Ursachen der Veränderungen des Verkehrsvolumens auf der Wasserstrasse Walenstadt-Zürich von 1600 bis 1800

Autor(en): **Bodmer, Walter**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Zeitschrift für Geschichte = Revue suisse d'histoire = Rivista storica svizzera**

Band (Jahr): **27 (1977)**

Heft 1/2

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-80761

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

URSACHEN DER VERÄNDERUNGEN DES VERKEHRSVOLUMENS AUF DER WASSERSTRASSE WALENSTADT–ZÜRICH VON 1600 BIS 1800.

Von Walter Bodmer

Einleitung

Die Geschichte des Verkehrs auf der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich vom ausgehenden Mittelalter bis zum Jahre 1600 ist, was den institutionellen Charakter dieser Schiffahrt betrifft, weitgehend bekannt. Die Satzungen für die Schiffmeister, die Schiffknechte und die Schiffschlepper, insbesondere die Verordnungen von 1532 und 1574, haben im 17. und 18. Jahrhundert kaum mehr grundlegende Wandlungen erfahren.

Bis heute nicht näher untersucht wurden die Veränderungen des Verkehrsvolumens und deren Ursachen auf dieser Wasserstrasse. Erfassbar werden die durchgeführten Gütermengen erst vom Zeitpunkte an, von dem an die Summe der jährlichen Verkehrssteuern überliefert ist, die an einer der am Wasserweg gelegenen Zollstellen erhoben wurden. Da die in Weesen regierenden Orte Schwyz und Glarus sich in die Zollbetreffnisse teilten und der Schwyzer Anteil in den Landrechnungen dieses Standes als Einnahmeposten aufgeführt ist, kann der approximative Gesamtbetrag der Zolleinnahmen und auch das ungefähre Volumen der durchgeführten Warenmenge errechnet werden. Die im 18. Jahrhundert bestehenden Lücken konnten dank den überlieferten Einnahmen der Stadt Rapperswil aus dem Kaufmannsgüter- und Ankenzoll ergänzt werden.

Aufgrund der Zolleinnahmen in Weesen gelingt es, eine «Konjunkturkurve» für den Güterverkehr auf der Wasserstrasse aufzu-

zeichnen, deren Oszillationen nach oben und unten einer Zu- beziehungsweise Abnahme des Verkehrsvolumens entsprechen. Um die Ursachen der Veränderungen dieses Volumens begründen zu können, war es zusätzlich notwendig, auf die Getreidepolitik und -versorgung Zürichs und weiterer Stände sowie auf die aussenwirtschaftlichen Folgen der Solddienste der Eidgenossen, insbesondere bezüglich der Zufuhr von Korn aus dem Auslande, einzugehen. Ferner waren alle politischen, wirtschaftlichen und klimatischen Faktoren abzuklären, denen ein Einfluss auf das Volumen des Güterstromes auf der Wasserstrasse zugeschrieben werden kann.

Abschliessend sei allen Herren Staats-, Landes- und Stadtarchivaren sowie deren Mitarbeitern für ihre freundliche Hilfe mein verbindlichster Dank ausgesprochen. Nicht zuletzt bin ich den Herren des Vorstandes der Ortsbürgergemeinde Walenstadt verpflichtet, die mich Einsicht in die von ihnen verwalteten Archivbestände nehmen liessen.

1. Die Zeit von 1600 bis 1648

Walenstadt war noch im 18. Jahrhundert ein sehr kleines Städtchen, Zürich eine mittelgrosse Stadt, deren Einwohnerzahl um 1530 ungefähr 5000, 1637 8600 und 1762 ungefähr 11450 betragen haben dürfte. Zürich war auch kein Endpunkt der Wasserstrasse; denn diese setzte sich limmat- und rheinabwärts bis zur Nordsee fort. Die Stadt war ein Umschlagsplatz für Güter, die aus Nordwesteuropa über die Alpenpässe nach Italien und in umgekehrter Richtung nach den Gebieten am Rhein und weiteren Zentren in Nordwesteuropa gingen. Um 1600 hatte Zürich eben erst begonnen, ein Zentrum für Textilexportgewerbe zu werden. Noch dürfte der Transithandel weit bedeutender als der Eigenhandel gewesen sein. Dies sollte sich im Laufe des 17. und 18. Jahrhunderts ändern[1].

