

# Sust und Zoll in der spätmittelalterlichen Stadt Zug

Thomas Glauser

Ulrich Leister, ein Schmied aus Sarnen, hatte etwa von 1357 bis 1364 mit seiner Frau und seinen Kindern in der Stadt Zug gewohnt. Als man ihn 1399 befragte, konnte er sich noch gut an jene Zeit und an die damaligen Verhältnisse im Transportwesen erinnern, die immerhin schon rund vierzig Jahre zurücklagen. Einen sogenannten Sustzwang, also die Vorschrift, alle transportierten Waren in einem bestimmten Gebäude – eben der Sust – abzuladen, um deren Weitertransport gegen Gebühr dem Sustinhaber zu überlassen, habe es damals noch nicht gegeben. Viel mehr, so gab er zu Protokoll, konnte jeder, der wollte, frei und ungehindert Waren transportieren. Und bezüglich des Sustrechts sei es auch nicht so, dass dieses der Rischerin oder ihrer Verwandtschaft gehört hätte; jedenfalls nicht mehr, als jedem anderen Bürger.<sup>1</sup>

Der Obwaldner war nicht der einzige, der 1399 zur Sust befragt wurde. Zusammen mit fünfzehn weiteren, zum Teil schon recht betagten Männern – zwei von ihnen konnten sich nach eigener Aussage siebzig Jahre zurück erinnern! – wurde er aufgeboten, um im Rahmen einer vereidigten Kundschaft als Zeuge auszusagen. Solche Kundschaften wurden immer dann beigezogen, wenn in einem Konflikt die Rechtslage unklar war: Mehrere meist ältere Männer machten eine eidesstattliche Aussage darüber, wie die strittige Angelegenheit in früheren Zeiten gehandhabt worden war. In unserem Fall konnte auf diese Weise ein eidgenössisches Schiedsgericht im März 1399 einen offenbar schon länger andauernden Streit zwischen Ammann, Rat und Bürgerschaft der Stadt Zug einerseits und dem Privatmann Hermann Rischer andererseits endlich beilegen. Strittig waren die Ansprüche auf das Sustrecht in der Stadt Zug und das Fahrrecht über den Zugersee, die von beiden Parteien gleichermaßen geltend gemacht wurden. Rischer, ein in der Stadt Zug wohnender und allem Anschein nach im Transportgewerbe tätiger Urner, vermochte das Schiedsgericht mit seiner Kundschaft – sie ist uns leider nicht überliefert – offensichtlich zu überzeugen, denn er erzielte zumindest einen Teilerfolg: Die Stadt Zug musste sich verpflichten, ihm seine offenbar gerechtfertigten Rechtsansprüche für die stattliche Summe von 450 Pfund, zahlbar in drei Raten, abzukaufen.<sup>2</sup> Gut sechs Monate später quittierte Rischer den Erhalt der gesamten Kaufsumme und bekräftigte bei dieser Gelegenheit noch einmal ausdrücklich, seine Rechte an Sust und Fahr seien damit erloschen.<sup>3</sup>

Dieser Rechtsstreit wirft verschiedene Fragen auf. Wann und vor welchem Hintergrund kam die Stadt Zug überhaupt in den Besitz des Sust- und, damit eng verbunden, des Zollprivilegs? Welche Schwierigkeiten waren bei der Durchsetzung dieser Privilegien in der Praxis zu bewältigen? Wie erfolgte deren Integration in die städtische Verwaltung? Und schliesslich: Welche Bedeutung kam den Einnahmen aus Sust und Zoll innerhalb des städtischen Finanzhaushaltes überhaupt zu, und welche Schlüsse lassen sich daraus auf die wirtschaftliche Entwicklung der Stadt Zug ziehen, deren Entstehung bisher immer in engem Zusammenhang mit der Eröffnung des Gotthardpasses gesehen wurde?

Die Beantwortung dieser grundlegenden Fragen bildet zugleich den formalen Aufbau der vorliegenden Studie, die sich als Beitrag zur Geschichte der Stadt Zug im Spätmittelalter versteht. Damit ist auch der zeitliche Rahmen abgesteckt; mangels Quellen sind allerdings einzelne Vorstösse bis weit in die Neuzeit unumgänglich, um so gewisse Entwicklungen besser verstehen zu können.

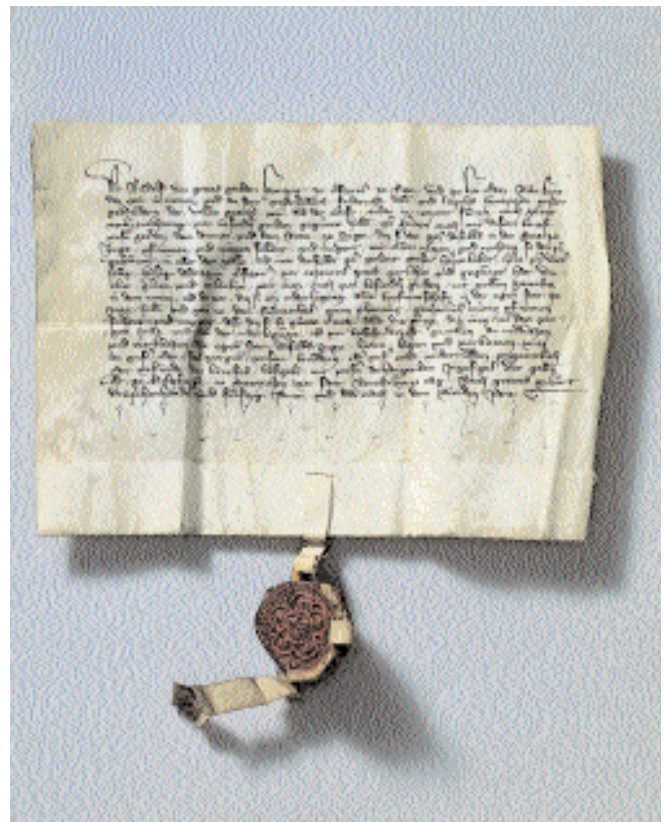


Abb. 1  
Das Zoll- und Sustprivileg vom 21. August 1359 mit dem Siegel Herzog Rudolfs IV. von Österreich (Bürgerarchiv Zug, Urkunde Nr. 19).

<sup>1</sup> UB ZG I, Nr. 313 (1399), S. 139.

<sup>2</sup> UB ZG I, Nr. 301 (12. März 1399).

<sup>3</sup> UB ZG I, Nr. 312 (28. September 1399).

Die schriftlichen Quellen vermitteln erst ab dem zweiten Viertel des 15. Jahrhunderts allmählich ein deutlicheres Bild über die städtische Sust: In den seit 1427 überlieferten, sogenannten Weihnachtsrechnungen – den Jahresrechnungen der Stadt Zug – begegnet uns die Sust als rein städtische Institution.<sup>4</sup> Schon im weiteren Verlauf des 15. Jahrhunderts und dann vor allem im 16. Jahrhundert verbessert sich die Quellenlage kontinuierlich. Aus diesem Zeitraum stammen die ältesten noch erhaltenen Ordnungen, Ämterlisten und entsprechende Einträge in den Stadtratsprotokollen. Ganz anders präsentiert sich die Situation vor 1399: Hier ist zur städtischen Sust nur gerade ein einziges Schriftstück überliefert, nämlich eine Urkunde aus dem Jahr 1359, in der Herzog Rudolf IV. von Habsburg der Stadt Zug neben dem Zollrecht auch «ein nider legung aller koufmanschaft in der egenant stat ze Zuge» – also eine Sust – gewährte (Abb. 1).<sup>5</sup> Gerade deshalb ist der eingangs erwähnte, mit zwei Urkunden und einer Kundschaft ausführlich dokumentierte Streit zwischen Hermann Rischer und der Stadt Zug aus dem Jahr 1399 ein Glücksfall, liefert er doch wichtige Hinweise über die Anfänge der städtischen Sust.<sup>6</sup>

## Verleihung der Sust- und Zollprivilegien im 14. Jahrhundert

### Hintergründe

Das Sust- und Zollprivileg von 1359 ist in Bezug auf die Sust das erste seiner Art; dass die Stadt Zug bereits früher im Besitz einer ähnlichen, aber nicht überlieferten Urkunde war, kann praktisch ausgeschlossen werden. Während sich nämlich Herzog Rudolf IV. in dieser Urkunde bei der Formulierung des Zollprivilegs noch daran erinnert, dass sein Vater Albrecht der Stadt Zug dieses «vor etzwieviel zites verlihen und gegunnen hat» – genau genommen vor 33 Jahren –, fehlt ein solcher Passus beim Sustrecht. Viel mehr ist von einem zusätzlich verliehenen Recht die Rede. Als Stadtherr gestattete Herzog Rudolf IV. Ammann und Rat der Stadt Zug, bis auf Widerruf über die Zoll- und Susteinnahmen zu verfügen mit der Auflage, dass sie diese an «der egenant stat daselbs Zuge buwe legen und verbuwen», sie also für bauliche Massnahmen an der Stadt zu verwenden. Diese Bedingung dürfte in engem Zusammenhang mit den politischen Ereignissen der 1350er Jahre stehen: Im Zuge der kriegerischen Ereignisse zwischen den eidgenössischen Orten und den österreichischen Herzögen legte sich im Juni 1352 ein eidgenössisches Heer unter der Führung von Zürich und Luzern vor die habsburgische Landstadt Zug, die nach zweiwöchiger Belagerung gestürmt wurde und schliesslich kapitulierte.<sup>7</sup> Unmittelbares Resultat dieser Kriegshandlung war der erzwungene Beitritt Zugs in die Eidgenossenschaft, der am Status quo wenig änderte, von österreichischer Seite nicht anerkannt und von eidgenössischer Seite schon kurze Zeit später wenigstens de facto wieder rückgängig gemacht wurde. In unserem Zusam-

menhang von Belang ist vor allem die naheliegende Vermutung, dass die Stadt Zug bei der Belagerung durch das eidgenössische Heer wohl erhebliche Schäden davontrug.<sup>8</sup> Dies bestätigen archäologische Untersuchungen an der Zuger Burg, die 1352 offenbar ebenfalls belagert und schliesslich eingeäschert wurde.<sup>9</sup> Bei der Verleihung der Zoll- und Sustrechte im Jahre 1359 und der damit verbundenen Bestimmung, die daraus erwachsenden Einnahmen zu «verbuwen», dürfte es sich also eher um eine Reaktion auf ganz konkrete Umstände gehandelt haben und weniger um den Versuch, der Stadt Zug neue Einnahmequellen zu erschliessen und auf diese Weise mittelfristig ihre wirtschaftliche Prosperität zu fördern.

Ganz ähnlich verhielt es sich ursprünglich beim Zollrecht. Albrecht II., der in der Urkunde von 1359 erwähnte Vater Rudolfs IV., erlaubte 1326 der Stadt Zug, «daz si den zol an der bruggen ze Zûge, den unser brüder seilig Liupolt angelegt het, innemen sullen und mügen diese nehsten zwei jar» (Abb. 2).<sup>10</sup> Ein Vergleich mit dem zwischen 1303 und 1307 entstandenen Habsburgischen Urbar, einer Bestandsaufnahme sämtlicher Rechtsansprüche der habsburgischen Landesherrschaft, bestätigt, dass Albrechts 1326 verstorbener Bruder Leopold diesen Zoll überhaupt erst angelegt hatte: Dort werden im Abschnitt über das Amt Zug nämlich keine Zolleinnahmen erwähnt.<sup>11</sup> Das bedeutet nichts anderes, als dass bis zum Zeitpunkt der Zollverlei-

<sup>4</sup> BA Zug, A 9/21, Weihnachtsrechnungen 1427–1797. – Wann genau sich der Begriff «Weihnachtsrechnungen» eingebürgert hat, ist mir unbekannt. Im ausgehenden Mittelalter und in der frühen Neuzeit wurde üblicherweise anfangs Januar abgerechnet. Bei der Datierung muss also immer ein Jahr zurück gerechnet werden: Die Weihnachtsrechnung von 1427 beispielsweise bezieht sich auf das Jahr 1426.

<sup>5</sup> UB ZG I, Nr. 36 (21. August 1359). Der Begriff *Sust*, ein schweizerdeutsches Lehnwort aus dem Romanischen (Schweizerisches Idiotikon, Band 7, Sp. 1415–1417), war dem herzoglichen Kanzlisten offenbar nicht geläufig.

<sup>6</sup> In der generell veralteten Literatur zur zugerischen Geschichte des Mittelalters wird dieses Thema, wenn überhaupt, vor allem im ereignisgeschichtlichen Kontext abgehandelt (vgl. dazu stellvertretend für eine ganze Reihe von Autoren Eugen Gruber, *Geschichte des Kantons Zug*, Bern 1968, dort auch eine Übersicht über die ältere Literatur). Die aktuellste Darstellung des Suststreits findet sich bei Roger Sablonier, *Innerschweizer Gesellschaft im 14. Jh. Sozialstruktur und Wirtschaft*. In: *Innerschweiz und frühe Eidgenossenschaft*. Band 1, Olten 1990, 11–233, besonders 180, 182 und 186 f.

<sup>7</sup> So zumindest gemäss der im Allgemeinen zuverlässigen Zürcher Chronik (vgl. QSG 18, S. 62 f.).

<sup>8</sup> Ein weiterer Chronist, Matthias von Neuenburg, erwähnt im Zusammenhang mit der Belagerung der Stadt Zug den Einsatz von Belagerungsmaschinen und Brandgeschossen (MGH *Scriptores* IV, 464).

<sup>9</sup> Werner Meyer, *Die umkämpfte Burg – Bemerkungen zur Rolle der Burgen in eidgenössisch-habsburgischen Konflikten des Spätmittelalters*. In: *Mittelalter* 1996/3, 49–56, besonders 53 f.

<sup>10</sup> QW I/2, Nr. 1326 (5. Mai 1326).

