmerli von Weesen für das etwa 2,7 Meter breite und 0,7 Meter lange Wrackstück ein Traggestell. Im Jahr 2008 konnte das Schiff zum ersten Mal ausgestellt werden. Seit 2010 befindet es sich als Blickfang beim Eingang im Ortsmuseum Weesen.

### Das Weesner Schiff

Die Teile des Schiffswracks von Weesen lassen sich zu einem schlanken Flachbodenschiff ergänzen. Die Seitenwände

waren leicht nach aussen gelehnt. Die Form entspricht den heute als Weidling bezeichneten Schiffen, wobei das Weesner Schiff aber erheblich grösser war: Die Bodenbreite betrug etwa 1,90 Meter (6,5 Fuss), die obere Breite rund 3 Meter (10 Fuss). Die Höhe lässt sich aufgrund des erhaltenen Spants mit 1 Meter (3,5 Fuss) rekonstruieren, und die Gesamtlänge dürfte etwa 15 bis 20 Meter (50 bis 70 Fuss) betragen haben.

Die Planken des Schiffs bestanden durchgehend aus Rottannenholz, das in der Umgebung von Weesen gewachsen war. Die Spanten hingegen waren aus Stamm-Ast-Verbindungen von Eichen hergestellt. Die Verbindung der einzelnen Teile erfolgte durch Holznägel aus Eichen- und Rottannenholz, die nach dem Einschlagen zusätzlich verkeilt wurden. Damit die Verbindungen korrekt waren, arbeiteten die Schiffbauer mit pfeilförmigen Baumarkierungen.



Thomas Reitmaier mit den konservierten Schiffsresten. (Bild links)

Das konservierte und montierte Schiff im Historischen und Völkerkundemuseum St.Gallen im Jahr 2008. Bilder Kantonsarchäologie St.Gallen (Bild rechts)



Baumarkierung und unmittelbar daneben austretender Holznagel an der äussersten Bodenplanke. Bild Kantonsarchäologie St.Gallen (Bild links)

Die Plankenfugen waren mit Moos und Holzspänen abgedichtet. Bild Thomas Reitmaier (Bild rechts)

Abgedichtet wurden die Planken- und Bodennähte bereits während des Baus mit Moos und feinen Holzspänen.

Da der östliche Teil des Schiffes bei den Bauarbeiten zerstört und der westliche Teil im Boden belassen wurde, sind die Formen von Bug und Heck nicht bekannt. Sie dürften aber ähnlich wie bei den Weidlingen gewesen sein.

### Schifffahrt und Schiffe auf dem Walensee

Der Walensee war seit römischer Zeit ein wichtiger Schifffahrtsweg auf der Ost-West-Route. Im 14. Jahrhundert kam es in Zürich zur Gründung der Schifflenzunft. Sie teilte sich in die Oberwassergesellschaft, die für den Bereich Walensee–Linth–Zürichsee zuständig war, und die Niederwassergesellschaft für die Limmat-schifffahrt ab Zürich.

Für den Walensee selbst sind die schriftlichen Nachrichten spärlich; Informationen zu den Schiffen lassen sich fast nur aus den Bestimmungen der Oberwassergesellschaft und den Schiffmeisterordnungen erschliessen. Um 1498 wird eindeutig zwischen zwei Schiffstypen unterschieden: *«Und wenn der personen so faren wend 5 sind mogen si einen weidling nemen und so ihr darob ist sond si einen nawen nemen als dz von alter her ist komen.»*<sup>1</sup> Das bedeutet, dass für den Transport von einzelnen oder wenigen Personen die schmalen und schlanken Weidlinge in Betrieb waren, während grössere Personengruppen und Waren mit Nauen transportiert wurden. Dies war auch später noch der Fall; so ist aus dem Jahr 1725 ein Streit zwischen den Glarnern und den Weesnern überliefert: *«Glarus beschwert sich, ... dass die Wesener nicht gestatten, dass ein Glarner 'für sich ohne Passage' auf einem Kiritzer-Weidling, wenn ein solcher gerade am Gestade stehe, heim fahren dürfe, sondern ihn nöthigen, einen Weidling für sich besonders zu miethen. Die schwyzerische Gesandtschaft, nicht instruiert, nimmt den Antrag ad referendum, ist aber der Ansicht, dass die von Wesen, insofern sie nichts dawider aufzuweisen haben, zu aller Billigkeit anzuhalten seien.»*<sup>2</sup> Die Kiritzer-Weidlinge stellten den Personen- und Kleinstgütertransport von und nach Kerenzen sicher. Sie dürften ihren Heimathafen in Mühlehorn gehabt haben. Das Problem wurde offenbar einvernehmlich gelöst; aus den folgenden Jahren gibt es dazu – im Gegensatz zu den immer wieder aufflammenden Fischereikonflikten – keine offiziellen Meldungen mehr.