---

[1] W. Bickel, *Bevölkerungsgeschichte der Schweiz.* Zürich 1947. S. 62f.; W. Bodmer, *Die Entwicklung der schweizerischen Textilwirtschaft im Rahmen der übrigen Industrien und Wirtschaftszweige.* Zürich 1960. S. 104ff.; H. C. Peyer, *Von Handel und Bank im alten Zürich.* Zürich 1968. S. 55ff.; O. Vollenweider, *Geschichte des Verkehrs auf der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich–Basel.* Zürich 1912. S. 99ff.

Wie andere mittlere Städte hatte Zürich im Spätmittelalter versucht, das Zentrum des Güteraustausches einer weiteren Umgebung zu werden. In diesem Bestreben trachtete es u. a. zu verhindern, dass die Kornhändler der benachbarten Länder ihren Getreidebedarf ohne seine Vermittlung auf Märkten jenseits der eidgenössischen Grenzen deckten; es hatte sich eine führende Stellung in der Getreideversorgung eines Teiles der Innerschweiz, des Glarnerlandes und Graubündens zu sichern gewusst. Die Beschaffung der erforderlichen Kornmengen scheint vorerst noch keine Schwierigkeiten bereitet zu haben. Solange keine staatlichen Salzmonopole bestanden, war die Stadt überdies zeit- und teilweise ein Zentrum für die Versorgung der Innerschweiz mit Salz[2].

Diese kommerzielle Vorzugsstellung glaubte die Limmatstadt im politisch-konfessionellen Konflikt nach der Reformation als Druckmittel einsetzen zu können, wie die im März 1531 gegen die Innerschweiz verhängte Lebensmittelsperre zu erkennen gibt. Ein Erfolg war ihr mit dieser Massnahme nicht beschieden. Nach der Niederlage bei Kappel war Zürichs Vorrangsstellung im Güteraustausch mit den benachbarten Ländern nicht nur geschwächt, sondern die Stadt verlor auch das seit 1498 bestehende Transportmonopol für die auf Schiffen linthaufwärts geführten Waren, wie die Oberwasser-Schiffeinung vom 20. November 1532 beweist. Denn in dieser figurieren die Schiffmeister der Stände Zürich, Schwyz und Glarus als gleichberechtigte Transportpartner sowohl für die bergwärts als auch für die talwärts geführten Güter[3].

Über die Natur der auf der Wasserstrasse in beiden Richtungen geführten Waren können wir aus gleichzeitigen und späteren Quellen gewisse Schlüsse ziehen. Transportgüter nach Italien waren vermutlich niederländische und englische Tuche, vielleicht auch flandrische Leinenzeuge, gesalzene und geräucherte Fische, Wachs,

---

[2] R. Bosch, *Der Kornhandel der Nord-, Ost-, Innerschweiz und der ennetbirgischen Vogteien im 15. und 16. Jahrhundert.* Zürich 1913. S. 50ff.; M. Hauser-Kündig, *Die Salzversorgung der Innerschweiz bis 1798.* Zug 1927. S. 17ff.

[3] J. Dierauer, *Geschichte der schweizerischen Eidgenossenschaft.* III, Gotha 1907. S. 17ff.; EA IV 1b, S. 985ff., 1001ff.; EA V 1b, S. 1442; O. Vollenweider, op. cit., S. 166.

Pelze, Bernstein, Juchten und Leder, Barchent und Zwilch, Kristalle, Hornknöpfe und Petenuzzi, während in umgekehrter Richtung Rohseide, Strusi, Galetten, Strazza und Wolle aus Italien, Baumwolle aus Zypern, Kupfer, Zink, Zinn und Gold, Salpeter, Alaun, Schwefel, Safran, Saflor, Orsel, Indigo, Eisengallus sowie andere Farbwaren und Drogen, Gummi und Gewürze, wie Pfeffer, Muskat, Zimt, Frutti und andere Südfrüchte, wie Pomeranzen und Zitronen, Zitronensaft, Weinbeeren, Rosinen, Feigen, Malvasier, Veltliner und einheimischer Wein, wahrscheinlich auch schon Schnecken sowie Flumser Stahl und Eisen nach Zürich und nach den Städten am Rhein geführt wurden. Noch immer kamen die Produkte des Orients grösstenteils über Venedig nach den Gebieten nördlich der Alpen. Denn gegen Ende des 16. Jahrhunderts war die auf den die Kapproute befahrenden Meerschiffen verfügbare Tonnage viel zu gering, als dass die Meerhäfen an der Westküste Europas Venedig als Handelsempore für Güter aus dem Orient bereits hätten aus dem Felde schlagen können. Erst im 17. Jahrhundert begann der Niedergang der Lagunenstadt[4].