<sup>11</sup> Städtische Zölle respektive die daraus resultierenden Einnahmen wurden im Urbar sehr wohl verzeichnet, so zum Beispiel für die Städte Luzern, Winterthur oder Aarau. Ähnlich wie Zug war beispielsweise auch Sursee zum Zeitpunkt der Abfassung des Habsburgischen Urbars noch nicht im Besitz eines Zollprivilegs. Vgl. dazu QSG XV/1,137 (Aarau), 149–154 (Zug), 215–219 (Luzern), 335–339 (Winterthur).

hung durch Leopold, die demzufolge irgendwann zwischen 1303 und 1326 erfolgt sein musste, in der Stadt Zug kein Zoll erhoben wurde! Auf die Tragweite dieses Befundes werden wir noch näher eingehen. Die Privilegienverleihung von 1326 weist Parallelen zu jener von 1359 auf: Zum einen war sie ebenfalls zeitlich befristet, nämlich auf zwei Jahre, zum anderen bestimmte der Herzog, die Bürger sollten die Zolleinnahmen «genzlichen legen an di vorgnante unser stat und si domit bezzern», sie also vollumfänglich zur – wohl baulichen – «Verbesserung» der Stadt verwenden.<sup>12</sup> Ein Zusammenhang mit der damals herrschenden, unsicheren politischen Lage scheint auch hier zu bestehen.<sup>13</sup>

### Zoll- und Sustrechte als landesherrliche Privilegien

Sowohl beim Zoll- als auch beim Sustrecht handelt es sich um königliche Hoheitsrechte, die lehensweise an die Stadtbeziehungsweise Landesherren gelangten.<sup>14</sup> Im Falle der Stadt Zug waren dies bis 1273 die Grafen von Kiburg, danach die österreichischen Herzöge. Zölle wurden ursprünglich erhoben, um den Unterhalt beispielsweise einer Strasse oder einer Brücke zu finanzieren. Der Wandel von

einer Art Benutzungsgebühr hin zu einer reinen Fiskalabgabe ging einher mit dem Übergang von Strassen- und Brückenzöllen zu eigentlichen Gebietszöllen; ein Prozess, der im Kanton Zug erst im 18. Jahrhundert zum Abschluss kam. Im 14. Jahrhundert wurde der im damaligen Amt Zug einzige Zoll in der Stadt Zug erhoben, und zwar an der Brücke, die über den Graben zum Stadttor, dem späteren Zitturm, führte. Er scheint sich von Anfang an nicht nur auf diese Brücke, sondern immer auch auf die Strasse von Sihlbrugg nach Zug bezogen zu haben.<sup>15</sup>

Bei den in der Sust erhobenen Abgaben handelte es sich ganz konkret um Benutzungsgebühren. Der mit dem Sustrecht verbundene sogenannte Stapelzwang bedeutete, dass durchreisende Kaufleute verpflichtet waren, ihre Handelsüter in der Sust abzuladen. Dort wurden sie, zumindest in Zug, verzollt und bis zum gebührenpflichtigen Weitertransport, den der Sustmeister organisierte, zwischengelagert.<sup>16</sup> Daraus entstanden zum einen neue Einnahmequellen; zum anderen bewirkte die Kanalisierung der Handelswege mittelfristig auch eine gewisse Aufwertung des städtischen Marktes.<sup>17</sup>

Unter quellenkritischen Gesichtspunkten darf der grundsätzlich normative Charakter solcher Privilegienverleihungen nicht ausser Acht gelassen werden: Der Soll-Zustand musste nicht zwingend dem Ist-Zustand entsprechen. Der blosse Besitz eines Rechtsanspruches sagt also noch nichts über dessen tatsächliche Durchsetzung aus. Wie es sich in dieser Beziehung bei den Zollrechten verhielt, wissen wir nicht. Mangels entsprechender Hinweise in den Quellen kann wohl davon ausgegangen werden, dass die Erhebung des Zolls in der Stadt Zug im Grossen und Ganzen ohne nennenswerte Probleme vonstatten ging. Aus herrschaftlicher Sicht hatten Zölle den Vorteil, dass sie sozusagen konkurrenzlos waren, indem sie einzig von einer Obrigkeit erhoben beziehungsweise in deren Auftrag ein-

<sup>12</sup> QW I/2, Nr. 1326 (5. Mai 1326).

<sup>13</sup> Zur Situation in der Innerschweiz im fraglichen Zeitraum vgl. z. B. Handbuch der Schweizergeschichte. Band 1, Zürich 1980.

<sup>14</sup> Eberhard Isenmann, Die deutsche Stadt im Spätmittelalter 1250–1500. Stadtgestalt, Recht, Stadregiment, Kirche, Gesellschaft, Wirtschaft. Stuttgart 1988, 78–80.

<sup>15</sup> Das geht aus dem Suststreit von 1491 deutlich hervor (s. unten).

<sup>16</sup> Oder bis zu deren Verkauf; in Zug scheint die Sust allerdings nie die Funktion eines Verkauflokals, sondern immer nur jene eines Lagergebäudes für Transitgüter inne gehabt zu haben; entsprechend bezog sich die Sustgebühr auf den Transport und nicht auf die Lagerung der Güter. Zur Funktionsweise von Susten vgl. Hans Wicki, Bevölkerung und Wirtschaft des Kantons Luzern im 18. Jahrhundert. Luzern 1979, 449 ff.

<sup>17</sup> Isenmann 1988 (wie Anm. 14), 55 f.

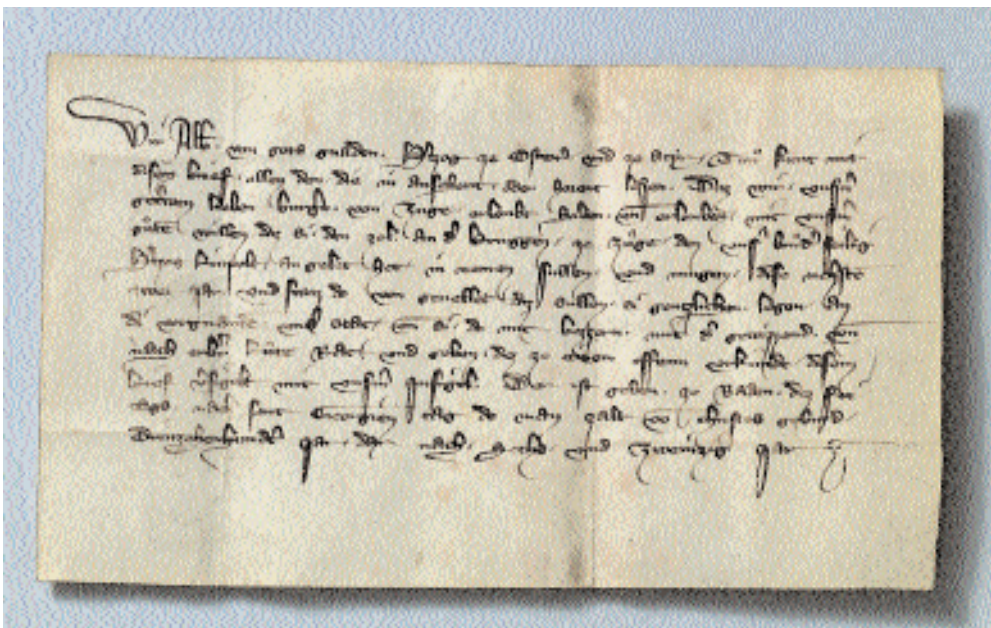


Abb. 2  
Das von Herzog Albrecht II. ausgestellte Zollprivileg vom 5. Mai 1326 (Bürgerarchiv Zug, Urkunde Nr. 6). Die pergamentene Urkunde misst lediglich 11 x 19 cm. Spuren des herzoglichen Siegels befinden sich auf der Rückseite.

gezogen werden konnten.<sup>18</sup> Im Gegensatz dazu stellte der Faktor Konkurrenz bei der Durchsetzung des Sustrechts ein erhebliches Erschwernis dar: Wenn die Stadt Zug 1359 das Sustrecht erhielt, heisst dies natürlich nicht, dass sie erst ab diesem Zeitpunkt als Warenumschlagsplatz in Erscheinung trat. Es markiert viel mehr den Versuch der Stadt, mit durchaus monopolistischen Absichten in eine ökonomische Nische – nämlich das Transportwesen – vorzustossen, die bislang ausschliesslich von Privaten besetzt war. Dass die Stadt dabei offenbar auf erhebliche Schwierigkeiten stiess, wissen wir dank des erfolgreichen Widerstands von Hermann Rischer.

## Herrschaftsintensivierung

### Transportwesen im 14. Jahrhundert

Wie beschrieben 1399 die Zeugen der städtischen Kundschaft die Situation im Transportwesen um 1359 beziehungsweise in der Zeit davor, und was lässt sich daraus bezüglich der Durchsetzung des Sustrechts durch die Stadt entnehmen?<sup>19</sup> Dazu ist zu wissen, dass es sich bei diesen Zeugen um Personen handeln musste, die nicht Bürger der Stadt Zug sein durften. Betrachten wir zunächst jene Zeugenaussagen, die in die Zeit vor der Privilegienverleihung zurückreichen: Der offensichtlich schon greise Welti Gerinen von Walchwil, einer von zwei Zeugen, die sich siebzig Jahre zurück erinnerten, sagte aus, er habe damals in Zug «vil wandels gehebt uff dem sewe unn an dem lande» und dabei festgestellt, dass von vielen Leuten Waren transportiert wurden und dass «nieman kein twing dar umb hatte noch rechtz», dass also niemand über das Transportwesen gebieten konnte oder diesbezüglich bestimmte Vorrechte hatte. Dabei ging es ganz konkret um das Fahrrecht über den Zugersee, wie die Aussage von Werni Jans aus Baar, der in den 1340er Jahren als «hodel», also als Säumer, zwischen Horgen und Zug arbeitete, verdeutlicht. Jans gab zu Protokoll, er habe die von ihm transportierten Waren jeweils an den Stad – die heutige Vorstadt – hinunter geführt und sie dort dem erstbesten Schiffmann zum Weitertransport übergeben. Jedermann habe das so gemacht, jedenfalls «untz [=bis] uff dú zit, dz di burger dú sust in ir hand namen». Eine praktisch identische Aussage machte Jenni Zenagel aus Baar, der sich ebenfalls sechzig Jahre zurück erinnern konnte, allerdings selber keine Waren transportierte. Ein weiterer Baarer, Jenni Uttinger, war um 1354 als Säumer zwischen Horgen und Zug unterwegs. Auch er ging mit seinen Waren regelmässig hinunter zum Stad, wo er bereits von Schiffluten erwartet wurde, die den Weitertransport übernahmen, «unn wist do nieman nit um kein sust, wan dz jederman fürte, weler wolte» – und auch er ergänzte, dass sich daran bis in die Zeit, als die Bürger die Sust in ihre Hand nahmen, nichts änderte.

Aber wann genau war das? Offensichtlich nicht 1359, wie es auf den ersten Blick erscheinen mag:<sup>20</sup> Der eingangs

bereits zitierte Ulrich Leister beispielsweise, der zwischen 1357 und 1364 in Zug lebte, betonte in seiner Aussage ebenfalls ausdrücklich, dass es damals keinen Sustzwang gab, sondern dass «jederman fürte, weler wolte». Ein weiterer Zeuge, Heini Löli aus Kappel, erinnerte sich fünfunddreissig Jahre zurück, also etwa in die Zeit um 1364, als die Stadt bereits im Besitz des Sustrechts war. Löli sagte aus, er habe damals oft zusammen mit seinem Vater, der Schiffmann war, Waren über den See transportiert. Daran seien sie nie gehindert worden; jedermann habe damals Waren transportieren und zwischenlagern dürfen, und zwar bis in jene Zeit, als die Bürger die Sust in ihre Hand nahmen. Jenni Frieso schliesslich erinnerte sich vierzig Jahre zurück, also genau in die Zeit der Privilegienverleihung. Er war damals Weibel von Baar und hatte viel in der Stadt Zug zu tun. Auch er hielt fest, dass in dieser Zeit kein Sustzwang bestand, sondern dass jedermann ungehindert Waren transportieren durfte.

### Hermann Rischers Ansprüche

Wie erklärt es sich, dass Rischer vor dem eidgenössischen Schiedsgericht schliesslich Recht bekam und die Stadt Zug ihm für das Sust- und Fahrrecht eine hohe Abfindungssumme bezahlen musste? Offensichtlich konnte er einen entsprechenden Rechtsanspruch geltend machen, an den sich keiner der – kaum zufällig ausgewählten! – städtischen Zeugen erinnern konnte. Leider sind die Zeugenaussagen der Kundschaft Rischers nicht überliefert, denn diese waren allem Anschein nach überzeugender als jene der städtischen Kundschaft. Dennoch lässt sich erahnen, wie der Schiedsgerichtentscheid zustande kam und worin der Rechtsanspruch Rischers gründete. Dazu liefern wiederum die Zeugenaussagen der städtischen Kundschaft entsprechende Hinweise. Klaus Schnabler erinnerte sich, dass in den 1330er Jahren die von Horgen herkommenden Säumer ihre Waren sowohl am Stad als auch im Haus der Rischer abladen.<sup>21</sup> Das heisst, dass die Rischer, wie andere auch, in ihrem Haus Waren zwischenlagerten und später weiter transportierten, also eine private Sust führten. Es deutet nun einiges darauf hin, dass Sust- und Fahrrecht einer Ehefte<sup>22</sup> gleich mit dem Besitz eben dieses Hauses verknüpft waren.<sup>23</sup> So betonte Rischer bei der Quittierung der Kauf-

<sup>18</sup> Dass die Zolleinnahmen an eine Privatperson verpfändet wurden, konnte durchaus vorkommen.

<sup>19</sup> Zum Folgenden vgl. UB ZG I, Nr. 313.

<sup>20</sup> Vgl. dagegen die Darstellung bei Sablonier 1990 (wie Anm. 6), 386 f.

<sup>21</sup> UB ZG I, Nr. 313, S. 139.

<sup>22</sup> Rechtstitel, der nicht einer bestimmten Person verliehen wird, sondern der an eine bestimmte Liegenschaft gebunden ist (typischerweise war dies bei Mühlen der Fall).

<sup>23</sup> Die Jahrzeitbücher von St. Michael aus den Jahren 1370/90 und 1425/30 erwähnen das (ein?) Haus des Rischers, das direkt am See lag und an einen Turm grenzte. Möglicherweise handelte es sich dabei um das fragliche Haus, dessen Standort ich allerdings nicht bestimmen kann. Vgl. Eugen Gruber (Hg.), Die Jahrzeitenbücher von St. Michael. Zug 1957, Nr. 1167.

summe im Herbst 1399 ausdrücklich, dass er (und seine Nachfahren) sein Haus und seine Hofstatt – und, falls er noch «ander güt an die sust unn den fert do hetti», auch dieses – weiterhin im gewohnten Umfang nutzen dürfe, allerdings «ane [= ohne] sust unn dz gevertge».<sup>24</sup> Dabei kommt vermutlich mehr zum Ausdruck als das blosses Verbot, weiterhin eine Sust respektive ein Fahr zu betreiben. Viel mehr scheint es, dass Sust- und Fahrrecht nun in aller Form von Rischers Haus respektive Liegenschaft abgekoppelt wurden. Eine weitere Zeugenaussage stützt diese Annahme. Arnold Richwin aus Frauental war mit zwei weiteren Zeugen dabei, als der Bischof von Brixen als österreichischer Landvogt anfangs 1364 nach Zug kam, um den Bürgern den Eid abzunehmen und bei dieser Gelegenheit vom Zuger Ammann Hartmann von Heidegg gebeten wurde, den Bürgern die Sust zu verleihen.<sup>25</sup> Dagegen intervenierte der Vogt von Maschwanden mit dem Hinweis, die Rischerin respektive ihre Vorfahren hätten das Sustrecht hergebracht, und bat, «dz man si do bi ließi bliben». Darauf wurde in Anwesenheit des Landvogts «kuntlich gemacht mit vier erberen mannen», dass das Sustrecht niemandem gehörte und dass es in der Stadt auch kein bestimmtes Haus beziehungsweise keine bestimmte Hofstätte gab, an die

<sup>24</sup> BA Zug, Urkunde Nr. 76. In UB ZG I, Nr. 312, fehlt ausgerechnet dieser Passus!