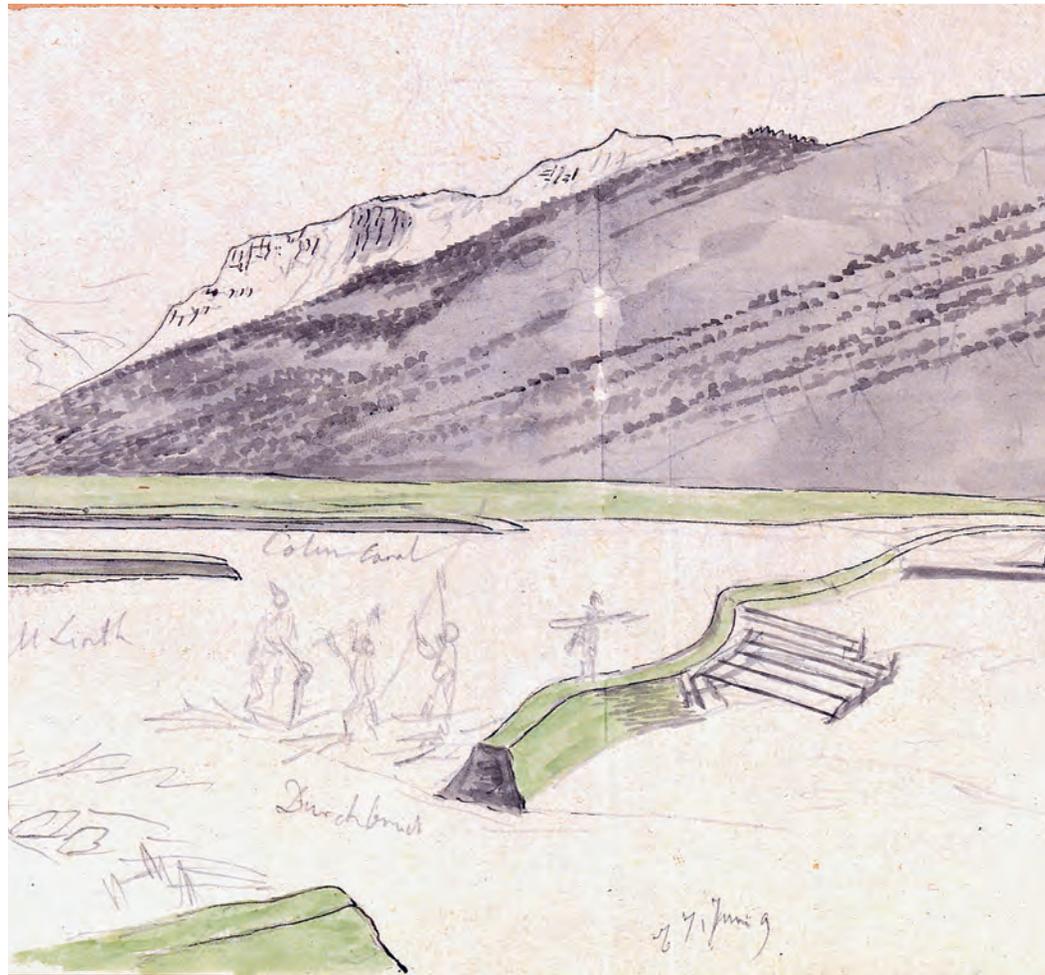
Aus den Nachrichten zu den «Laufenknechten», welche die Schiffe am Rhein über den Laufen transportieren mussten, geht hervor, dass es zwei unterschiedlich grosse Nauen gab: die «Glarner» mit einer Länge von 27 bis 30 Metern und die «Walenstadter» mit einer Länge von etwa 21 Metern. In einer Urkunde vom Jahr 1747 ist zusätzlich von «halben Walenstadtern» die Rede.<sup>3</sup> Aufgrund der errechneten Länge dürfte es sich beim Weesner Schiff um einen Walenstadter Nauen gehandelt haben.