Schon zu Beginn dieses Jahrhunderts kam es jedoch zu Unterbrechungen des Verkehrs über die Pässe Bündens, was jeweils den Gütertransporten über den Gotthardpass vermehrte Bedeutung gab. Als 1600 ein von Venedig in Lothringen angeworbenes Regiment durch Graubünden nach der Lagunenstadt ziehen sollte, versperrten dessen Bewohner demselben ihre Pässe. Weil jedoch kurze Zeit darnach sich der Druck des im Herzogtum Mailand regierenden Spanien auf Bünden verstärkte, entschloss sich dieses im Jahre 1603 zum Abschluss einer Militärkapitulation mit der Serenissima.

---

[4] J.-F. Bergier, *Wachstum, Energie, Verkehr vor der industriellen Revolution im Rahmen der heutigen Schweiz* (Manuskript); W. Schnyder, *Die Bündner Pässe im Mittelalter*. 2 Bände. Zürich 1973/1975; H. Aubin und W. Zorn, *Handbuch der deutschen Sozial- und Wirtschaftsgeschichte*. I, Stuttgart 1971. S. 462; F. Braudel, P. Jeannin, J. Meuvret und R. Romano, *Aspetti e cause della decadenza economica veneziana nel secolo XVII*. Venezia-Roma 1961. Le déclin de Venise au XVII^e siècle. S. 23ff.; L. Beutin, *La décadence économique de Venise considérée du point de vue nord-européen*. S. 87ff.; H. Kellenbenz, *Le déclin de Venise et les relations économiques avec les marchés au Nord des Alpes*. S. 109ff.; StAZ, B VIII 196, Tagsatzung März 1749, Anhang A.

Ferner einigte man sich über die Gewährung gegenseitiger Vergünstigungen für Korn- und Salzfuhren sowie über den freien Handel und Wandel aller Bündner im Gebiete der venezianischen Republik. Die Antwort des spanischen Statthalters in Mailand auf diesen Schritt liess nicht lange auf sich warten. Er untersagte jedermann den Verkehr über die Pässe Graubündens und erneuerte das Bündnis mit den katholischen Ständen, um die gesamten Warentransporte über die Zentralalpen dem Gotthardpass zuleiten zu können. Auf einem Hügel unweit der Grenze des bündnerischen Veltlins liess er die Feste «Fuentes» bauen, die jeden Durchgangsverkehr über die Pässe Bündens bedrohte, sogar den wichtigen Zufahrtsweg von Bergamo über den Passo di San Marco ins Veltlin, weil alle direkten Verbindungen nach dem Norden von Morbegno dem Lago di Mezzola, das heisst der Grenze zwischen Mailänder und Bündner Gebiet entlang, nach Chiavenna führten.

Inwieweit die geschilderten Verhältnisse den Verkehr zwischen Walenstadt und Zürich beeinflusst haben, wissen wir nicht. Unterbrochen wurde dieser kurzfristig im Jahre 1611 infolge einer Pestepidemie[5].

Um die drei Bünde zum Abschluss eines Bündnisses zu zwingen, liess der spanische Statthalter in Mailand im Jahre 1617 erneut die Kornzufuhr nach Bünden und den Durchgangsverkehr über dessen Pässe sperren. Angesichts der waltenden Unsicherheit auf diesen Verkehrswegen dürften die Kaufleute Zürichs und anderer Städte von nun an die Transporte über den Gotthardpass vorgezogen haben. Wie wir erst im April 1620, kurz vor dem Veltliner Mord, erfahren, wurden die für Italien bestimmten Waren auf dem Zürichsee bis Richterswil, von dort auf Karren oder mit Saumpferden bis Brunnen und weiter per Schiff nach Flüelen geführt. Vermutlich wurden die nach dem Süden gehenden Güter von Schiffleuten aus Brunnen, die nordwärts gehenden von solchen aus Flüelen über den Urnersee verfrachtet. Für die von Richterswil Richtung Brunnen gehenden Waren hatten sich die Fuhrleute dieses Dorfes mit denjenigen aus den Höfen für den Transport zu teilen.

---

[5] J. Dierauer, op. cit. III, S. 434ff.; StAZ, A 82, 3. 30. März 1603; F. Pieth, *Bündnergeschichte*. Chur 1954. S. 99, 183ff.; EA V 1, S. 1149.

Jedoch waren Rückfuhren für beide Teile wie auch für Fuhrleute aus Brunnen ausdrücklich erlaubt.