<sup>25</sup> UB ZG I, Nr. 313, S. 138 f. – Die in der Zeugenaussage nicht datierte Episode mit dem Landvogt muss sich zwischen Ende Dezember 1363 und Mitte Mai 1364 zugetragen haben: Der 1361 als Bischof von Gurk neugewählte Landvogt wurde erst Ende 1363 Bischof von Brixen (vgl. dazu die Urkundenregesten in Argovia VIII/1874, S. 267), und Hartmann von Heidegg war am 16. Mai 1364 bereits nicht mehr Ammann von Zug (UB ZG I, Nr. 72).

<sup>26</sup> Sicher falsch ist die Angabe im Urkundenbuch, dass es sich bei ihr um die Witwe Hermann Rischers handelte, der 1399 offensichtlich immer noch lebte (vgl. UB ZG I, Nr. 313, Anm. 7).

<sup>27</sup> Unklar ist vor allem auch, weshalb die Bürger (respektive in deren Namen der Ammann) nach 1359 den Landvogt um die Verleihung des Sustrechts baten. Diese Frage muss offen bleiben; denkbar wäre, dass es sich dabei um die Bestätigung des herzoglichen Privilegs durch den Landvogt handelte oder dass die Herzöge das Privileg von 1359, das ja nur bis auf Widerruf galt, in der Zwischenzeit bereits wieder rückgängig gemacht hatten. Dann bliebe allerdings die Frage, weshalb sich die Urkunde immer noch unversehrt im Archiv der Bürgergemeinde Zug befindet.

<sup>28</sup> QW I, Nr. 1460 (1. Mai 1285).

<sup>29</sup> Zu Flüelen: Hans Stadler-Planzer, Geschichte des Landes Uri. Teil 1: Von den Anfängen bis zur Neuzeit (Historisches Neujahrsblatt Uri 1990/91). Altdorf 1993, 188. Die Verhältnisse am Zürichsee bei Roland Huber, Die ehemaligen Schifffahrtsrechte auf Zürichsee, Linth und Walensee. Zürich 1958, besonders 44 f. und 50 f.

<sup>30</sup> In Zug scheint es drei Fahrstellen gegeben zu haben: Das Fahr am Stadt, also im Gebiet der heutigen Vorstadt, und das sogenannte mittlere Fahr in der Altstadt, das die Existenz eines dritten, in den Quellen nicht erwähnten Fahrs impliziert. Der Standort der beiden genannten Fahrstellen deutet darauf, dass sich dieses dritte Fahr im Bereich Casino/Seliken befand. Möglicherweise gehörte den Rischer eine dieser Fahrstellen. Vgl. dazu Gruber 1957 (wie Anm. 23), Nr. 674, 825 und 874.

<sup>31</sup> Zu den Verhältnissen in Flüelen vgl. Stadler 1993 (wie Anm. 29), 188–191 und 197 f.

<sup>32</sup> Sablonier 1990 (wie Anm. 6), 187.

das Sustrecht geknüpft war – was zeigt, dass offensichtlich entsprechende Bedenken geäußert worden waren. Die vier Männer hielten in ihrer Aussage zudem fest, dass jedermann Waren transportieren durfte; daran habe auch die Rischerin – vermutlich die Mutter von Hermann Rischer<sup>26</sup> – nie jemanden gehindert. Wie der Landvogt in dieser allem Anschein nach schon den Zeitgenossen reichlich unklaren Angelegenheit entschied, wissen wir nicht.<sup>27</sup>

Wir stellen in Bezug auf Hermann Rischer respektive seine Vorfahren also Folgendes fest: Die Rischer, die sich seit 1285 in der Stadt Zug nachweisen lassen,<sup>28</sup> führten mindestens seit den 1330er Jahren eine eigene Sust. Dies taten sie, im Gegensatz zu den übrigen privaten Spediteuren, wohl im etwas grösseren Stil und – offenbar als einzige – gestützt auf ein entsprechendes Recht. Wie sie zu diesem Recht kamen und was es genau beinhaltete, geht aus den Zeugenaussagen nicht hervor. Es scheint, dass sie die rechtmässigen Inhaber des Fahrs waren. Dabei handelte es sich vermutlich auch in Zug, ähnlich wie beispielsweise in Flüelen oder in einigen Dörfern am Zürichsee,<sup>29</sup> nicht nur um ein abstraktes Recht, sondern um eine ganz konkrete Liegenschaft, auf der sich die Anlegestelle und die entsprechenden Gebäulichkeiten befanden.<sup>30</sup> Daran konnten sich indes spätestens um 1360 viele Zeitgenossen nicht mehr erinnern, wohl nicht zuletzt deshalb, weil die Rischer – in diesem Punkt sind sich alle Zeugen einig – nie jemanden daran hinderten, selber Waren zu lagern oder über den See zu führen. Das muss nicht unbedingt heissen, dass die Rischer ausserstande waren, ihren Rechtsanspruch durchzusetzen. Auch hier drängt sich der Vergleich mit Flüelen auf. Dort durfte jeder, der ein Schiff besass, Waren oder – ein bisher nicht beachteter Aspekt – Personen transportieren. Daneben gab es einen «offiziellen» Fährbetrieb, der von den Inhabern des Fahrs geführt wurde und zu dem auch eine Sust gehörte.<sup>31</sup> Ganz ähnlich dürfte es in Zug gewesen sein: ein im Grossen und Ganzen wohl unproblematisches Nebeneinander von privaten Schifffleuten und den Rischer als Inhaber des Fährbetriebs. Erst als die Stadt Zug versuchte, das Transportgewerbe im Sinne einer fiskalisch motivierten Herrschaftsstraffung vollständig unter ihre Kontrolle zu bringen, wehrte sich Hermann Rischer und konnte als Entschädigung dafür, dass er buchstäblich ausgebootet wurde, immerhin noch eine beachtliche Abfindungssumme erwirken. Während also das Transportwesen unter der habsburgischen Landesherrschaft noch den Regeln des freien Marktes gehorchte, erfolgte mit der Intensivierung der städtischen Eigenverwaltung der Wandel hin zu einer obrigkeitlich kontrollierten und entsprechend reglementierten Monopolsituation.<sup>32</sup>

Warum aber konnte oder wollte die Stadt Zug ihr 1359 erhaltenes Sustprivileg erst gegen Ende des 14. Jahrhunderts durchsetzen? Möglicherweise waren dafür schlicht finanzielle Gründe ausschlaggebend. Ulrich Leister erwähnte nämlich in seiner Aussage, dass die Bürger damals, als er in Zug wohnte – also noch vor 1364 –, vorhatten,

das Haus der Hünenberg zu kaufen, um dort die Sust einzu-richten. Weil sich das aber als zu kostspielig herausstellte, hätten sie beschlossen, alles beim Alten zu lassen, das Sustrecht also weiterhin individuell und nicht kollektiv zu nutzen. Das mag auch der Grund sein, weshalb sich die Rischer bei der Privilegienverleihung von 1359 nicht wehrten. Die Durchsetzung des Sustrechts durch die Stadt, von der bisher immer auf einer eher abstrakten Ebene die Rede war, dürfte sich konkret im Bau oder Kauf eines entsprechenden Gebäudes manifestiert haben. Das würde bedeuten, dass die Stadt Zug wahrscheinlich etwa seit den 1390er Jahren über eine eigene Sust – nun im Sinne eines Gebäudes – verfügte. Gegen diese obrigkeitliche Konkurrenz setzte sich Herrmann Rischer zur Wehr, denn sein Fährbetrieb nahm dadurch offenbar erheblichen wirtschaftlichen Schaden.<sup>33</sup>

## Integrierung der Sust in die städtische Verwaltung

### Administrative Aspekte

Mangels Quellen wissen wir nicht, wie und wann genau der Wechsel der Sust in die öffentliche Hand auf administrativer Ebene vollzogen wurde. Die 1427 einsetzenden Weihnachtsrechnungen setzen uns in dieser Beziehung vor vollendete Tatsachen: Zu diesem Zeitpunkt verfügte Zug bereits über eine allem Anschein nach funktionierende, vollständig in die städtische Verwaltung integrierte Sust. Diese wurde vom Sustmeister betrieben, den die Bürgerschaft jeweils anfangs Jahr zusammen mit den übrigen städtischen Beamten wählte.<sup>34</sup> Ab 1464 teilten sich immer häufiger, gegen Ende des Jahrhunderts schliesslich regelmässig zwei Personen in dieses Amt.<sup>35</sup> Die primäre Aufgabe eines Sustmeisters bestand darin, von allen Gütern, die die Sust passierten, die Zoll- und Sustgebühren zu erheben.

Daneben war er für die Abfertigung der Waren verantwortlich. Diese mussten entladen, eingelagert und schliesslich weiter transportiert werden. Während der Sustmeister die Einnahmen aus dem Zoll vollumfänglich der Stadt abgeben musste, durfte er die Sustgebühren behalten. Dafür bezahlte er eine Art Pachtzins, dessen Höhe jedes Jahr anlässlich seiner (Wieder-)Wahl neu festgelegt wurde; vermutlich war dies auch der Grund, weshalb er jeweils einen Bürgen stellen musste, der nötigenfalls die finanzielle Haftung übernahm.<sup>36</sup> Warum gerade bei der Sust – dem einzigen städtischen Amt, das verpachtet wurde – eine solche Regelung gewählt wurde, geht aus den Quellen nicht hervor. Für die Stadt bestand der Vorteil dieser Regelung sicherlich darin, dass sie auf diese Weise mit der effektiven Organisation des Sustbetriebs und allen daraus resultierenden Schwierigkeiten, seien diese nun betrieblicher, personeller oder finanzieller Natur, grundsätzlich nichts zu tun hatte. Auf der anderen Seite bedeutete dies für den Sustmeister, dass er einerseits gegenüber der Stadt respektive der Bürgerschaft die Gesamtverantwortung für den Sustbetrieb übernehmen musste, während andererseits sein organisatorischer Handlungsspielraum ziemlich gross war. Er hatte dadurch die Möglichkeit, in der Art eines freien Unternehmers einen kleinen Betrieb zu führen. Es gibt vereinzelte Hinweise darauf, dass der jeweilige Sustmeister in einer Art Patron-Klient-Verhältnis Personen aus seinem sozialen Umfeld beschäftigte. Als Amtsinhaber in der Rolle des Patron war der Sustmeister vor allem für die organisa-

<sup>33</sup> Nach eigener Aussage ist Rischer durch das Vorgehen der Stadt «in grossen kosten und arbeit komen». Vgl. UB ZG I, Nr. 312 (28. September 1399).

<sup>34</sup> BA Zug, A 39/36 (Gemeinderodel und Protokoll).

<sup>35</sup> BA Zug, A 9/21, Weihnachtsrechnungen 1465 ff.

<sup>36</sup> 1464 musste Heini Grotz als Bürge des Sustmeisters Peter Gruntzi die aus dessen Amtszeit noch anstehenden Schulden begleichen (BA Zug, A 9.21.0, Weihnachtsrechnung 1464).

Abb. 3

*Ansicht der Stadt Zug in der Chronik von Johannes Stumpf (1547/48), Ausschnitt. Beim alten Stadttor, dem heutigen Zitturm (links hervorgehoben), erhob der Stadtzöllner den Zoll auf den Importwaren. Er war mindestens seit 1468 auch Torwächter und wohnte im «zölhüslü under dem thor», das aus dieser Perspektive nicht sichtbar ist. Transitgüter von Horgen nach Immensee schickte der Stadtzöllner in die Sust (rechts hervorgehoben), wo der Sustmeister den Transitzoll erhob und den gebührenpflichtigen Weitertransport organisierte.*



torische Seite des Sustbetriebs und, damit eng verbunden, für die Abwicklung der Finanzen zuständig. Anfang der 1430er Jahre beispielsweise war der Metzger Hensli Lub Sustmeister. Die Weihnachtsrechnungen erwähnen im Zusammenhang mit der Sust hingegen verschiedentlich auch «die Luben», was auf eine Art Familienbetrieb hindeutet.<sup>37</sup> In einem anderen Fall hatte Peter Schönbrunner, der 1464 zum Sustmeister gewählt wurde, die Sust laut eigener Aussage zusammen mit «sinen xellen» betrieben.<sup>38</sup>

Das Beispiel von Hensli Lub macht noch etwas anderes deutlich: Das Amt des Sustmeisters liess sich durchaus mit der Ausübung eines Berufes vereinbaren. Hensli Lub war nicht einfach gelernter Metzger, der sich nun für eine «Beamtenlaufbahn» entschieden hatte, sondern er übte diesen Beruf auch weiterhin aus: Lub beanspruchte nämlich eine von sechs Metzgerbänken, welche die Stadt in der öffentlichen Metzg alljährlich zu einem fixen Zins verpachtete.<sup>39</sup> Das kann im Sinne des eben erwähnten Patron-Klient-Modells durchaus so gedeutet werden, dass Lub als Patron den Sustbetrieb so organisierte, dass ihm genügend Zeit blieb, seinem angestammten Beruf nachzugehen. Allerdings darf in diesem Zusammenhang auch nicht vergessen werden, dass die meisten städtischen Ämter nebenberuflich ausgeübt wurden. Dafür sprechen die geringen Löhne sämtlicher Amtleute, auch des Sustmeisters. Dessen Jahresgehalt schwankte im ganzen 15. Jahrhundert zwischen 3 und 6 Pfund; ein Betrag, der sich zudem immer öfter auf zwei Personen verteilte. Zum Vergleich: Die Handwerker, die zwischen 1478 und 1483 am Bau der St.-Oswalds-Kirche beteiligt waren, verdienten pro Tag 5 Schilling, also rund 2 Pfund pro Woche.<sup>40</sup> Die Jahresgehälter der städtischen Beamten sind deshalb wohl eher als Entgelt für eine getreue Amts- respektive Rechnungsführung zu verstehen.