Sie [die Laufenknechte] verkauften zuweilen auch Schiffe an die Basler Schifffahrt, zum Besuch der Frankfurter Messe, und kauften die rheinab und aus der Schweiz kommenden, die nicht weiter gingen, an. Es waren dies die sg. «Glarner» und «Walenstadter» Schiffe, die durch die Limat und Ar aus dem Zürcher- und Wallenstadter See kamen. Jene hatten eine Länge von 90–100' und eine Tiefe von 6–7' mit einer Ladungsfähigkeit von ca. 1000 Ctr. und bedurften 5–6 Mann zur Bedienung; – die Wallenstadter waren etwas kleiner, ca. 70' lang, etwa 5' tief, mit einer Tragkraft von 300–500 Ctr. Diese Schiffe waren sehr stark und schmal gebaut, was sie zum Gebrauche auf diesen zuweilen sehr reisenden Flüssen befähigte.<sup>4</sup>

## Breite historische Kenntnisse

Der Bezug zum Raum Sarganserland-Walensee-Linthgebiet von Dr. phil. Regula Steinhäuser-Zimmermann ist vor allem geprägt durch ihre Tätigkeit als Kantonsarchäologin. Von 1999 bis 2022 war sie im Kanton St.Gallen wissenschaftliche Mitarbeiterin sowie stellvertretende Leiterin. Einer ihrer Einsätze befasste sich mit den Ausgrabungen an der Stadtmauer Walenstadt 2018. Der Ergebnisbericht erschien in der «Terra plana» 2/2020. Weiteres Stichwort für Regula Steinhäuser sind ihre Nachforschungen über frühere Schiffe auf dem Zürich- und dem Walensee. Ihre Recherchen zum Dampfschiff *Linth Escher I*, das erste Dampfschiff auf dem Walensee von 1837 bis 1839, fanden auch im 2022 erschienenen Buch «Walensee-Schiffahrt/Linth-Schiffahrt» von Guido Städler Erwähnung. Regula Steinhäuser-Zimmermann befasst sich seit 2008 intensiv mit der Geschichte des Linthwerks. (sg)

Der Dambruch von  
St. Sebastian bei Schänis.  
Zeichnung von Hans Konrad  
Escher von der Linth, 7. Juni 1809.  
Bild Grafische Sammlung  
ETH Zürich



## Schiffsrecycling: Kein neues Phänomen

Was macht man mit einem Schiff, das nicht mehr brauchbar ist? Der Rücktransport der grossen Schiffe, die von Walenstadt und Weesen her in Basel und auch in Frankfurt ankamen, wäre viel zu aufwendig gewesen. Sie wurden deshalb auf Abbruch als Brennholz verkauft. Andere Schiffe dienten, wie das Weesner Schiff, als Fundament für Ufermauern und Wuhren sowie zum Schliessen von Dammbrochen. Auch im Linthgebiet war dies der Fall: Hans Konrad Escher von der Linth berichtet mehrmals, dass man bei der Entfernung alter Wuhre auf versenkte Schiffe stiess. Mindestens von einem davon wusste er sogar, wann dies stattgefunden hatte. Aber er griff auch selbst zu dieser Massnahme: Am 7. Juni 1809 brach der Damm der alten Linth in Schänis bei St. Sebastian. Weil die Linth zu viel Wasser führte, konnte der Durchbruch erst am 10. Juni geschlossen werden: «Erst als man vermittelt eines

vor dem Einbruch versenkten, mit Steinen beladenen, alten Schiffes sich ein festes Fundament für die Zuschliessungs-Anstalten gebildet hatte, konnte die Zuschliessung bald vollständig bewerkstelligt werden.»<sup>5</sup> Bei den Bauarbeiten für das Projekt «Hochwasserschutz Linth 2000» wurde die Stelle des Dammbrochs, die auch heute noch sichtbar ist, untersucht. Vom 1809 versenkten Schiff fand sich keine Spur. Sehr wahrscheinlich war es nach dem 22. Dezember 1809, als die Linth in den neuen Kanal umgeleitet war, wieder entfernt worden. Die Steine dürften für den Kanalbau, das Holz als Brennholz gebraucht worden sein.

## Nur drei Jahre brauchbar ...

In der Oberwasser-Schiff-Einung von 1532 werden Vorschriften zur Verwendungsdauer der Schiffe festgeschrieben: «Sy söllent ouch kein schiff lenger führen dann die schiff lüt uf dem Walensee. Ob aber die dryg [die drei Schiffmeister] bedüecht die schiff buwfellig sin

vor den zwei jaren, mögent sy ouch dieselben heissen stillstaan ...»<sup>6</sup> Auch 1590 wurde klar festgehalten, dass Schiffe während maximal drei Jahren brauchbar waren.<sup>7</sup> Die Vorschrift, dass die Schiffe alle zwei bis drei Jahre ersetzt werden müssen, bestand noch am Ende des 18. Jahrhunderts.

