

Die alte Schweizer Schifffahrt

Autor(en): **Moser-Gossweiler, F.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **228 (1949)**

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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

Nutzungsbedingungen

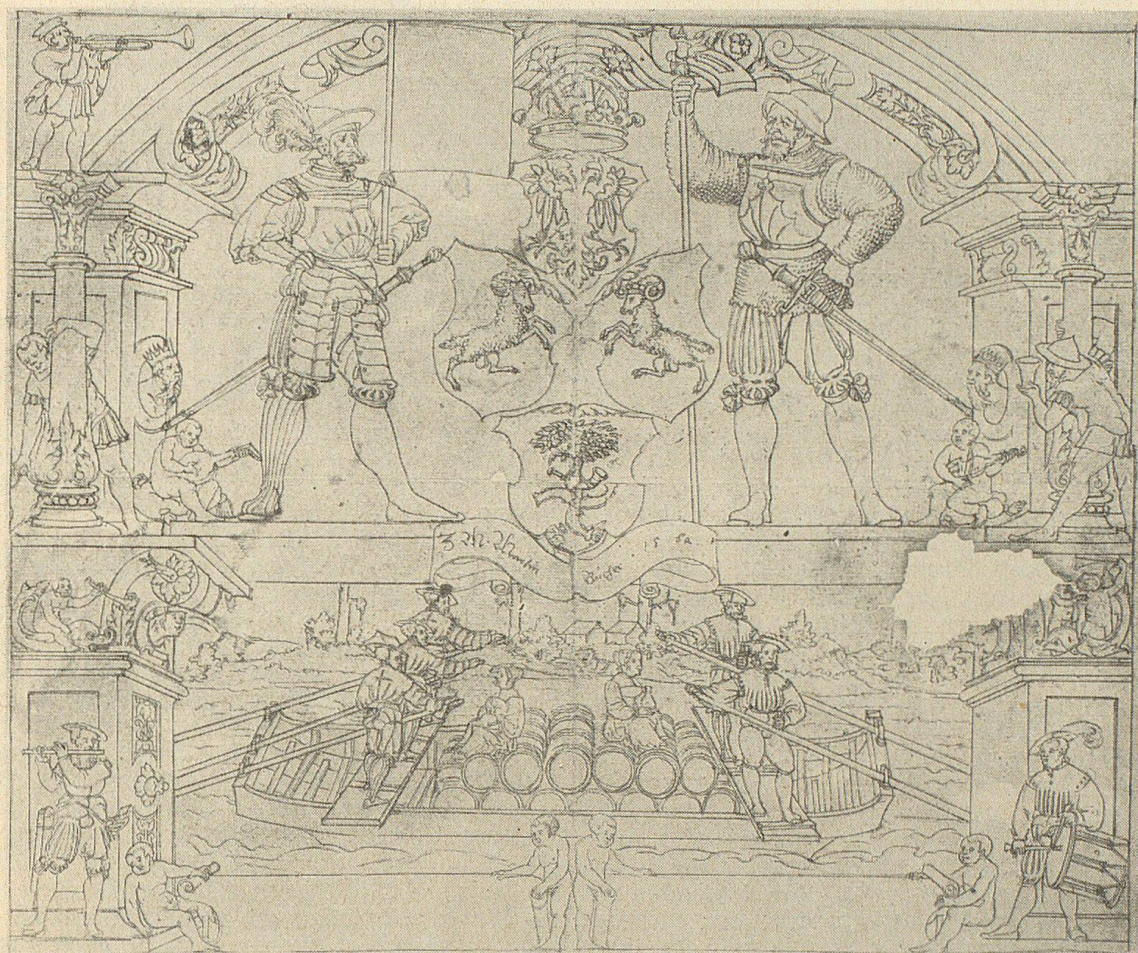
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