### Sust- und Stadtzoll

Vergegenwärtigen wir uns zunächst die örtlichen Gegebenheiten (Abb. 3): Der Stadtzoll wurde naheliegenderweise beim Stadttor, dem heutigen Zitturm, erhoben, also dem weitaus wichtigeren der damals zwei Zugänge zur ummauerten Stadt. Hier mündeten die von Horgen her über Baar,



Abb. 4  
Die Sust der Stadt Zug, wie sie sich heute präsentiert (Unteraltstadt 20). Der Türsturz trägt die Datierung 1575. Das seit mindestens 1450 nachweisbare Vorgängergebäude befand sich an derselben Stelle.

Inwil und die Löberen in die Stadt Zug führende Strasse. Der Bau der äusseren Stadtmauer, der zwischen 1480 und 1528 in zwei Etappen erfolgte, hatte auf diese Situation keinen Einfluss, da sich am Strassenverlauf nichts änderte.

Die zweite Zollstätte, die Sust, befand sich spätestens seit 1450 an ihrem heutigen Standort (Abb. 4), also innerhalb des Mauerrings direkt am See.<sup>41</sup> Ob dies vor 1435, als ein Teil der Altstadt im See versank, schon der Fall war, wissen wir nicht. Fest steht lediglich, dass der damalige Sustmeister, der oben erwähnte Hensli Lub, bei diesem Ereignis ums Leben kam, und sicher ist auch, dass die Einnahmen aus dem Sustzoll in den Jahren 1435 bis 1437 spürbar zurück gingen.<sup>42</sup>

Da der Zoll an zwei verschiedenen Orten erhoben wurde, stellt sich die Frage, ob es sich dabei auch um unterschiedliche Arten von Zöllen handelte oder ob sich diese Zweiteilung eher im Hinblick auf die Transportrichtungen ergab; so wäre beispielsweise denkbar, dass der Zöllner beim Stadttor für die von Horgen herkommenden und der Sustmeister für die über den See geführten Güter zuständig war. Klarheit zu diesem Punkt verschaffen erst die ab 1609 überlieferten Sustrechnungen. Aus diesen geht hervor, dass der Sustmeister ausschliesslich von Salz, «von bundnem gut» und, sehr selten, von Mühlesteinen den Zoll erhob.<sup>43</sup> Unter

<sup>37</sup> BA Zug, A 9/21, Weihnachtsrechnungen 1430 ff.

<sup>38</sup> UB ZG II, Nr. 1564, S. 783 (1. Oktober 1491).

<sup>39</sup> BA Zug, A 9/21, Weihnachtsrechnungen 1427–1444. Die Zahl der Metzgerbänke (und damit die Zahl der in der Stadt zugelassenen Metzger!) war auf sechs limitiert; in den 1430er Jahren waren allerdings – mangels Bewerber? – nicht immer alle Bänke verpachtet. Die städtische Metzg befand sich an der Stelle des heutigen Polizeipostens.

<sup>40</sup> Bei sechs Arbeitstagen; es scheint, dass hier ausnahmsweise mit dem Luzerner Pfund zu 15 Schilling (und nicht mit dem Zürcher Pfund zu 20 Schilling) gerechnet wurde. Vgl. dazu Georg Germann, Baubetrieb an St. Oswald in Zug, 1478–1483. ZAK 35, 1978, 23–31, besonders 24.

<sup>41</sup> Gruber 1957 (wie Anm. 23), Nr. 1123.

<sup>42</sup> Gruber 1957 (wie Anm. 23), Nr. 234, und BA Zug, A/9.21, Weihnachtsrechnung 1437. Zu den Einnahmen aus dem Sustzoll vgl. Abb. 6 und die Tabelle im Anhang.

<sup>43</sup> BA Zug, A 33/10. Sustrechnungen 1609 ff. – Was es mit den Mühlesteinen auf sich haben könnte, entzieht sich meiner Kenntnis.

«gebundenem Gut» sind Transitgüter zu verstehen. Für den Transit war auch das Salz bestimmt, das offenbar in grösseren Mengen in der Sust zwischengelagert wurde.<sup>44</sup> In den Überschriften zu den einzelnen Sustrechnungen vermerkten die Sustmeister verschiedentlich, dass es sich um das Salz handle, das sie während des ganzen Jahres nach Immensee transportiert hatten; ob dies auch für das gebundene Gut zutrifft, das in den Rechnungen jeweils als einzelner Eintrag am Schluss der immer sehr umfangreichen Salzliste auftaucht, kann nicht mit Sicherheit gesagt werden. Das würde also bedeuten, dass die Sustleute für den Transitzoll der von Horgen nach Immensee geführten Güter zuständig waren, möglicherweise (meines Erachtens aber eher unwahrscheinlich)<sup>45</sup> auch für die von Immensee nach Horgen geführten Transitgüter. Der Stadtzöllner übernahm hingegen den gesamten Importzoll und allenfalls den Transitzoll von jenen Gütern, die von Immensee nach Horgen unterwegs waren. Eine Änderung ergab sich 1643, als es zwischen den Sustleuten und dem Stadtzöllner zu Differenzen über die jeweiligen Kompetenzen und Zuständigkeiten kam. Als zuständige Behörde sorgte der Rat der Stadt Zug mit einem Grundsatzentscheid für Klarheit: Er wies den Stadtzöllner an, fortan mit Ausnahme des Salzes von sämtlichen Waren den Zoll zu erheben. Diesem Ratsbeschluss wurde sogleich Folge geleistet, denn noch im selben Jahr verschwanden die Transitgüter aus den Sustrechnungen, um in den Jahresrechnungen des Stadtzöllners wieder aufzutauchen, der sie fortan unter der Rubrik «Von kaufmannsgüetteren» oder, je nach Sorgfalt des jeweiligen Amtsinhabers, pauschal bei «allerley waaren» verbuchte.<sup>46</sup>

Die – nicht immer ganz klare – Aufgabenteilung zwischen dem Stadtzöllner und den Sustleuten und die Unterscheidung von Import- und Transitzoll war sicherlich keine Erscheinung der Neuzeit, auch wenn sie in den mittelalterlichen Quellen nicht derart explizit zum Ausdruck kommt. Erste Hinweise dazu finden sich in der ältesten überlieferten Zoll-, Sust- und Umgeldordnung, die zusammen mit den geltenden Tarifen 1435 ins Bürgerbuch der Stadt Zug geschrieben wurde.<sup>47</sup> Aus quellenkritischer Sicht fällt zunächst einmal die Reihenfolge der in vier Abschnitte gegliederten Einträge auf. An erster Stelle wird der Stadtzoll genannt, der sich am längsten, nämlich mindestens seit 1326, im Besitz der Stadt befand. Der zweite Abschnitt handelt vom Umgeld. Erst im dritten und vierten Abschnitt folgen die Bestimmungen über den Sustbetrieb und den Sustzoll, die übrigens ausdrücklich von den Bürgern aufgestellt wurden. Dass die Sust sich zum Zeitpunkt der Abfassung dieser Bestimmungen erst seit vergleichsweise kurzer Zeit im Besitz der Stadt befand, kommt nicht nur auf der formalen Ebene und in der selbstbewussten Aussage der Stadtbürger, sondern auch in den vielen erklärenden und streckenweise umständlichen Formulierungen zum Ausdruck. Beim viel älteren, etablierten Stadtzoll beschränkte man sich dagegen auf das blosses Aufzeichnen der Tarife.

Der Abschnitt über den Zoll in der Sust beginnt mit dem Hinweis, der «suustmeister sol uffnemen von burgeren und von gesten den zol». Dass ein entsprechender Passus im Abschnitt über den Stadtzoll fehlt, ist kaum ein Zufall, sondern eher Ausdruck eben dieser Unterscheidung zwischen Import- und Transitzoll. Dazu ist zu wissen, dass die Bürger einer Stadt, im Gegensatz zu fremden Anbietern, ihre selbst angebauten Produkte zollfrei einführen konnten, um sie beispielsweise auf dem städtischen Markt anzubieten. Typischerweise handelte es sich dabei um landwirtschaftliche Erzeugnisse aus dem städtischen Umland. Nur in Ausnahmefällen mussten auch Stadtbürger einen Importzoll entrichten; dann nämlich, wenn es sich um Produkte handelte, die von ausserhalb des städtischen Territoriums stammten. Im Unterschied dazu fiel diese Privilegierung der Stadtbürger bei Transitgütern weg.<sup>48</sup> 1435, als die Sustordnung niedergeschrieben wurde, lag den Bürgern offenbar daran, auf diesen Umstand explizit hinzuweisen. Es stellt sich nämlich die Frage, wie konsequent der Transitzoll vor der Durchsetzung des städtischen Transportmonopols erhoben wurde, als die Säumer ihre Waren entweder direkt an den See hinunter führten und dort den wartenden Schifflenten übergaben oder sie in privaten Susten zwischenlagerten, um sie zu einem späteren Zeitpunkt weiter zu transportieren. Damals ging das Umverladen der Waren offenbar sehr speditiv vonstatten – diesen Eindruck bekommt man jedenfalls aus den Zeugenaussagen –, und es fragt sich, ob der Stadtzöllner diesen Vorgang jedesmal unterbrach, um die Waren zu kontrollieren und die Zollgebühren einzuziehen. Auch wäre diese obrigkeitliche Handlung in der ganzen Diskussion um das Sustrecht nicht ganz unbedeutend gewesen und deshalb im Streit zwischen Hermann Rischer und der Stadt Zug wohl

<sup>44</sup> Bei archäologischen Untersuchungen an der Sust wurde ein ungewöhnlich hoher Salzgehalt im Boden vorgefunden; vgl. dazu Herbert Bühl, Hans Sticher und Kurt Barmettler, *Bodenkunde im Dienst der Archäologie*. JbSGUF 72, 1989, 215–225, besonders 223 f. Dazu – mit einigen Vorbehalten betreffend die Interpretation dieses Befundes – auch Marianne Senn-Luder, *Schlacken und Schmelzgefässe als Spiegel des Metallgewerbes im alten Zug*. Tugium 14, 1998, 113–154.

<sup>45</sup> Die schriftlichen Quellen erwecken verschiedentlich den Eindruck, dass der Sustmeister nur von jenen Gütern den Zoll erhob, die er auch selber transportierte. Kommt hinzu, dass all jene Güter, die über den See kamen und nicht in der Sust ausgeladen wurden (was offenbar durchaus häufig vorkam, dazu mehr im Text), ohnehin in den Zuständigkeitsbereich des Stadtzöllners fielen.

<sup>46</sup> BA Zug, A 33/10, Sustrechnung von 1643. Die Zollrechnungen sind erst ab 1646 überliefert (vgl. BA Zug, A 33/11).

<sup>47</sup> UB ZG I, Nr. 803 (1435). Beim Umgeld handelte es sich grundsätzlich um eine Umsatzsteuer auf Wein und Most, die von einem obrigkeitlichen Beamten, dem sogenannten Umgeldner, eingezogen wurde. In Zug wurde das Umgeld – zumindest im Spätmittelalter – im Sinne einer eigentlichen Marktsteuer auf allen verkauften Waren erhoben. Vgl. dazu auch die Ordnung von 1488 (UB ZG I, Nr. 1457).

<sup>48</sup> Isenmann 1988 (wie Anm. 14), 234, sowie Hermann Stolz, *Zur Entwicklungsgeschichte des Zollwesens innerhalb des alten Deutschen Reiches*. Vierteljahresschrift für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte 41, 1954, 1–41, besonders 23 f.



kaum unerwähnt geblieben. Kommt hinzu, dass all jene Personen, die Transitgüter privat zwischenlagerten, den Zoll mühelos hätten umgehen können. Ob nun die Durchsetzung des städtischen Transportmonopols nicht nur den Individualtransporten privater Spediteure einen Riegel schob, sondern gleichzeitig auch das Ende des zollfreien Transits bedeutete, muss dennoch offen bleiben. Denkbar wäre immerhin, dass erst mit der städtischen Monopolstellung im Transitverkehr auch die damit verbundene Zollpflicht besser kontrolliert und durchgesetzt werden konnte. Diesen obrigkeitlichen Zugriff nahm naheliegenderweise der Sustmeister wahr.

### **Sust und Zoll im Alltag**

Wie wurde nun diese zumindest auf dem Papier einigermaßen klare Aufgabentrennung zwischen Sustmeister und Stadtzöllner in der Praxis umgesetzt, und zwar sowohl auf der Ebene der Verwaltung als auch ganz konkret im Alltag?

Die von Horgen über Baar–Inwil–Löberen herkommenden Säumer hatten vermutlich dem Stadtzöllner die Art ihres Transports zu deklarieren. Waren mit dem Bestimmungsort Zug unterlagen dem Importzoll und mussten an Ort und Stelle verzollt werden. Transitgüter wurden unverzollt durchgelassen und in die Sust geschickt. Wohl aus praktischen Gründen gab es eine Ausnahmeregelung für Wagen und Karren, die in gewissen Fällen (Grösse?) nicht in die Stadt hinein, sondern an den alten Warenumsschlagplatz am Stad gewiesen wurden.<sup>49</sup> In der Sust (oder am Stad) wurde entladen, allenfalls eingelagert und vom Sustmeister nicht nur die Transportgebühr, sondern auch der Transit- respektive eben der Sustzoll erhoben. Laut Sustordnung von 1435 durfte der Sustmeister für jeden gebundenen Saum, den er nach Immensee oder Arth transportieren musste, maximal 2 Schilling (entsprechend 24 Haller oder Pfennig) einziehen – «dz ist 6 haller ze zol unn achtzechen ze lon». Auf Verlangen des Stadtzöllners musste er «ein wortzeichen gebe[n] oder von mund sagen dem zoller under dem tor von dem güt, dz im [dem Sustmeister] verzollet wird».<sup>50</sup> Das heisst, der Sustmeister musste dem Stadtzöllner jederzeit mündlich oder schriftlich über die von ihm (dem Sustmeister) verzollten Güter Auskunft geben können. Was mit dieser Bestimmung geregelt werden sollte, ist nicht restlos klar. Möglicherweise handelte es sich dabei um eine Art Kontrollmechanismus, um sicherzustellen, dass die Säumer ihre dem Stadtzöllner als Transitgut deklarierten Waren auch wirklich in die Sust gebracht und dort verzollt hatten.