Da seit dem 18. Juli 1620 infolge der Kämpfe und der Besetzung ganzer Landschaften Bündens durch fremde Heere dessen Pässe unpassierbar waren, ist es wahrscheinlich, dass unter den von Zürich für Italien bestimmten und über den Gotthard geführten Waren sich neben Exportartikeln aus der Limmatstadt auch Erzeugnisse des ostschweizerischen Leinwandgewerbes befanden[6].

Schon im Jahre 1621 war die Zufuhr von Getreide aus Schwaben nach Zürich und weiteren Orten gesperrt. Da auch in der Eidgenossenschaft die Ernten gering waren, stellte sich bald Kornmangel ein.

Die Kipper- und Wipperzeit liess die Getreidepreise in Gulden auf den doppelten Betrag derjenigen von 1620 steigen; die allgemeine Teuerung hatte Lohnforderungen der Schiffmeister und Schiffschlepper zur Folge. Die Recker, Bauern aus den Dörfern am Ufer der Linth, waren laut Reglement von 1600 verpflichtet, gesamthaft acht Pferde für den Schleppdienst vom Obersee bis Weesen zur Verfügung zu stellen. Vor 1618 mussten einmal pro Woche «drei Züge» oder drei Transportschiffe mit Kaufmannsgütern linthaufwärts geschleppt werden. Nachdem infolge der dort herrschenden Wirren die Güterfuhren von und nach Bünden wegfielen und ebenso die aus diesen resultierenden Einnahmen, verlangten die Schiffmeister um so nachdrücklicher eine Lohnaufbesserung. Alle Forderungen nach Lohnerhöhungen im Transportgewerbe wurden jedoch von den Gesandten des Landes Glarus besonders scharf bekämpft, weil höhere Frachtkosten die Lebensmittelversorgung des Landes zu verteuern drohten. Vor seiner Industrialisierung hatte der Bergkanton lediglich die Erzeugnisse seiner Alp- und Viehwirtschaft sowie Schiefertische als Gegenleistung für Getreide, Salz und andere Bedarfsartikel anzubieten.

Schwyz und Glarus beschwerten sich schon 1622 über die Beschränkung des Einkaufs von Korn durch ihre Angehörigen auf dem Zürcher Markt. Der Stand Zürich verfügte über eine allzu

---

[6] EA V 2, S. 123; J. Dierauer, op. cit. III, S. 470ff.; F. Pieth, op. cit., S. 202ff.; W. Bodmer, op. cit., S. 118ff.

kleine Ackerfläche, um selbst der Nachfrage nach Korn im eigenen Hoheitsgebiet in weniger ertragreichen Jahren genügen zu können, geschweige denn derjenigen der benachbarten Berggebiete, wo der Ackerbau schon längst zugunsten der Viehwirtschaft aufgegeben worden war. Personen, die ausserhalb der Eidgenossenschaft wohnten, war bereits 1622 der Kauf von Korn in Zürich untersagt. 1623 mussten in der Limmatstadt weilenden Flüchtlingen aus Chiavenna Spekulationskäufe von Korn verboten werden, weil sie zu Preistreibereien führen konnten[7].

Gegen Ende der 1620er Jahre hatten die Schiffmeister und Rekker gegen das Anbringen von Flechtgehegen zum Fischfang im Flussbett der Linth zu kämpfen, die unfachgemäss angebracht ein Hindernis für das «Recken» der Schiffe darstellten. Die Konferenz der drei Orte Zürich, Schwyz und Glarus vom 26. März 1629 zu Rapperswil entschied, die Schiffmeister hätten zu prüfen, ob «nach Ordnung gefacht» werde, die Anwohner der Linth vor der Verbauung des Wasserweges zu warnen und, wofern diese Warnung ergebnislos bleibe, die Fehlbaren vor den Gerichten für Schadenersatz zu belangen. Weit wichtiger aber war die Regelung, die an derselben Konferenz in bezug auf die «gemeinen Schiffleute des Zürichsees» getroffen wurde. Teilweise handelte es sich bei diesen Schiffleuten um Bauern, die eigene Güter und «Rieder», das heisst nasse mit Riedgras bewachsene Wiesen, in der Gegend von Reichenburg besassen. Diesen sollte gestattet sein, ohne Beanspruchung der Recker nach ihren Gütern zu fahren, um diese zu bestellen. Die eigentlichen «gemeinen Schiffleute» jedoch waren Leute aus den Dörfern und Weilern am Ufer des Zürichsees, die regelmässig Holz, Holzscheite und Holzkohle als Brennmaterial nach der Limmatstadt oder nach den Dörfern am Zürichsee und an der Limmat führten. Ihnen wurde erlaubt, bei ihrer Fahrt linthaufwärts bestimmte Mengen von Getreide, Wein und anderen Waren für ihre