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

Die alte Schweizer Schifffahrt

Von J. Moser-Gogweiler

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

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

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

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

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

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

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

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

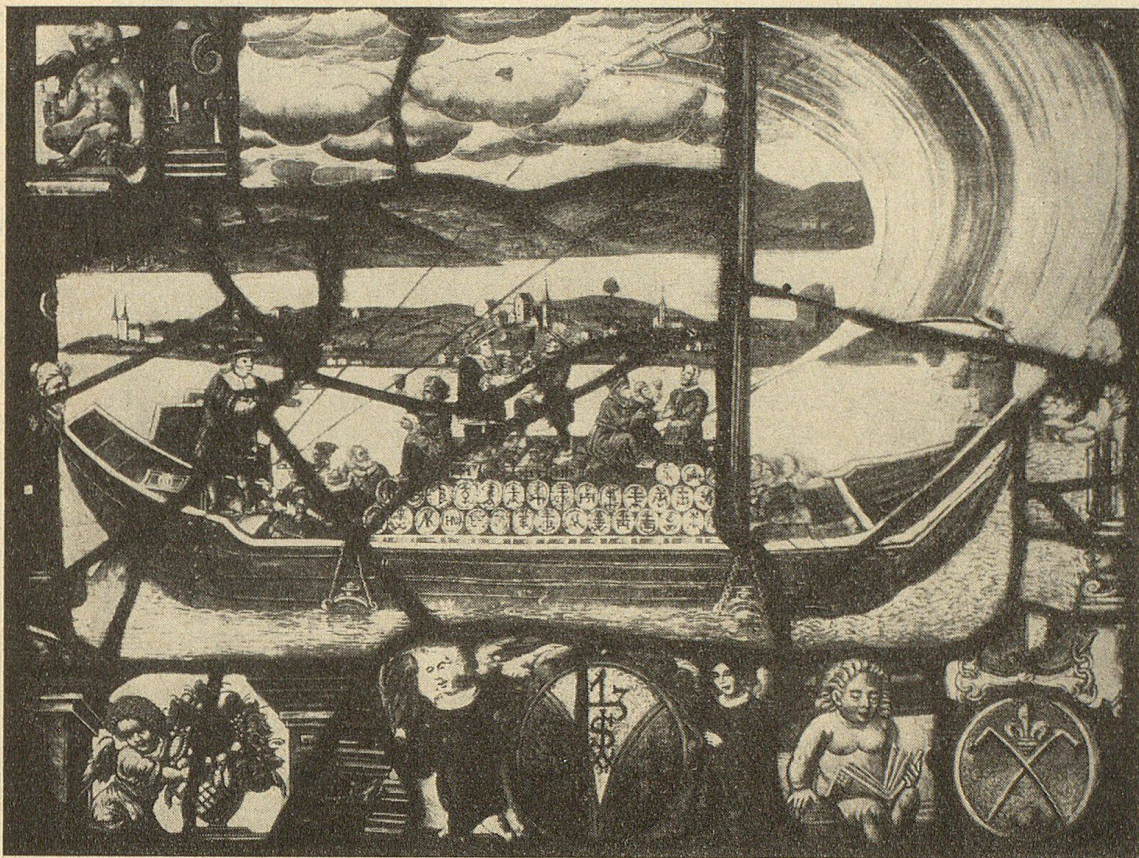
Die Schiffsleute des Bodensees verwendeten drei

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

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

Auf dem Rhein unterhalb des Rheinfalls ging dann die Schifffahrt bis Basel und Straßburg hinab und nahm auch diejenige von Nare, Neus und Limmatt auf. Bei den Flußschnellen von Baldshut und Laufenburg lud man die Waren aus, ließ die Rähne leer durch den Laufen schießen und belud sie unterhalb desselben wieder. Die Schiffer-Gesellschaft von Laufenburg fuhr mit kleinen Segelschiffen, den sog. Humpelnachen, bis Basel.

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



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

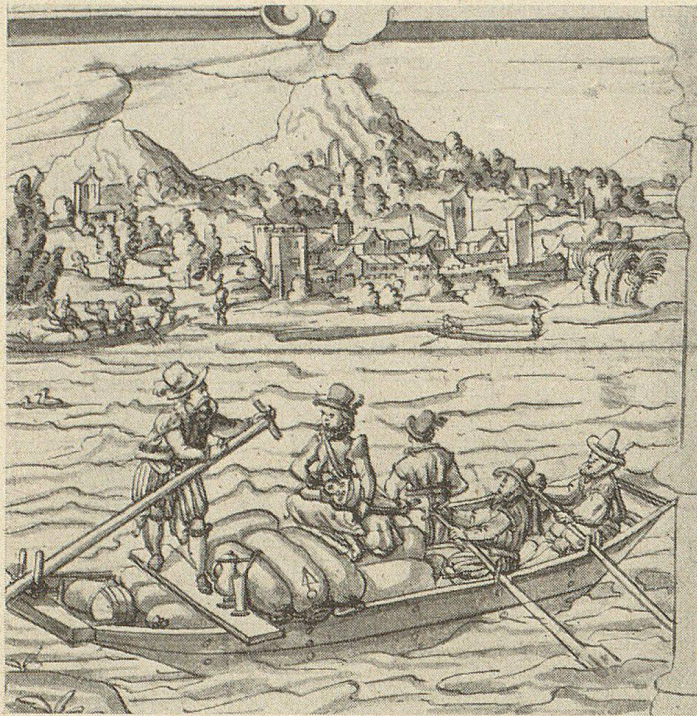
Kriegszeiten hatten die Bodensee-Segelschiffe den Zwecken der Ausrüstung und Verpflegung der Heere zu dienen. Auf einem 1499 von den Eidgenossen auf dem Bodensee gefaperten Schiff waren geladen: Waffen, Munition, Schuhe, Mehl, Fleisch, Butter und Salz. Am 22. September 1799 versank bei Altenrhein bei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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Us em Bisängli

Ein Hiratsgeschichte von Schwande (Glarner Dialekt) Von Emanuel Schmid.