Die Abwicklung des von Horgen kommenden Güterverkehrs scheint soweit geklärt. Wie sah es in umgekehrter

Richtung aus, also bei jenen Gütern, die über den See – aus Immensee, Arth, Buonas oder Cham – nach Zug kamen? Klar ist, dass der Stadtzöllner in jedem Fall den Importzoll einzog, während für die Erhebung des Transitzolls allenfalls auch der Sustmeister in Frage kommt. Wo genau die Schiffe landeten, wird in den Quellen nicht gesagt. Offenbar war dies lange Zeit nicht genau geregelt, denn erst in einer 1768 getroffenen Regelung bemühte sich der Rat der Stadt Zug, in dieser Beziehung etwas klarere Verhältnisse zu schaffen. So wurde bestimmt, dass inskünftig nur noch die von den Sustleuten zu transportierenden Waren – also Transitgüter aus Horgen – bei der Sust entladen werden sollten. Die übrigen Waren – namentlich jene, die über den See her nach Zug kamen – mussten bei der Schiffslände am (Landsgemeinde-) Platz oder anderswo innerhalb der Stadtmauern entladen werden und durften unter Androhung von Konfiskation nicht weggeführt werden, bis der Stadtzöllner sowohl Schiffe als auch Waren kontrolliert und die anfallenden Zollgebühren einkassiert hatte.<sup>51</sup>

Diese Schilderungen machen eines deutlich: Sust- und Zollbetrieb der Stadt Zug basierten im 15. Jahrhundert auf einem sehr einfachen, lückenhaften Regelwerk, das sich im ganzen Ancien Régime nie zu einem reibungslos funktionierenden System entwickelte, im Gegenteil. Die vielen Punkte, die gar nicht oder nicht eindeutig geregelt waren, bargen ein breitgefächertes Konfliktpotential. Zum Ausdruck kam dies vor allem in Form von Klagen und Beschwerden beim städtischen Rat. Von ganz grundlegenden Unklarheiten betreffend Zollpflicht und Tarifhöhe über Zuständigkeits- und Kompetenzstreitigkeiten zwischen einzelnen Amtleuten bis hin zu veritablen Zollhinterziehungen war das Spektrum der Fälle, die vor den Rat getragen wurden, entsprechend gross. Dass dabei bis zum Ende des Ancien Régime eine deutliche Zunahme zu verzeichnen ist, widerspiegelt die immer intensivere Nutzung der mit dem lokalen und regionalen Warentransport in Zusammenhang stehenden Gewerbe und die damit einher gehende, sich sukzessive verdichtende Reglementierung durch die städtische Obrigkeit. Das Resultat war ein immer unüberschaubareres Flickwerk von Spezialregelungen. Dies lässt sich an einem beispielhaften Fall dokumentieren, der 1752 vor den städtischen Rat kam.<sup>52</sup> Die Sustleute und der städtische Ankenwäger stritten darüber, wer den Käse, der über den See nach Zug geführt wurde, zu wägen hatte und den entsprechenden Waaglohn kassieren durfte. Die Frage des Zolls schien dabei ausnahmsweise nicht zur Diskussion zu stehen. Der Rat befand schliesslich, dass die Sustleute nur jenen Käse wägen durften, der verpackt war, von ausserhalb des Standes Zug stammte und im Transit durchgeführt wurde. Der Ankenwäger war für den offen transportierten und für sämtlichen in den Vogteien produzierten Käse zuständig. Das fast schon Paradigmatische an diesem Entscheid besteht darin, dass der Rat zwar einerseits eine tiefgreifende Reglementierung in einem Spezialfall vornahm, der sich bislang offenbar nie als problematisch erwiesen

<sup>49</sup> UB ZG I, Nr. 803.

<sup>50</sup> UB ZG I, Nr. 803.

<sup>51</sup> Und der Umgeldner von den umgeldpflichtigen das Umgeld eingezogen hatte. BA Zug, A 39/26.32, S. 84 (Ratsprotokoll vom 17. Dezember 1768).

<sup>52</sup> BA Zug, A 39/26.29, fol. 96 (Ratsprotokoll vom 1. Juli 1752).

hatte, es gleichzeitig aber versäumte, bei dieser Gelegenheit eine solide Rechtsgrundlage zu erarbeiten, um solche oder ähnlich gelagerte Fälle inskünftig vermeiden zu können.

### Suststreit von 1491

Am Anfang der eben geschilderten Entwicklung – um wieder ins ausgehende Mittelalter zurückzukehren – stand indes ein ganz anderes, grundlegendes Problem: Jenes der weiträumigen Umfahrung der Stadt Zug. Im Sommer 1491 kam es diesbezüglich zu einem weiteren Schiedsgerichtsverfahren, in dem die eidgenössischen Stände Bern, Luzern, Uri und Schwyz zwischen Zug und Zürich vermitteln mussten und in dessen Verlauf nicht weniger als sechs vereidigte Kundschaften eingeholt wurden. Offenbar kam es schon seit geraumer Zeit vor, dass Horgener Säumer – das der Grund, weshalb Zug gegen den Stand Zürich klagte – in Baar nicht die Strasse über Inwil nach Zug einschlugen, sondern nach Blickensdorf und weiter nach Steinhausen abzweigten, um schliesslich bei Bibersee die von Knonau herkommende Landstrasse von Zürich nach Luzern zu erreichen. Dadurch umgingen sie einerseits Sust und Zoll in der Stadt Zug, andererseits aber verursachten sie bei den Bauern in den Vogteien Steinhausen und Cham offenbar erhebliche Landschäden. Einer von ihnen berichtete, die Säumer hätten sogar in seiner Scheune übernachtet und das darin befindliche Heu ihren Saumtieren verfüttert.<sup>53</sup> Was genau das auslösende Moment für die Intervention Zugs war – Einbussen bei den Sust- und Zolleinnahmen oder erzürnte Bauern, die sich bei der städtischen Obrigkeit beschwerten –, lässt sich nicht mehr feststellen. Offenbar hatte die Stadt 1488 oder 1489 damit begonnen, jene Säumer abzufangen, die versuchten, von Baar aus den Landweg nach Luzern einzuschlagen – wenn nötig mit Gewalt. Ein Luzerner Kaufmann beschwerte sich in seiner Zeugen aussage jedenfalls, dass ihm «die von Zug die sömer nider geworfen und die in ir statt gefürt» hätten.<sup>54</sup> Der sich anbahnende Konflikt beschäftigte daraufhin auch die eidgenössische Tagsatzung, die sich 1490 und 1491 verschiedentlich um eine friedliche Lösung bemühte, allerdings ohne Erfolg.<sup>55</sup> Als es am 1. August 1491 an der Tagatzungsversammlung zu keiner Einigung kam, willigten die Vertreter der eidgenössischen Orte in die Einleitung eines Rechtsverfahrens ein. Bereits im Hinblick auf diese Versammlung liess die Stadt Zug am 30. Juli 1491 in Hünenberg eine vereidigte Kundschaft betreffend den Verlauf der alten Landstrasse von Zürich nach Luzern aufnehmen.<sup>56</sup> Am selben Tag schickte sie auch zwei Boten nach Zürich, um sich aus dem Zürcher Stadtbuch die entsprechenden Abschnitte darüber, «wie saltz und ander koffmanschaftt von Horgen gen Zúg geverttiget werden söllte», vorlesen und durch fünf vereidigte zürcherische Gewährsleute urkundlich beglaubigen zu lassen.<sup>57</sup> Seitens der Stadt Zug war die Rekonstruktion der genauen Strassenverläufe eher Mittel zum Zweck. Im Grunde genommen ging es in diesem

Konflikt um die Frage, ob die Säumer von Horgen ihre Waren nicht so oder so auf direktem Weg nach Zug, also von Sust zu Sust, befördern mussten. Ob es nun zwischen der Strasse von Horgen nach Zug und der alten Landstrasse von Zürich nach Luzern eine «offizielle» Verbindung gab, war dabei eigentlich zweitrangig, wurde aber seitens der Stadt Zürich offenbar als Argument verwendet. Die Zeugen der zürcherischen Kundschaft, bei denen es sich interessanterweise mehrheitlich um Luzerner Kaufleute handelte, sagten jedenfalls aus, dass sie ihre Waren von Horgen respektive von Baar aus regelmässig auf dem Landweg nach Luzern säumen liessen, was ihnen «die von Zug noch niemand nie gewert» hätten.<sup>58</sup> Von Horgen aus erreichte man Luzern vermutlich schon damals schneller über den oben beschriebenen Landweg als auf dem Seeweg über Zug, Immensee und Küssnacht.<sup>59</sup> Zudem fiel die Zwischenlagerung in den Susten von Zug und Küssnacht weg, wodurch weitere Zeit und entsprechende Gebühren gespart werden konnten. Es gab aber auch ganz konkrete Gründe für die Umgehung der Stadt Zug: Einer der Kaufleute, der Luzerner Schultheiss Werner von Meggen, hatte mit den Zuger Sustleuten ziemlich schlechte Erfahrungen gemacht. Diese hatten ihn wiederholt gebeten, er möge seine Waren doch auch einmal nach Zug führen und durch sie transportieren lassen, sie würden ihm einen guten Preis machen, worauf von Meggen schliesslich einwilligte. Allerdings hatten ihm die Sustleute dann aber «die fardel [= Warenballen] zúo Zug in der sust gesudlet und gewüest, das er unlustig wurd» und fortan wieder den Landweg nach Luzern benutzte. Interessant ist dieses Beispiel vor allem auch deshalb, weil man in der Stadt Zug über die Routenwahl gewisser Kaufleute durchaus informiert war, es aber lange Zeit unterliess, dagegen zu intervenieren. Der missglückte Versuch der Sustleute, Werner von Meggen die Route über Zug schmackhaft zu machen, ging wohl eher auf deren private Initiative zurück. Offenbar versuchte Zürich unter dem Hinweis, dass die Ausweichroute schon seit langem benutzt wurde und sich noch nie jemand daran gestört hatte, eine Art Gewohnheitsrecht abzuleiten. Die Zeugen der verschiedenen zugerischen Kundschaften sahen dies etwas anders. So

<sup>53</sup> Damit nicht genug, liessen sie am anderen Morgen auch noch das Scheunentor offen, so dass sich das Vieh an den Heuvorräten gütlich tat. UB ZG II, Nr. 1561 (18. August 1491).

<sup>54</sup> UB ZG I, Nr. 1558 (1. August 1491), S. 779.

<sup>55</sup> EA I, Nr. 395 i. (15. September 1490), Nr. 396 (30. September 1490), Nr. 399 II. (9. Oktober 1490), Nr. 401 b. (28. Oktober 1490), Nr. 412 h. (23. Mai 1491), Nr. 416 w. (1. August 1491).

<sup>56</sup> UB ZG II, Nr. 1557 (30. Juli 1491).

<sup>57</sup> UB ZG II, Nr. 1556 (30. Juli 1491). – Ob die von den Zürchern am 1. August 1491 in Luzern aufgenommene Kundschaft (UB ZG II, Nr. 1558) wohl rechtzeitig zur gleichzeitigen in Zug stattfindenden Tagatzungsversammlung eintraf?

<sup>58</sup> UB ZG II, Nr. 1558 (1. August 1491, dort das Zitat) und Nr. 1565 (8. Oktober 1491).

<sup>59</sup> Jedenfalls erhielt Ulrich Bräker diese Auskunft, als er 1793 von Kappel aus nach Luzern unterwegs war (Zuger Anthologie. Band 2: Texte zu Zug. Zug 1991, 151 f.)

wurde einhellig zu Protokoll gegeben, dass «durch Bligistorff gen Steinhusen kein rechte straß gange, sunder ein kilchweg und müliweg».<sup>60</sup> Die richtigen Strassen, so war man sich einig, führten von Horgen nach Zug respektive von Zürich über Knonau, Rumentikon, Trälikon und Binzrain weiter nach Luzern.<sup>61</sup> Mehrere Zeugen waren dabei, als in Sihlbrugg jeweils die Säumer vereidigt wurden. Diese mussten auf die Säumerordnung<sup>62</sup> schwören, die ihnen von einem Vertreter der zürcherischen Obrigkeit vorgelesen wurde. Dabei sei nie von einer anderen Strasse als jener nach Zug die Rede gewesen.<sup>63</sup> Andere brachten in diesem Zusammenhang gewisse rechtliche Aspekte zur Sprache. So erinnerte sich Ruedi Peter aus Blickensdorf daran, dass er vor vielen Jahren als Knecht des Werkmeisters der Stadt Zug dabei gewesen war, als man zusammen mit dem Werkmeister der Stadt Zürich eine neue Brücke über die Sihl baute. Er habe sich gewundert, weshalb sich die Stadt Zug daran beteiligen musste, worauf ihm der Zürcher Werkmeister erklärte, «das die von Zug den gewün nemen, dann, was gütz von Zürich gen Horgen gat, das sol gen Zug gevertiget werden, da nehmen sy den zol». Etwas später habe er im Auftrag der Stadt eine Brücke in Baar repariert und sich gefragt, weshalb deren Unterhalt nicht Sache der Baarer sei. «Die straß gatt von Horgen da durch gen Zug, und die nehmen den zol von dem güt; darum müßen sy die stras machen», habe man ihm daraufhin geantwortet.<sup>64</sup> Dass die gesamte Unterhaltungspflicht für die Strasse von Sihlbrugg nach Zug, also auch für jene Streckenabschnitte, die sich auf dem Territorium der Gemeinde Baar befanden, bei der Stadt Zug lag, bestätigte auch der Stadtzuger Konrad Landtwing, der darauf hinwies, dass es sich dabei um eine Reichsstrasse handelte – was sie seit 1415 tatsächlich war.<sup>65</sup>

Das eidgenössische Schiedsgericht entschied unter Berücksichtigung der Kundschaften und des Eintrags im Zürcher Stadtbuch betreffend die Säumerordnung schliesslich zu Gunsten der Stadt Zug, die «zû ewigen zittenn bÿ ir straß beliben» solle. Fortan musste sämtliches Gut, das in Horgen an Land kam und dort in der Sust abgefertigt wurde, auf direktem Weg nach Zug in die Sust transportiert werden.

Ein Aspekt kommt in diesem Rechtsstreit zwischen den beiden Ständen Zug und Zürich immer wieder und ganz deutlich zum Ausdruck: die aus heutiger Sicht eher fremd anmutende Vorstellung, dass sich ein Zoll nur auf eine bestimmte Strasse und nicht auf ein bestimmtes Territorium

beziehen kann. Es war ja nicht so, dass jeder, der in Sihlbrugg zugerisches Territorium betrat, bereits Zollgebühren zu entrichten hatte, sondern eben erst in Zug, und zwar ausdrücklich für die Benutzung der Strasse. Das heisst, dass die zugerischen Zölle im 15. Jahrhundert nach wie vor die Funktion von Strassen- und Brückengebühren innehatten und sich noch nicht als Gebietszölle auf ein ganzes Territorium bezogen. Dieser Wandel vollzog sich in Zug in einem langsamen Prozess, der im 17. Jahrhundert einsetzte und der am Ende des Ancien Régime noch in vollem Gang war.<sup>66</sup> Merkmal dieses Prozesses war ein zunehmend dichter werdendes Netz an Zollstellen innerhalb des städtischen Territoriums: Als Ersatz für das alte Fahr bei Sins baute die Stadt Zug 1641 eine Holzbrücke über die Reuss und erhob dort im Sinne einer Benutzungsgebühr einen entsprechenden Brückenzoll, der sich als solcher einer recht breiten Akzeptanz erfreute. 1643 wurde in Rumentikon auf der oben erwähnten Landstrasse von Zürich nach Luzern ein bereits bestehender Brückenzoll mit einem neuen Tarif versehen, der auch an der Lorzenbrücke in Cham galt. Weil diese beiden Zollstellen offenbar umgangen wurden, beschloss der städtische Rat 1726, diesen Zoll auch bei den Lorzenbrücken in Lindencham und beim Kloster Frauental zu erheben.<sup>67</sup> Die Zollstelle an der Luzernerstrasse in Berchtwil existierte 1750 bereits, und 1766 schliesslich wurde an der Lorzenbrücke zwischen Zug und Steinhausen eine weitere Zollstelle errichtet, bei der nun erstmals ein eigentlicher Gebietszoll erhoben wurde. Als die Stadt zwei Jahre später an derselben Brücke auch noch ein separates Weggeld einforderte – der dort erhobene Zoll diente ja nicht mehr dem Strassenunterhalt –, stiess sie nicht nur bei der eigenen Bevölkerung, sondern vor allem auch bei den benachbarten Kantonen auf erheblichen Widerstand.