---

[7] H. Hausherr, *Wirtschaftsgeschichte der Neuzeit.* Weimar 1953. S. 85ff.; A. Jenny-Trümpy, *Handel und Industrie des Kantons Glarus.* I, Glarus 1899. S. 5ff.; EA V 1, S. 523; EA V 2, S. 319ff.; F. Kundert, *Die Lebensmittelversorgung des Landes Glarus bis 1798.* Glarus 1936. S. 139ff.; StAZ, A 247, 9. April 1622; B II 365, S. 46; B X 27, 38; W. Abel, *Agrarkrisen und Agrarkonjunktur.* Hamburg und Berlin 1966. S. 148ff.

Holzlieferanten mitzunehmen, jedoch durften die zu transportierenden Quantitäten keine ganze Wagenladung betragen. Sie wurden überdies verpflichtet, ihre Schiffe auf der Fahrt linthaufwärts, ausgenommen montags und dienstags, durch die Recker schleppen zu lassen und hatten für jedes transportierte Schiff eine Taxe von 16 Schilling zu entrichten[8].

Zwischen 1627 und 1629 zogen kaiserliche Truppen von der Markgrafschaft Baden aus rheinaufwärts, näherten sich den Grenzen der Eidgenossenschaft und besetzten Gebiete des schwäbischen Kreises, von deren Vorräten sie lebten. Kein Wunder, wenn die Zufuhr von Getreide aus Süddeutschland nach der Schweiz stockte. Die der Eidgenossenschaft benachbarte Bevölkerung und selbst fremde Truppenteile waren gezwungen, ihren Lebensmittelbedarf teilweise in der Schweiz zu decken. Die XIII Orte ihrerseits mussten Mannschaften zum Schutze der Grenzen ins Sarganserland und in die ennetbirgischen Vogteien senden. Den kaiserlichen Truppen folgten bald die Schweden, die bekanntlich im Jahre 1633 den Österreichern Konstanz zu entreissen suchten und mit dem stillschweigenden Einverständnis der Zürcher Obrigkeit diese Stadt auch von der Schweizer Seite her, allerdings erfolglos, belagerten. Die Heimsuchung schaffhauserischen Gebietes und die Verletzung baslerischen Territoriums hemmten den normalen Transport von Kaufmannsgütern. Die Zufahrt zur Wasserstrasse durch die Linth über die Bündner Pässe blieb unterbrochen, zeitweilig selbst diejenige zum Gotthardpass. Die Kornpreise kletterten in der ganzen Schweiz neuerdings nach oben, was nicht erstaunt, spielten sich doch kriegerische Ereignisse in der Nähe der eidgenössischen Grenzen ab, so dass die Schiffahrt von Zürich nach Basel wiederholt unmöglich war.

Den zweiten hohen Stand nach 1623 erreichten die Getreidepreise sowohl in der Limmatstadt als auch im Bernergebiet im Jahre 1636, jedoch waren die Preisschwankungen auch in den 1640er Jahren noch ausserordentlich stark.

Den Zürcher Textilgewerben hatte der lange Krieg mit Ausnahme der Zeit um 1630 eine nicht ungünstige Konjunktur, dem

---

[8] EA V 2, S. 555, 570, 573f.

Verkehr auf der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich dagegen einen schweren Rückschlag gebracht[9].

Der Stand Glarus war stets um die Beschaffung von Getreide für seine Landleute bemüht. Die Glarner erhielten Korn auch in den 1640er Jahren auf dem Zürcher Markt im Rahmen der bestehenden Möglichkeiten. Infolge des geringen Angebotes waren sie begrenzt[10].

Wenn Zürich streng darüber wachte, dass ohne obrigkeitliche Bewilligung kein Getreide aus seinem Hoheitsgebiet weggeführt wurde, hielten die Länder ihrerseits die Viehausfuhr unter scharfer Kontrolle. Angesichts der hohen Preise, die für Vieh und Milchprodukte in Deutschland bezahlt wurden, war die Gefahr heimlicher Ausfuhr gross. Die Spannung zwischen Schwyz und Zürich dauerte nicht nur aus konfessionellen Gründen an. Das Land wachte eifersüchtig über seine Souveränitätsrechte und untersagte jedermann, auszuführende Waren in anderen als in Schwyzer Schiffen wegführen zu lassen. Die Lieferung von Eisen und Stahl aus der Schmelze von Flums in die Städte erfolgte scheinbar ungehindert. Die Metalle waren in kriegerischen Zeiten zu Rüstungszwecken begehrt[11].