Die kurze Lebensdauer der Schiffe verursachte spätestens ab dem 15. Jahrhundert einen sehr hohen Holzverbrauch an Walensee und Linth. Gefragt waren nicht nur grosse Nadelbäume, aus denen man Planken schneiden konnte, sondern auch Stamm-Ast-Verzweigungen von Eichen für die Spannen. Zusammen mit dem Holzschlag für Brennholz und der Rodung für die Landwirtschaft führte dies zu einem Raubbau an den Glarner Wäldern. Allein dieser dürfte schon grössere ökonomische und ökologische Auswirkungen auf die Linth-Walensee-Gegend gehabt haben. Dass gegen Ende des 14. Jahrhunderts dann noch die kleine Eiszeit mit eher kühlem und regnerischem Klima einsetzte, führte



Das überschwemmte Städtchen Weesen. Radierung nach einer Zeichnung von Hans Konrad Escher von der Linth, 1809. Bild Zentralbibliothek Zürich, grafische Sammlung

bereits ab der Mitte des 17. Jahrhunderts zu wiederholten Überschwemmungen im Glarnerland und in der oberen Linthebene. Schliesslich lagerte die Glarnerlinth das von den Glarner Wildbächen herkommende Geschiebe aus dem entwaldeten Gebiet in der Gegend von Ziegelbrücke ab und hemmte dadurch den Abfluss des Walensees. Die Folgen sind bekannt: Walenstadt und Weesen wurden überschwemmt, der Walensee überflutete das Gebiet zwischen der Vrenelibrücke und dem Biberlikopf, die Ebene von Walenstadt verwandelte sich in einen Sumpf, und auch in der unteren Linthebene stand das Wasser.

Erst durch die Linthkorrektionsarbeiten von 1807 bis 1823 verbesserten sich die Lebensumstände im Linthgebiet und am Walensee.

Der Linthkanal mit dem gut unterhaltenen Reckweg verkürzte den Schifffahrtsweg enorm. Der Boom dauerte allerdings nur wenige Jahrzehnte: 1859 kam die Eisenbahn. Aber das ist eine andere Geschichte ...

#### Quellen und Literatur:

- Grabungsdokumentation Kantonsarchäologie St.Gallen, Objektnummer 43\_058\_E01.
- Amtliche Sammlung der ältern eidgenössischen Abschiede, Band 4.1.b, 1876; Band 5.1, 1872; Band 7.1, 1860.
- Officielles Notizenblatt die Linthunternehmung betreffend. 4 Bände, 1807–1828.
- Thomas Reitmaier: Vorindustrielle Lastsegelschiffe in der Schweiz. Schweizer Beiträge zur Kulturgeschichte und Archäologie des Mittelalters, Band 34, Basel 2008.
- Guido Städler: Walensee-Schifffahrt/Linth-Schifffahrt 1837–2012. Mels 2012.
- Guido Städler: Walensee-Schifffahrt/Linth-Schifffahrt 2012–2022 + Neuerungen und Visionen. Mels 2022.
- Otto Vollenweider: Geschichte des Verkehrs auf der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich–Basel. In: Schweizer Studien zur Geschichtswissenschaft, Heft 3, 4. Band, 1912, S. 385–566.
- J. Vetter: Schifffahrt, Flötzeri und Fischerei auf dem Oberrhein (Schaffhausen–Basel). Karlsruhe 1864.
- Jakob J. Weyrauch: Der Escher-Linth-Kanal. Historisch-technische Studie. Zürich 1868.

<sup>1</sup> Übersetzung: «Und wenn die Personen, die überfahren wollen, zu fünf sind, sollen sie einen Weidling nehmen; wenn es mehr sind, sollen sie einen Nauen nehmen, wie es von alters her der Brauch ist.» Vollenweider 1912, S. 548.

<sup>2</sup> Ältere eidgenössische Abschiede 1712–1743, Band 7.1.2, 1860, S. 1277.

<sup>3</sup> Vetter 1864, S. 132.

<sup>4</sup> Vetter 1864, S. 102–103.

<sup>5</sup> Officielles Notizenblatt die Linthunternehmung betreffend, Band 1, S. 436.

<sup>6</sup> Übersetzung: «Sie [die Schiffmeister] sollen auch kein Schiff länger fahren lassen als die Schiffeute auf dem Walensee. Wenn es aber den drei Schiffmeistern scheint, dass die Schiffe vor dem Alter von zwei Jahren baufällig sind, so sollen sie sie stilllegen, ...» Ältere eidgenössische Abschiede 1529–1532, Band 4.1.b, 1876, S. 1442.

<sup>7</sup> Ältere eidgenössische Abschiede 1587–1617, Band 5.1, 1872, S. 235.