## **Zoll- und Susteinnahmen: Quantitative und qualitative Aspekte**

Zwei weitere Fragen bedürfen der Klärung: Wie hoch waren die aus Sust und Zoll resultierenden Einnahmen, und welchen Stellenwert hatten sie innerhalb des städtischen Finanzhaushaltes? Und eng damit verbunden: Was und wieviel wurde überhaupt nach Zug transportiert?

Die von 1426 bis 1797 überlieferten Weihnachtsrechnungen (Abb. 5) geben Auskunft über sämtliche Einnahmen und Ausgaben der Stadt Zug aus jeweils einem Jahr und skizzieren so ein äusserst detailliertes und facettenreiches Bild über die Entwicklung des städtischen Finanzhaushaltes. Darin sind unter anderem die Einnahmen aus den städtischen Ämtern aufgeführt, allerdings nur unter Nennung des jeweiligen Amtsinhabers und dem von ihm eingebrachten Geldbetrag. Wie sich dieser Betrag im Detail zusammensetzte, von welchen Gütern der Stadtzöllner beispielsweise wieviel Zoll eingenommen hatte, erfahren wir in den Weihnachtsrechnungen nicht. Dazu müssen die

<sup>60</sup> UB ZG II, Nr. 1564 (1. Oktober 1491), S. 783 f.

<sup>61</sup> UB ZG II, Nr. 1561 (18. August 1491).

<sup>62</sup> Vgl. UB ZG I, Nr. 954 (24. Juni 1452).

<sup>63</sup> UB ZG II, Nr. 1564 (1. Oktober 1491), S. 783.

<sup>64</sup> UB ZG II, Nr. 1564 (1. Oktober 1491), S. 782.

<sup>65</sup> Die Stadt Zug wurde 1415 reichsunmittelbar, was die Horgenerstrasse zur Reichsstrasse aufwertete. Vgl. UB ZG I, Nr. 546 (28. April 1415).

<sup>66</sup> Wo nicht anders vermerkt, beziehe ich mich im Folgenden auf Hans-Ulrich Schiedt, Zölle der Frühneuzeit im Kanton Zug. Bulletin IVS 1998/2, 17–26, besonders 22 f. (dort auch sämtliche Quellenbelege).

<sup>67</sup> BA Zug, A 39/26.19, S. 19 (9. März 1726).

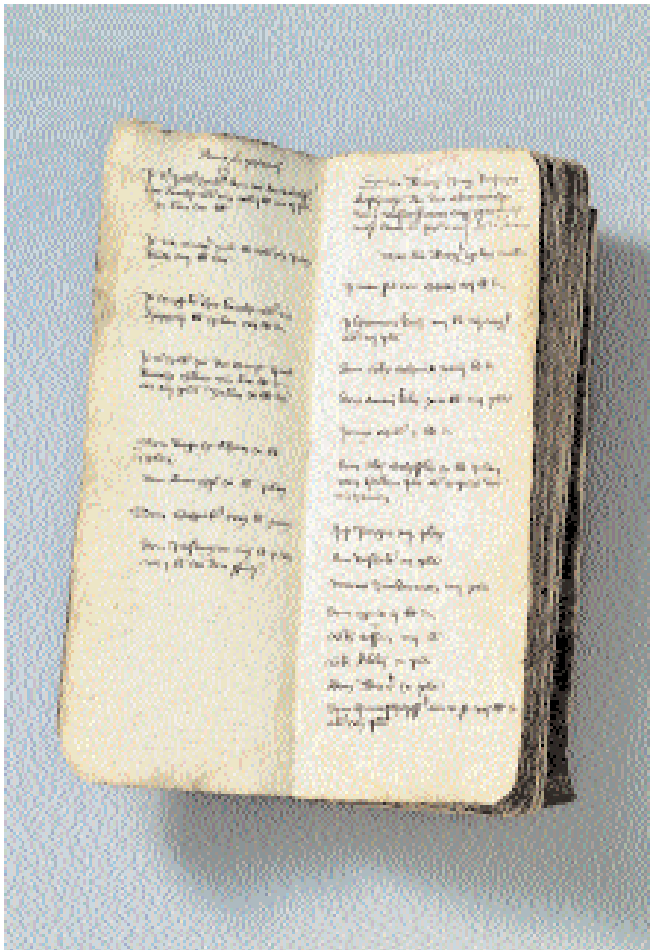


Abb. 5  
Der erste Band der sogenannten Weihnachtsrechnungen, der die Stadtrechnungen der Jahre 1426 bis 1482 enthält (Bürgerarchiv Zug, A 9/21).

Separatrechnungen aus den einzelnen städtischen Ämtern beigezogen werden, die jedoch erst seit dem Ende des 16. Jahrhunderts überliefert sind. Das hängt vor allem damit zusammen, dass die Amtleute überhaupt erst seit 1554 ausdrücklich verpflichtet waren, über ihre Ämterführung Buch zu führen und jeweils per Ende Jahr eine entsprechende, schriftliche Abrechnung zu präsentieren;<sup>68</sup> wie gewissenhaft sie dieser Anordnung nachgingen, ist eine andere Frage. Zum anderen gelangten diese Ämterrechnungen, bei denen es sich im Grunde genommen um private Schriftstücke handelte, nicht zwingend ins städtische Archiv, zumal sie nach ihrer Genehmigung durch die städtische Rechnungskommission nicht länger benötigt wurden.<sup>69</sup> Die für uns wichtigen Jahresrechnungen des Sustmeisters und des Stadtzöllners sind seit 1609 respektive 1646 überliefert.

### Bedeutung der Zoll- und Susteinnahmen innerhalb des städtischen Finanzhaushaltes

Betrachten wir als erstes die Zoll- und Susteinnahmen der Jahre 1426 bis 1522 an Hand der entsprechenden Einträge in den Weihnachtsrechnungen (Abb. 6).<sup>70</sup> Zunächst fallen einmal die starken jährlichen Schwankungen dieser Einnahmen auf. Deren Ursachen sind vor allem in äusseren

Faktoren zu suchen – Kriege, Unruhen, Epidemien –, welche die Routenwahl der Händler und Kaufleute massgeblich beeinflussten.<sup>71</sup> Einzelne solcher Ereignisse scheinen auch bei den Zolleinnahmen der Stadt Zug ihre Spuren hinterlassen zu haben. So erfolgte der Niedergang der Einnahmen nach 1441 mit dem Tiefpunkt im Jahr 1443 mitten im Alten Zürichkrieg. Der besonders dramatische Zerfall der Einnahmen aus dem Sustzoll dokumentiert eindrücklich, dass der Warentransit von Zürich über Zug in Richtung Innerschweiz offenbar fast zum Erliegen kam. Der Einbruch im Jahr 1468 fällt zeitlich mit dem Sundgauerzug zusammen, an dem auch ein zugerisches Kontingent beteiligt war. Die sinkende Tendenz zwischen 1476 und 1480 fällt in die Zeit der Burgunderkriege respektive deren Nachwehen, der Einbruch im Jahr 1499 schliesslich wird wohl als Auswirkung des Schwabenkriegs zu verstehen sein.

Weiter fällt auf, dass die Einnahmen aus dem Stadtzoll mit Ausnahme der Jahre 1428 bis 1431 durchwegs und meist ziemlich markant über diejenigen aus dem Sustzoll liegen. Das heisst, dass der Gütertransit von Horgen nach Immensee weniger Zolleinnahmen brachte als der gesamte Warenimport zusammen mit dem Warentransit in umgekehrter Richtung. Bei der Übertragung dieser Verhältnisse auf die Menge der effektiv transportierten Güter ist Vorsicht geboten, auch wenn für den Sust- und den Stadtzoll dieselben Tarife galten. Auf Grund der Angaben in den Weihnachtsrechnungen wissen wir bekanntlich nicht, welche von den tarifmässig durchaus unterschiedlich belasteten Gütern überhaupt und in welchem Umfang transitweise durchgeführt respektive importiert wurden.

Der Konjunkturverlauf im Ganzen war geprägt von einer längeren Stagnationsphase, die bis etwa 1500 anhielt. Den plötzlichen Anstieg der Einnahmen im Jahr 1506, der zugleich ein über den beobachteten Zeitraum hinaus anhaltendes höheres Niveau einleitete, kann ich nicht erklären. Da die 1488 beschlossene, markante Erhöhung der Zolltarife keinerlei unmittelbare Auswirkungen auf die Zolleinnahmen hatte, wäre denkbar, dass sie erst 1506 zur Anwendung kam. Dass von diesen im Bürgerbuch eingetragenen Tarifen im frühen 16. Jahrhundert eine Abschrift angefertigt wurde, könnte als Hinweis in diese Richtung gedeutet werden.<sup>72</sup>

<sup>68</sup> SSRQ ZG II, Nr. 1170, S. 598.

<sup>69</sup> Vgl. die analoge Situation in Luzern, dargestellt bei Fritz Glauser, Der internationale Gotthardtransit im Lichte des Luzerner Zentnerrodels von 1493 bis 1505. Schweizerische Zeitschrift für Geschichte 18, 1968, 177–245, besonders 186.

<sup>70</sup> Zur Datenbasis s. Anhang.

<sup>71</sup> Den Einfluss dieser äusseren Faktoren gerade auf die Zolleinnahmen konnte Körner in seiner umfassenden Studie zu den Luzerner Staatsfinanzen nachweisen. Vgl. Martin Körner, Luzerner Staatsfinanzen 1415–1798. Strukturen, Wachstum, Konjunktoren. (Luzerner Historische Veröffentlichungen 13), Luzern 1981, 129–131.

<sup>72</sup> UB ZG II, Nr. 2439 (Datierung von den Herausgebern des Urkundenbuchs).

Vom Pachtzins für die Sust wissen wir, dass er jedes Jahr bei der Wahl des Sustmeisters neu veranschlagt wurde. Es ist allerdings unklar, nach welchen Gesichtspunkten. Da er – zumindest bis 1500 – meist in etwa der Konjunkturlinie der Sustzoll-Einnahmen folgt, wäre denkbar, dass seine Höhe jeweils unter Berücksichtigung der Sustzolleinnahmen aus dem Vorjahr neu bestimmt wurde. Zwischen 1503 und 1523 lag der Pachtzins der Sust konstant bei 20 bis 23 Pfund – tiefer, als je zuvor, sieht man von zwei «Ausreißern» in den Jahren 1480 und 1499 ab.

Die aus den Zöllen resultierenden Jahreseinnahmen schwankten im untersuchten Zeitraum zwischen dem Tiefstwert von 51 Pfund im Jahr 1443 (Stadtzoll: 41 Pfund, Sustzoll: 10 Pfund) und dem 1507 erreichten Höchstwert von 216 Pfund (Stadtzoll: 138 Pfund, Sustzoll: 78 Pfund).<sup>73</sup> Um die Aussagekraft dieser Zahlen etwas besser einschätzen zu können, würde sich ein Vergleich mit den jeweiligen Gesamteinnahmen der Stadt anbieten. Da die Weihnachtsrechnungen noch nicht umfassend ausgewertet sind, müs-

<sup>73</sup> Für das Jahr 1433 liegen keine Stadtzolleinnahmen vor.

<sup>74</sup> 1431: 86 Pfund Zolleinnahmen bei 717 Pfund Gesamteinnahmen (12 Prozent); 1462: 93 Pfund zu 1106 Pfund (8 Prozent); 1472: 76 Pfund zu 848 Pfund (9 Prozent); 1486: 70 von 942 Pfund (7 Prozent); 1496: 96 von 1945 Pfund (5 Prozent); 1507: 216 von 3447 Pfund (6 Prozent). Angaben aus BA Zug, A 9/21, Weihnachtsrechnungen 1427 ff. – Diese Werte stimmen übrigens überraschend genau mit den von Körner für Luzern ermittelten Verhältniszahlen überein; vgl. Körner 1981 (wie Anm. 71), 120–122.

<sup>75</sup> Zur Datenbasis s. Anhang.

sen wir uns im Rahmen dieser Arbeit auf Stichproben beschränken. Diese deuten darauf hin, dass der Anteil der Zolleinnahmen an den Gesamteinnahmen bis in die 1480er Jahre etwa bei 10 Prozent lag, um sich dann bei rund 5 Prozent einzupendeln.<sup>74</sup> Für diese relative Abnahme gibt es zwei Gründe: Erstens schuf sich die Stadt gezielt neue Einnahmequellen. Dabei ist vor allem an den Ausbau des städtischen Territoriums zu denken, das nach der Eingliederung von Gangolfswil (Risch) 1486 seine maximale Ausdehnung erreichte. Zweitens war der Konjunkturverlauf bei anderen städtischen Ämtern erheblich günstiger als bei den Zöllen. Besonders deutlich kommt dies bei den übrigen Verbrauchssteuern zum Ausdruck. Zu diesen zählte in Zug das Umgeld, seit 1430 die im (offenbar gerade neu erbauten) Kornhaus erhobene Getreidesteuer, das sogenannte Immi, sowie die in der Ankenwaage erhobene Abgabe, wohl eine auf Butter und anderen Milchprodukten lastende Marktsteuer. Diese ohnehin schon ergiebigen Einnahmequellen legten etwa seit dem letzten Viertel des 15. Jahrhunderts deutlich zu, was besonders für das Umgeld zutrifft (Abb. 7).<sup>75</sup> Ob diese Entwicklung im Sinne einer gezielten Förderung allenfalls obrigkeitlich gesteuert war, müsste überprüft werden.