2. Die Zeit von 1648 bis 1687

Im Jahre 1648 war die Schiffahrt zwischen Walenstadt und Zürich als Fortsetzung der Transitrouten über die Bündner Pässe wie-

---

[9] J. Dierauer, op. cit. III, S. 508ff., 526ff., 534ff.; P. Schweizer, *Geschichte der schweizerischen Neutralität.* Frauenfeld 1895. S. 239ff.; B. Gebhardt, *Handbuch der deutschen Geschichte.* Stuttgart 1955. II, S. 134ff.; H. C. Peyer, op. cit., S. 59; StAZ, B X 27, 38; F. Bürki, *Berns Wirtschaftslage im Dreissigjährigen Krieg.* Bern 1937. S. 157ff.

[10] StAZ, B II 409, fol. 5r; B II 443, S. 20; B IV 104, S. 218f.

[11] StAZ, B II 442, S. 33, 60; Glarus beklagte sich in den Jahren 1641 und 1642 wegen der beschränkten Möglichkeiten, auf dem Zürcher Kornmarkt Getreide einkaufen zu können (StAZ, A 82, 3, 11./21. August 1641 und 12./22. Januar 1642); betreffend Ausschliesslichkeit des Abtransportes von Waren aus dem Lande Schwyz durch Schwyzer Schiffleute und Schiffe siehe: StAZ, A 82, 4, 18. November 1646 und 2. Dezember 1647; F. Kundert, op. cit., S. 144ff.

der verstärkt aufgenommen worden. Jedoch wurde nicht mehr das Verkehrsvolumen, das sie vor dem Dreissigjährigen Krieg aufwies, erreicht. Die Zürcher Kaufleute beklagten sich 1648 in einer Petition an den Rat über den langsamen, unsorgfältigen, nicht durch Decken vor den Unbilden der Witterung geschützten und teuren Gütertransport auf dieser Wasserstrasse. Der aufgeführten Nachteile wegen werde der grössere Teil der aus Italien kommenden und für die Niederlande bestimmten Waren nunmehr von Chur nach Lindau und von dort über Augsburg, Ulm und Frankfurt an seinen Bestimmungsort geführt; für den Transport von Gütern aus Nordwesteuropa nach dem Mittelmeergebiet werde derselbe Weg in umgekehrter Richtung eingeschlagen. Wenn diese Route unsicher sei, würden die Güter über den Gotthard nach Luzern und von dort nach Basel geleitet. In der Eingabe wird ferner erwähnt, dass früher öfters italienische für Frankreich bestimmte und französische nach Italien zu sendende Waren bei gesperrten Strassen durch das Piemont den Weg über Zürich genommmen hätten. Nunmehr würden sie in einem solchen Falle über den Simplonpass befördert, dessen Route, wie wir wissen, durch Kaspar Jodok Stockalper ausgebaut worden war und der auch die Transportverhältnisse über diesen Pass entscheidend verbessert hatte. Über den Wasserweg Walenstadt–Zürich würden nur noch «schlechte», das heisst geringwertige Waren geführt, die gegen Witterungseinflüsse nicht sehr empfindlich seien. Noch saumseliger als linthabwärts scheinen die Güterfuhren linthaufwärts erfolgt zu sein, was zweifellos mit der unregelmässigen Wasserführung des Flusses im Zusammenhang gewesen sein dürfte.

Nicht selten blieben auch die Güterstücke beim Wechsel des Transportmittels, von Karren zu Karren, von den Karren auf die Schiffe, einige Zeit liegen, öfters ohne jeglichen Wetterschutz. Abgesehen von den von Zeit zu Zeit in den Akten erwähnten Unregelmässigkeiten im Gütertransport hören wir wenig über den Schiffsverkehr[12].

---

[12] StAZ, A 82, 4, 19./29. Juni 1648 und 24. August/3. September 1658; P. Arnold, *Kaspar Jodok Stockalper vom Thurm.* Mörel 1953. I, S. 83ff.; H. Flohn, *Klimaschwankungen in historischer Zeit* in: H. v. Rudloff, *Die Schwankungen und Pendelungen des Klimas seit dem Beginn der regelmässigen*

Über die Auswirkungen, die der Krieg Ludwigs XIV. gegen Holland von 1672 bis 1678 auf die Linthschiffahrt hatte, werden wir nicht unterrichtet; jedoch war das Verkehrsvolumen zwischen 1674 und 1676 geringer als zuvor, um allerdings in den nächsten beiden Jahren erneut anzusteigen. Geringer war das Verkehrsvolumen auch 1678/79, während der Eroberung der Freigrafschaft Burgund durch französische Truppen und den Operationen fremder Armeen in der Rheinebene nördlich von Basel, um allerdings im folgenden Jahre erneut zu wachsen[13].