Heid Ihr d'r Güscht im Oberdorf z' Schwande au nuch bhännt? E so ne grössere, feschte Maa, mit echlei rödfche Haar, isch immer eso fädig glüffe? – Er hett speeter d's Babetti im Bisängli ghüratet und – wie! Mä het nuch nach Jähre d'rvu erzellt und glachet!”

Gar lang isch er zünem z'Veicht, het aber nie so recht welle vürschi mache mit em Hochset, isch syner Lebzig e chlei e wylwänggische Maa gsi. D'rby aber solid, gar nüd strykbär und het ettis Kappe kha.

D's Babetti isch vu rechte Lüüte nahe gsy. Si heid e chlys, schuldesrys Heimetli kha und, wie mä khört het, nüd gad prezys zu de ermere Lüüte khört. Au just e gmögigs Meitli gsy, grubeleti Haar und e frohs Gmüet.

D'r Güscht het digg e Samstag oder Sunntig uf gluh mit z'Veicht chu und d's Babetti het Schummer kha, er chännt em am End nuch uutrü werde bis z'feschet. Wo d'r Güscht wieder amal id's Bisängli chunnt, heid's ne z'Ked gstellt; aber er het Usrede gfuehrt, mä het's guet müese mergge und isch zyli wieder abgschobe.

D's Babetti het natürlü im Dorf unde naache gfraget, was mit dem Pof syg und vernuh, daß er en Art e Liebstei heig im Underland; im letschte Dienst z'Näfels oder z'Nullis; e grusam e vürnämi, die's ehm guet chännt. Im „Schwert“ z'Näfels heig er mal magger mit ere tanzet. Heig gmaalet Lippe und Augebraame, laggiert rot Fingernägel und glizeri vu Gold und Edelstei. Au d'r Pöschiler chännt ettis erzelle, wenn er dörfst.

D's Babetti het das d'r Muetter brichtet; aber die het gemeint, es söll ne nu mache luh; die passit sowieso nüt zum e Puur, das werdi er hoffetli selber igsh und chännt de schu wieder.

Aber d's Babetti isch nüd ganz iversthande gsy mit dem Raat. Mä het ihm gseit, d'r Vatter vu dere Jumpsfere syg jedefalls e hordryche Maa, heig z'Züri 2–3 grösseri Hüüser, da sig Geld umme wie Streui; heig allerdings nuch zwu ander Töchtere, die au grusame Gstaad fuehret. Das het em Babetti z'dängge gy! Eis-teils het's d'r Güscht gere kha und dann, was wurdeb au d'Lüüt säge, wenn's ette sött uusgub? D's Babetti isch ebe schu i de Jahre gsy und es Gheimnis isch au feis mi gsy, af es und d'r Güscht sölled es Paar gy. Also gad farre hef's d'r Güscht au nüd welle luh und mängi Nacht nüd guet gschlaafe.

Aber au d'r Güscht isch digg i ängge Käate gsy. Eis-teils wär em d's Babetti gar nüd ette verleidet und

hätt zu ihm ehnder paßt, as disi, das ischt kä Fraag gsy. Und au d'Muetter isch e bravi verständegi Frau gsy und d's Gwüsse het ne doch au digg plaaget. Und de het er d'r Better vun em, d'r alt Gmeindrat Jopfi, ettis fürchte müese. Er isch am Babetti d'r neechste Eigi, au si Götli und im Dorf e gachtete Maa gsy und hätti ette au d'Gjes echlei kännt. Gad eso eifach wär die Sach weleweg nüd gange, mit em Abbräche d'r Liebhaft und de ebe, d's Gspräch im Dorf, das hätt er ersorget.

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

„E so es Modedämli gab doch nie kä Püüri; chäm ja nüd amal i Gade ine, us luuter Angscht, es chäm bshisni Schüeli über; dörfst ja käs Kind aabinde oder abluh und e Gmaleti passit überhaupt i kä Puurestube, das werdi er hoffetli selber mergge“, seit si.

D'r Güscht isch vorhär in ere Versammlig und hüt gar grusam guet usgleit gsy. Er het si b'rede luh und isch gar iversthande, daß ma d's Usgebott söll ergub luh im Amtsblatt; er syg mit allem z'einte. – D's Babetti het die Nacht guet chänne schlafe.

Underdese heid aber ander Lüt em Güscht d'r Chopf volle gred't. Er syg e tumme Kärli, wenn er eso e günschtegi Parti fahre läß. Wie mä khöri, zelli das Fräulein sicher uf ihne. Da wär Belt umme, er chännt e Ghnecht ha, wenn sie au kä Püüri gab. Und Charte sind da z'flüüge chu vu Näfels, mit Bildere und Sprüch, daß d'r Güscht siner Sach het chänne sicher sy. Er het würggli müese wylwangge und het au viel schlecht gschlaafe, isch nu ette amal i d's Bisängli use und immer tuuche gsy und nüd viel gret für süf Kappe.

D'r Better Jopfi het ne amal unterwegs z'Ked gstellt und gemeint, es wär doch amal Jyt, daß die Sach vorwärts gieng; er hofft nüd, daß er ette em Meitli abtrünnig werde well?

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