### Art und Menge der transportierten Güter

Bis weit in die frühe Neuzeit hinein liefern die Quellen nur wenige Angaben über die Art der Güter, die nach oder durch Zug hindurch geführt wurden. Wertvolle indirekte Hinweise bieten die Zoll- und Sustordnungen respektive die dazu-

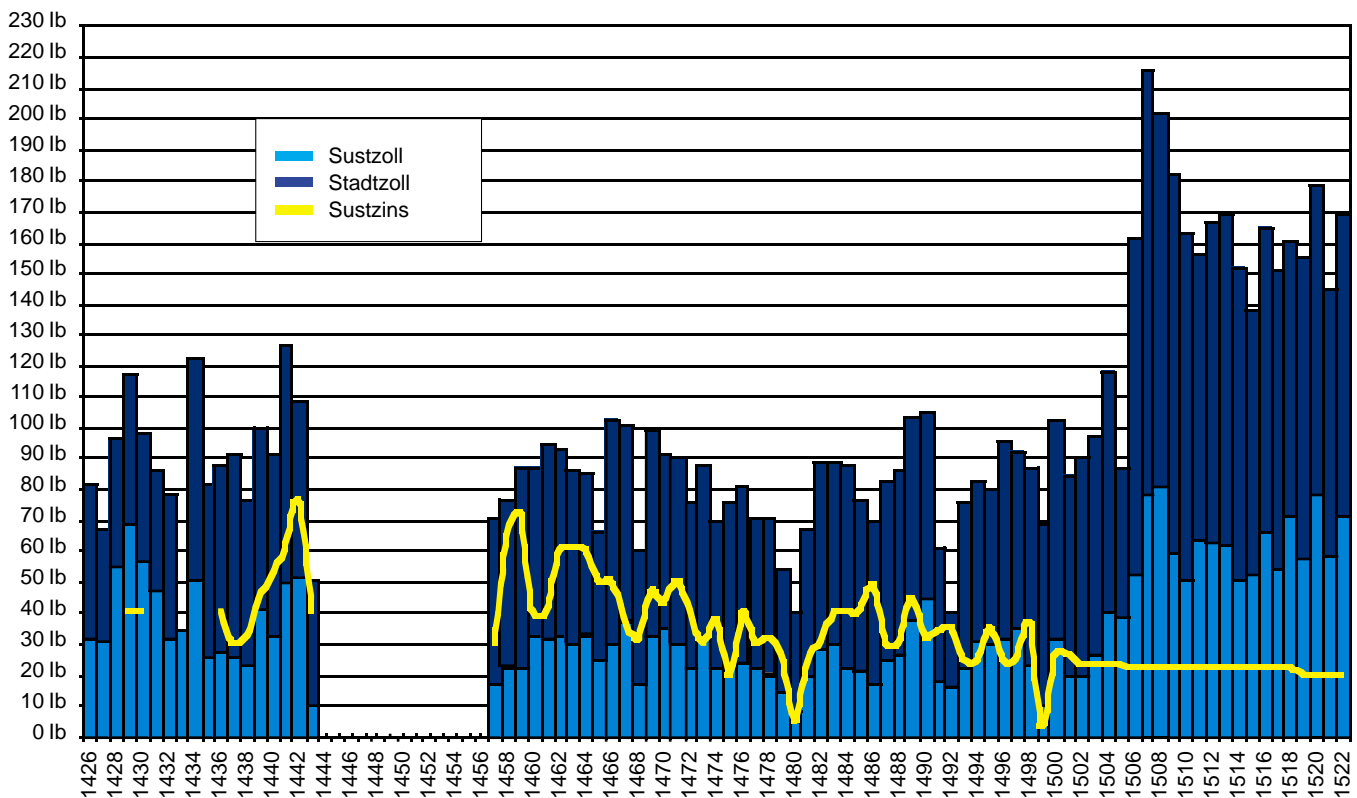


Abb. 6 Die Einnahmen aus dem Stadt- und dem Sustzoll und der Pachtzins der Sust aus den Jahren 1426 bis 1522. Auf Grund einer Überlieferungslücke fehlen die Jahre 1444 bis 1456.

gehörigen Tarife. Das Spektrum der in den Zolltarifen von 1435 und 1488 aufgeführten Waren ist relativ bescheiden. Explizit genannt werden neben Leder, Wachs, Tuch, Krämerwaren, Salz und Bettwaren verschiedene Metalle und eine ganze Reihe von Milchprodukten.<sup>76</sup> Eine Unterscheidung zwischen Transit und Import ist aufgrund dieser Angaben zwar nicht möglich, ein Blick auf die Umgeldtarife bestätigt aber die naheliegende Vermutung, dass praktisch alle genannten Güter auf dem städtischen Markt angeboten wurden. Eine Sonderstellung nimmt der Wein ein, auf den die Stadt zumindest im Mittelalter keinen Zoll, sondern nur das Umgeld erhob. Besondere Bedeutung kam auch dem Salz zu, für welches sich bereits in der Sustordnung von 1435 zusätzliche Bestimmungen finden. So war der Sustmeister nicht nur verpflichtet, dafür zu sorgen, dass in Abwesenheit des Besitzers oder dessen Bevollmächtigten kein Salz aus der Sust weggeführt wurde. Zur besseren Kontrolle musste er auch genau notieren, wer wieviel Salz in die Sust führte. Tatsächlich kam es offenbar vor, dass in Horgen geladenes Salz gar nie in Zug ankam – sei es, dass es einem Säumer «uff der sträss misriete wider sinen willen» oder dass er es schlicht weiterverkaufte; jedenfalls sah die Säumerordnung von 1452 für solche Fälle entsprechende Regelungen vor.<sup>77</sup> Der Zuger Sustmeister musste bei der Ankunft von Salztransporten kontrollieren, ob die Säumer vom Salz etwas «verwarloset hetten; die sol er nebst sich stellen unn den söimer heÿßen bezalen». Dass in der selben Säumerordnung unter den verschiedenen Gütern, die in Horgen an Land kamen, explizit Salz und Eisen genannt werden, dürfte kaum ein Zufall sein, wie verschiedene Aussagen von Kaufleuten und Spedituren bestätigen.

So nennt einer der Zeugen aus der Kundschaft von 1399 im Zusammenhang mit den von den Säumern geführten Waren neben «aller hand dings» ausdrücklich Wein, Salz und Eisen.<sup>78</sup> Auch die Luzerner Kaufleute, die rund hundert Jahre später als Zeugen im Suststreit zwischen Zug und Zürich aussagten, handelten vornehmlich mit Eisen und Stahl, den sie zumindest in einem Fall explizit von Sargans – offensichtlich von den Bergwerken am Gonzen – nach Luzern befördern liessen.<sup>79</sup> Einzig einer von ihnen, der bereits erwähnte Luzerner Schultheiss Peter von Meggen, handelte zusammen mit seinem Bruder mit nicht näher bezeichneten Kaufmannsgütern aus Venedig, die er nicht etwa über den Gotthard, sondern offenbar über die Bündnerpässe und schliesslich via Horgen nach Luzern bringen liess.

Hinsichtlich der Quantität der beförderten Güter lassen sich auf dem rechnerischen Weg und mit den entsprechenden Vorbehalten gewisse Rückschlüsse ziehen. Wie sich aus den Zolltarifen ergibt, lagen die Taxen für einen Saum Waren (ca. 100 Kilo)<sup>80</sup> bis zur Tariferhöhung von 1488 zwischen 2 und 8 Pfennig. Zusammen mit den jeweiligen Jahreseinnahmen des Sustmeisters lässt sich so unter der hypothetischen Annahme, dass er ein Jahr lang nur ganze Säume transportiert hatte (also keine lebenden Tiere oder Güter, die nicht in Säumen transportiert wurden), das mini-

<sup>76</sup> UB ZGI, Nr. 803.

<sup>77</sup> UB ZG I, Nr. 954 (24. Juni 1452).

<sup>78</sup> UB ZGI, Nr. 313, S. 139.

<sup>79</sup> UB ZG II, Nr. 1558 (1. August 1491).

<sup>80</sup> Aus der Zollordnung von 1435 ergibt sich, dass ein Saum zwei Zentnern, also rund 100 Kilo, entsprach (UB ZG I, Nr. 803).

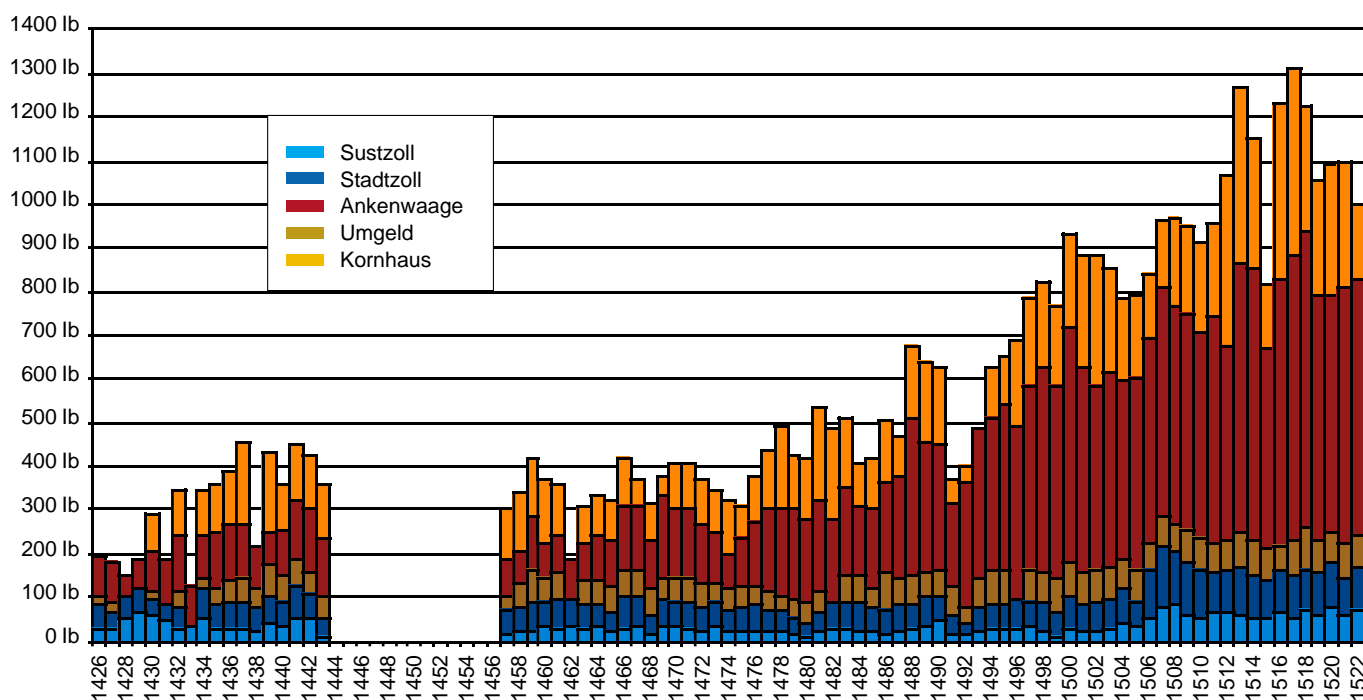


Abb. 7

Die Einnahmen aus den sogenannten Verbrauchssteuern der Jahre 1426 bis 1522. Auffallend ist der geringe Anteil der Zölle. Auch hier fehlen auf Grund einer Überlieferungslücke die Jahre 1444 bis 1456.

male respektive das maximale Volumen des Warentransits von Horgen nach Immensee berechnen: Hätte er beispielsweise das ganze Jahr lang nur Eisen zu 2 Pfennig transportiert, ergäbe sich so die theoretische Maximalmenge, bei Butter zu 8 Pfennig entsprechend die Minimalmenge. Da nicht klar ist, wann genau die 1488 beschlossene Erhöhung der Zolltarife eingeführt wurde, untersuchen wir nur den Zeitraum von 1426 bis 1487. Und weil der Durchschnittswert der Sustzolleinnahmen in Anbetracht der starken jährlichen Schwankungen das Ergebnis nur noch mehr verfälschen würde, beschränken wir uns auf jene beiden Jahre, in denen der Sustmeister am meisten beziehungsweise am wenigsten eingenommen hatte; entsprechend lag die Menge der transportierten Waren in den übrigen Jahren jeweils zwischen den Grenzwerten dieser beiden Jahre. Das schlechteste Ergebnis kam 1480 zustande, als der Sustmeister nur gerade 8,5 Pfund einnahm. Das heisst, dass in diesem Jahr mindestens 25 und höchstens 102 Tonnen Transitwaren von Horgen über Zug nach Immensee transportiert wurden.<sup>81</sup> Die höchsten Susteinnahmen im beobachteten Zeitraum, nämlich 69 Pfund, sind für das Jahr 1429 zu verzeichnen. Hier lag die effektive Transportmenge demnach im Bereich zwischen 207 und 828 Tonnen. Zur Veranschaulichung: Hätte man die Waren ausschliesslich mit Saumtieren, dem damals verbreitetsten «Transportmittel», befördert, wären 1480 mindestens 250 und höchstens 1020 einzelne Transporte notwendig gewesen. Das würde heissen, dass in diesem Jahr pro Tag durchschnittlich im besten Fall gut drei, im schlechtesten Fall nicht einmal ein Saumtier in Zug eingetroffen wäre. Im Rekordjahr 1429 lagen die entsprechenden Werte theoretisch zwischen 2070 und 8280 Saumtiertransporten. Im Durchschnitt wären also jeden Tag mindestens fünf und höchstens 22 Saumtiere mit Transitwaren in Zug angekommen.

Die gleichen Berechnungen lassen sich – mit denselben Vorbehalten – auch bei den Einnahmen des Stadtzöllners

<sup>81</sup> Ich lege diesen Berechnungen die in Zug zumindest im 15. Jahrhundert mehrheitlich verwendete Zürcher Währung zu Grunde. Demnach entsprach 1 Pfund 20 Schillingen à 12 Pfennig bzw. 240 Pfennigen.

<sup>82</sup> Erschwerend bei dieser Berechnung ist der Umstand, dass Salz in Litern gemessen wurde. Ich gehe von folgender Berechnungsgrundlage aus: 1 Fass Salz entspricht 4 Mass Salz à 92 Liter (vgl. dazu Saskia Klaassen, Zürcher Salzmasse im Marktalltag des 17. und 18. Jahrhunderts. In: Thomas Meier und Roger Sablonier (Hg.), *Wirtschaft und Herrschaft. Beiträge zur ländlichen Gesellschaft in der östlichen Schweiz (1200–1800)*. Zürich 2000, 123–162, besonders 134–137). Zwar beträgt das spezifische Gewicht von Salz 2,15 Kilo; locker aufgefüllt wiegt ein Liter Salz aber nur etwa 1 Kilo. Bei den «mäss» Salz, die in den Sustrechnungen erwähnt werden, handelte es sich konkret um Salzsäcke, die ein Mass Salz enthielten, also 92 Liter bzw. rund 92 Kilo. Vgl. dazu auch Margrit Hauser-Kündig, *Das Salzwesen in der Innerschweiz bis 1798*. Zug 1927, 15, Anm. 15.