3. Die Zeit des pfälzischen Erbfolgekrieges

Besondere Verhältnisse herrschten während des pfälzischen Erbfolgekrieges von 1688 bis 1697 vor. Die Kriegsdienste zahlreicher Schweizer in fremden Heeren hatten zwar keine politischen Konsequenzen für die Eidgenossenschaft, wohl aber Folgen wirtschaftlicher Natur, weil das Engagement der Schweizer Söldner allzu einseitig Frankreich begünstigte, während mit der Gegenseite lebenswichtige Handelsbeziehungen bestanden. Am 29. Oktober 1688 intervenierte der kaiserliche Gesandte, Baron von Landsee, bei der Tagsatzung, um sich darüber zu beschweren, dass die beiden in französischem Dienste stehenden Schweizer Regimenter Greder und Stuppa im Kölnischen, Trierischen und Mainzischen, also auf Reichsboden, als Garnison einquartiert worden seien, was gegen die Ewige Richtung und die Erbeinung verstosse, jedoch geschah diese Intervention noch in verhältnismässig konziliantem Tone.

Die Tagsatzung ihrerseits machte gegenüber dem französischen Ambassador Vorhaltungen, weil eidgenössische Kriegsvölker unter Frankreichs Fahnen, entgegen den im Bündnis von 1663 fest-

---

Instrumentenbeobachtungen. Braunschweig 1967. S. 87ff.; CHR. PFISTER, *Agrarkonjunkturen und Witterungsverlauf im westlichen Schweizer Mittelland zur Zeit der Ökonomischen Patrioten 1755–1797.* Bern 1975. S. 55ff.; bekanntlich war das Klima im 17. und 18. Jahrhundert kälter und niederschlagsreicher als in der Gegenwart, weshalb die Gletscher vorrückten und man diese Epoche als «die kleine Eiszeit» bezeichnet. Daher war auch der Obersee des Zürichsees zur Winterszeit weit häufiger als heute mit Eis bedeckt.

[13] J. DIERAUER, op. cit. IV, Gotha 1912. S. 108ff.; Tabelle I.

gelegten Bedingungen, «Transgressionen» begangen hätten und verlangte deren Abberufung aus dem Reichsgebiet. Sie wurden hierauf nach Flandern verschoben. Kurz darauf rückten andere französische Truppen auf rechtsrheinisches Gebiet vor. Bereits im Januar 1689 beklagten sich die Gesandten Zürichs an der Tagsatzung, dass infolge dieser Offensive in Süddeutschland «der Brotkasten der Eidgenossenschaft verwüstet worden» und deren Versorgung mit Getreide gefährdet sei. Der Stand regte diesbezüglich ernstliche Vorstellungen beim Botschafter Frankreichs an. Doch im Gefühl der Ohnmacht dem grossen westlichen Nachbarn gegenüber wurde auf einen solchen Schritt verzichtet[14].

An der Tagsatzung vom März/April 1689 kam Zürich auf diesen Gegenstand zurück und sprach die Befürchtung aus, von seiten des Reiches könnte eine Ausfuhrsperre für Getreide verhängt werden. Durch unbestimmte Zusicherungen des kaiserlichen Gesandten liess man sich täuschen; man wusste nicht, dass in Wien bereits Massnahmen erwogen wurden, um die Ausfuhr lebenswichtiger Güter aus dem Reich zu unterbinden und um dieses gleichzeitig wirtschaftlich zu stärken. In völliger Unkenntnis der Lage schrieb die Tagsatzung an den Geheimen Rat zu Innsbruck, dem Vernehmen nach sei auf den Märkten im Reich reichlich Getreide vorhanden, man hoffe daher, bald die Erlaubnis zur Ausfuhr von Korn nach der Eidgenossenschaft zu erhalten. Eine Antwort auf dieses Begehren blieb bezeichnenderweise aus. Denn bereits am 7. Juni 1689 hatte sich das Reich mit Einmütigkeit zu einem Gesetzesentwurf des kaiserlichen Hofes bekannt, der allen Handel und Wandel seiner Glieder mit den Feinden verbot. Im Herbst desselben Jahres wurde auch die Einfuhr von in Frankreich fabrizierten Waren aus Drittländern untersagt, ebenso die Ausfuhr von Getreide, Pulver, Blei, Schwefel, Salpeter und anderen Waren in neutrale und Feindeslande. Für jede Ein- und Ausfuhr von Gütern wurden amtlich beglaubigte Herkunftszeugnisse verlangt. Diese pro-