<sup>83</sup> Gemäss dem Zolltarif von 1488 (UB ZG I, Nr. 1457) war ein Saum beliebigen Inhalts mit 1 Schilling veranschlagt. Bei einer allfälligen Erhöhung wäre die Menge der beförderten Transitgüter entsprechend noch kleiner.

<sup>84</sup> Hauser 1927 (wie Anm. 82), 11–18.

<sup>85</sup> BA Zug, A 33.11, Zollrechnungen 1643 ff. (vgl. besonders ab 1666).

anstellen. Diese erreichten 1441 den Höchstwert von 77 Pfund und ebenfalls im Jahr 1480 den Tiefstwert von 32 Pfund. Das heisst, dass 1480 mindestens 96 und höchstens 384 Tonnen Waren mehrheitlich importiert und wohl nur zu einem kleinen Teil im Transit von Immensee nach Horgen geführt wurden. 1441 lagen die entsprechenden Grenzwerte bei 231 respektive 924 Tonnen.

Diese Werte geben uns eine gewisse, wenn auch ungenaue Vorstellung über die Grössenordnung der beförderten Tonnagen. Das Problematische dieser Werte ist, abgesehen davon, dass sie auf hypothetischen Annahmen beruhen, deren extreme Bandbreite. Immerhin lassen sich gewisse Vermutungen anstellen, ob die effektive Transportmenge jeweils näher beim theoretischen Höchstwert oder näher beim theoretischen Tiefstwert anzusiedeln ist. Die seit 1609 überlieferten Sustrechnungen ermöglichen etwas präzisere Aussagen über die Zusammensetzung der transportierten Tonnagen, indem sie wenigstens zwischen Salz und Transitgut unterscheiden. So wurden zwischen 1609 und 1618 pro Jahr durchschnittlich rund 1045 Tonnen Salz von Horgen nach Zug transportiert. Der Tiefstwert lag bei 1040 Tonnen im Jahr 1609, der Höchstwert von etwa 1400 Tonnen wurde 1618 erreicht.<sup>82</sup> Viel bescheidener nimmt sich im Vergleich dazu die Menge der beförderten Transitgüter aus. Vorausgesetzt, dass der Zolltarif von 1488 damals noch in Kraft war, schwankte die Menge der im gleichen Zeitraum jährlich beförderten Kaufmannsgüter zwischen bescheidenen 36 Tonnen in den Jahren 1613 und 1614 und 124 Tonnen im Jahr 1610.<sup>83</sup> Deren Anteil am Gesamtvolumen stieg in diesen zehn Jahren nur gerade einmal, nämlich 1610, über die Zehnprozentmarke. Nun wäre es sicher verfehlt, dieses extreme Verhältnis unbezogen ins Mittelalter zu übertragen. Tatsächlich scheint es aber schon im 15. Jahrhundert so gewesen zu sein, dass besonders viel Salz und Eisen im Transit durch Zug befördert wurde. Das haben einerseits die entsprechenden Äusserungen der Luzerner Kaufleute, denen wir wiederholt begegnet sind, angedeutet. Andererseits ist bekannt, dass sich Luzerner Händler seit dem 14. Jahrhundert in Zürich mit tirolischem und bayrischem Salz eindeckten, welches sie auf dem heimischen Markt anboten.<sup>84</sup> Dadurch gewährleisteten sie die Versorgung eines Grossteils der Innerschweiz mit dem für Viehzucht und Milchwirtschaft wichtigen Salz. Vermutlich überwog bei den Transitgütern von Horgen nach Immensee schon im 15. Jahrhundert der Anteil an Salz, zusammen mit Eisen, Stahl und anderen Metallen. Weil diese mindestens bis 1488 mit 2 Pfennig pro Saum verzollt wurden, dürfte die effektiv transportierte Menge an Transitgütern eher in der Nähe des jeweils errechneten Maximalwertes gelegen haben.

Bei den Importwaren zeigt ein Blick in die seit 1646 überlieferten Zollrechnungen, dass das Spektrum sehr breit gefächert war, vielleicht mit einem leichten Schwerpunkt bei den Milchprodukten (vor allem Käse, Butter, Ziger und Schmalz).<sup>85</sup> Analog zu den Transitgütern dürfte sich demzu-

folge das jeweilige Jahresvolumen der im 15. Jahrhundert effektiv importierten Waren etwa in der Mitte zwischen den beiden oben ermittelten Grenzwerten bewegt haben, wahrscheinlich mit der Tendenz in Richtung des jeweils tieferen Wertes.

Was aus diesen Zahlenwerten hingegen recht deutlich hervorgeht, ist die Tatsache, dass im 15. und vermutlich noch bis weit ins 16. Jahrhundert hinein erheblich mehr Waren nach Zug importiert als durch Zug hindurch geführt wurden; die entsprechenden Zahlenverhältnisse ändern sich erst mit der massiven Zunahme des Salztransits, der quellenmässig allerdings erst ab 1609 in seinen konkreten Ausmassen fassbar wird. Doch selbst dann blieben die Einnahmen aus dem Stadtzoll – dem Import – immer noch deutlich höher jene aus dem Sustzoll, also dem Transit.

Fassen wir die wichtigsten Ergebnisse der vorliegenden Arbeit zusammen und versuchen wir, diese in einen grösseren Zusammenhang zu stellen:

- **Erstens:** Die Stadt Zug wurde erst sehr spät, nämlich zwischen 1303 und 1326 mit einem Zollprivileg ausgestattet. Bis zu diesem nicht näher bestimmbareren Zeitpunkt wurde in Zug offenbar kein Zoll erhoben. Daraus kann der Schluss gezogen werden, dass die Menge sowohl der importierten als auch der transitweise durchgeführten Waren zunächst offenbar so gering war, dass sich eine Zollerhebung nicht lohnte. Ansonsten hätten die Stadtherren – bis 1273 die Grafen von Kiburg, danach die Herzöge von Österreich – damit kaum so lange zugewartet.
- **Zweitens:** Das wirft ein neues Licht auf die Entstehung der Stadt Zug. Zug wurde eindeutig nicht im Zusammenhang mit der Eröffnung des Gotthards gegründet, wie bislang immer angenommen. Die Grafen von Kiburg als Stadtgründer spekulierten offensichtlich zu keiner Zeit damit, dass der neue Alpenübergang sogleich eine neue Handelsroute entstehen lassen würde. Die Bedeutung der Stadt Zug ist eher in ihrer Funktion als Verwaltungszentrale des zunächst kiburgischen, später habsburgischen Amtes Zug zu sehen: Herrschaftsorganisatorische Einheiten wurden häufig zunächst von einer Burg aus verwaltet – so auch das Amt Zug. Solche Verwaltungsmittelpunkte konnten zunehmend zentralörtliche Funktionen übernehmen, um schliesslich, ausgestattet mit entsprechenden Privilegien, zu Städten ausgebaut zu werden. Dabei waren ökonomische Aspekte zweitrangig: Wirtschaft und Handel orientierten sich an bestehenden Zentren, und nicht umgekehrt.<sup>86</sup> Allem Anschein nach verlief die Entwicklung in Zug genau nach diesem Muster.

- **Drittens:** Der Umfang der transitweise durch Zug hindurch geführten Waren war zwar bereits im 15. Jahrhundert durchaus beachtlich. Allerdings wurden die beförderten Güter – wohl damals schon mehrheitlich Salz und Eisen – nicht über den Gotthard und weiter nach Italien, sondern hauptsächlich in die Innerschweiz befördert. Das gilt in besonderem Masse für das Salz, dessen Anteil am Warentransit massiv zunahm und im ersten Viertel des 17. Jahrhunderts schliesslich über 90 Prozent des beförderten Gesamtvolumens ausmachte. Etwas überspitzt könnte man sagen, dass der Warentransit für die Stadt Zug lediglich deshalb eine Rolle spielte, weil Zug als letzter grösserer Etappenort an einer von den Salzwerken in Bayern und Tirol über die Bodenseestädte nach Zürich und weiter nach Luzern führenden Salzstrasse lag. Die Bedeutung des Gotthards muss deshalb nicht nur in Bezug auf die Gründung der Stadt Zug, sondern auch im Hinblick auf ihre wirtschaftliche Entwicklung stark relativiert werden. Dazu ist zu wissen, dass der zürcherische Italienhandel sich vor allem an den für die Limmatstadt bedeutend günstiger gelegenen Bündner Pässen orientierte. Interessant war der Gotthard vor allem für die deutschen Handelsstädte, die ihren Fernhandel mit den norditalienischen Zentren via Basel und Luzern abwickelten. Allerdings konnte nachgewiesen werden, dass die effektiv über den Gotthard transportierten Warenmengen selbst auf dieser Haupttroute vergleichsweise bescheiden waren.<sup>87</sup>

- **Viertens:** Die Zolleinnahmen aus dem Warentransit waren im Verhältnis zu dem städtischen Gesamteinkommen relativ gering und seit der Mitte des 15. Jahrhunderts meist etwa halb so gross wie jene aus dem Warenimport. Erheblich grösser war der Anteil der Einnahmen aus dem Butter- und Kornhandel und aus dem Umgeld. Daraus wird deutlich, dass die Stadt Zug nicht so sehr als Warenumserschlagplatz, sondern viel mehr als Markttort von Bedeutung war. So fanden in Zug zusätzlich zum Wochenmarkt jeweils an Pfingsten und Mitte Oktober Jahrmärkte statt.<sup>88</sup> Deren wirtschaftliche Bedeutung sowohl für die Stadt als auch für eine ganze Region ist nicht zu unterschätzen.

<sup>86</sup> Vgl. dazu Michael Mitterauer, *Zollfreiheit und Marktbereich* [1969]. In: ders., *Markt und Stadt im Mittelalter: Beiträge zur historischen Zentralitätsforschung*. Stuttgart 1980, 264–277, besonders 265 f., sowie Isenmann 1988 (wie Anm. 14), 109, der in diesem Zusammenhang von Territorialstädten spricht.

<sup>87</sup> Vgl. dazu die grundlegende (und in Zug kaum zur Kenntnis genommene) Arbeit von Fritz Glauser, der anhand der Luzerner Pfundzollrechnungen sehr genaue Aussagen über die Menge der via Luzern über den Gotthard transportierten Güter machen kann (Glauser 1968, wie Anm. 69).

<sup>88</sup> UB ZGI, Nr. 1479 (24. September 1488).



## Anhang: Einnahmen aus einzelnen Ämtern der Stadt Zug in Pfund, 1426 bis 1522

Die folgende Tabelle liefert die Daten zu den Grafiken in den Abb. 6 und 7. Die Angaben stammen aus den ersten drei Bänden der sogenannten Weihnachtsrechnungen, welche die Rechnungsjahre 1426 bis 1522 umfassen (BA Zug, A 9/21, Weihnachtsrechnungen 1427 bis 1523). Die Rechnungen der Jahre 1444 bis 1456 sind nicht überliefert. Zudem kommt es vor, dass in einzelnen Rechnungen die Einnahmen aus bestimmten Ämtern nicht verzeichnet sind. Die Zahlenangaben erfolgen in Pfund Zürcher Währung und sind auf 0,5 gerundet.

Jahr	Stadtzoll	Sustzoll	Pachtgebühr Sust	Umgeld	Kornhaus	Ankenwaage
1426	50	32		87		24
1427	36	31		95		20
1428	42	55		82		
1429	48	69	40	70		
1430	41	57	40	86	92	17
1431	39	47		100		
1432	46	32		127	108	19
1433		34		90		
1434	71,5	51		100	101	21
1435	56	25,5		130	105,5	41,5
1436	60,5	27,5	40	127	124	51
1437	66	25,5	30	123	193	52
1438	53	23,5	32	103		40
1439	59	41	44	80	179	71
1440	58	33	52	104	106	57
1441	77	50	60	136	131	59
1442	57	52	76	143	123	50
1443	41	10	40	133	122	53
1444–1456	Überlieferungslücke					
1457	53	17,5	30	83	114	33
1458	54	22,5	65	70	140	55
1459	65	22	72	123	133	74
1460	54	33	40	79	144	57
1461	62,5	32	40	85	120	60
1462	60	33	60	96		
1463	56	30	61	86	80	54
1464	52	33	60	99	95	54
1465	41	25	50	107	92	58
1466	72	30	50	140	117	64
1467	63	37,5	39	143	59	64
1468	43	17	31	116	82	58
1469	66,5	33	46,5	184	44	46
1470	56	35	43	157	104	55
1471	60	30	50	158	106	55
1472	54	22	40	134	104	56
1473	54,5	33	30	109	100	49
1474	47,5	22	38	82	124	49
1475	51	25	20	109	76	50
1476	56,5	24	40	147	105	47
1477	48	22,5	30	188	139	42
1478	50	20	32	200	189	32
1479	40	14	26	200	127	45
1480	32	8,5	5	187	143	48
1481	47,5	19,5	24	210	211	4
1482	60,5	28	31	190	210	
1483	59	30	40	204	156	61
1484	66	22	40	163	95	60
1485	55	21,5	40	182	116	45
1486	53	17	49	204	143	89
1487	58	25	30	231	89	62
1488	60	26	30	362	163	63
1489	65,5	38	45	300	183	56
1490	60	45	32	290	177	57
1491	43	18	34	191	51	64
1492	24	16	35	292	33	33
1493	53,5	22,5	25	345		68
1494	51,5	31	25	344	116	82
1495	50,5	30	35	381	107	82
1496	64	32	25	397	191	
1497	57	35	25	418	202	73
1498	64	23	37	465	196	73
1499	59	10	3	438	184	76
1500	70	32	26	542	211	76
1501	65	20	26	464	256	75
1502	70	20	23	419	296	75
1503	71,5	26	23	445	238	71

Jahr	Stadtzoll	Sustzoll	Pachtgebühr Sust	Umgeld	Kornhaus	Ankenwaage
1506	108	53	22	465	152	64
1507	138	78	22	524	152	71
1508	121	81	22	499	202	64
1509	122,5	59	22	497	200	72
1510	112	51	22	467	209	74
1511	92	64	22	519	217	67
1512	103	63	22	443,5	393,5	64
1513	107	62	22	617,5	406,5	76,5
1514	101	51	22	621,5	299	78
1515	84,5	53	22	459	141	76
1516	98,5	66	22	611	405	52
1517	96	54,5	22	647,5	431	82
1518	89	71,5	22	676	291	102
1519	97,5	57,5	20	559	266	77
1520	100	78,5	20	546	296	68,5
1521	87	58	20	582	288	81
1522	98	71	20	589	172	72,5