---

[14] P. Schweizer, op. cit., S. 344ff.; B. Gebhardt, op. cit. II, S. 130ff.; A. de Saint-Léger et Ph. Sagnac, *La prépondérance française, Louis XIV, Peuples et Civilisations*. Paris 1935. S. 353ff.; E. Bonjour, *Geschichte der schweizerischen Neutralität*. Basel 1965. I, S. 92; EA VI 2, S. 233, 246, 255; StAZ, B VIII 147, S. 352, 272; A 168.

tektionistischen Vorkehrungen bildeten einen Teil der Massnahmen, die man gesamthaft als «Reichsmerkantilismus» bezeichnet. Sie sollten den Schweizer Handel besonders treffen, der nun teilweise zum Zwischenhandel mit Gebieten mit merkantilistischer Wirtschaftspolitik geworden war.

Für Frankreich hatte bekanntlich Colbert bereits vor diesem Kriege eine Aktivierung der Handelsbilanz gegenüber der Schweiz mittels Importerschwerungen und Massnahmen zur Exportförderung angestrebt. Bereits 1681 war es zum Beispiel der «Compagnie du Levant» gelungen, Baumwolle und Wolle über Genf nach Zürich einzuführen, die hier eine Konkurrenz für die aus Italien eingeführten Textilrohfasern darstellten. Während des pfälzischen Erbfolgekrieges unterlag ferner die Ausfuhr von Getreide aus dem Elsass und aus Burgund nach der Schweiz einer Dauersperre[15].

Frankreich war dank seiner hohen Bevölkerungszahl ein Staat, der über reichlichere finanzielle Mittel verfügte, als das durch den Partikularismus der Landesfürsten geschwächte römisch-deutsche Reich, das zusätzlich an seiner Ostgrenze die Last des Krieges gegen die Türken trug. Im Gegensatz zu Deutschland konnte sich das französische Königreich den Aufwand grosser Söldnerheere leisten. Mittels ausgestreuter Pensionengelder und durch Werbungen zog es vor allem Söldner aus jenen Ständen und Gegenden an, in denen die durch eine extensive Bodennutzung entstandene Arbeitslosigkeit durch Auswanderung – für Männer vielfach durch fremde Kriegsdienste – kompensiert werden musste. Die Pensionengelder bildeten einen, wenn auch nicht regelmässigen, doch öfters beträchtlichen Einnahmeposten in der Staatsrechnung verschiedener Kantone und einen nicht minder begehrten Zuschuss in den Geldbeutel einflussreicher Persönlichkeiten. Für die Ernährung der einheimischen Bevölkerung aber waren die meisten Orte auf die

[15] EA VI 2, S. 260, 294ff.; StAZ, B VIII 148, S. 338f., 342, 360ff., 367, 378; I. Bog, *Der Reichsmerkantilismus*. Stuttgart 1959. S. 76ff., 127; H. Lüthy, *Die Tätigkeit der Schweizer Kaufleute und Gewerbetreibenden unter Ludwig XIV. und der Regentschaft*. Zürich 1943. S. 63ff.; W. Abel, *Agrarkrisen* op. cit., S. 155ff. Frankreich benötigte das Getreide aus dem Elsass vermutlich für seine Armeen. Überdies war seine Landwirtschaft im Niedergang begriffen.

Einfuhr von Korn, vornehmlich aus den Gebieten des kaisertreuen schwäbischen Kreises angewiesen[16].

Mit der Verfügung einer Ausfuhrsperre für Getreide, Pulver, Schwefel und gewisse Metalle war somit das Reich in der Lage, die eidgenössischen Orte unter wirtschaftlichen Druck zu setzen, um sie zu zwingen, eine gleichmässigere Verteilung der Söldnerkontingente auf beide gegnerische Lager vorzunehmen, insbesondere jene Stände, die zahlreiche Angehörige in französischen Diensten stehen hatten und laufend Werbungen für die königliche Armee erlaubten. An den Tagsatzungen forderte daher der neue kaiserliche Gesandte, Baron de Neveu, seit dem Abschluss der grossen Allianz, zu der auch die Niederlande gehörten, von deren «Envoyé extraordinaire» Valkenier energisch unterstützt, als Gegenleistung für die Lieferung von Korn und von anderen gesperrten Gütern die Abschaffung der «Transgressionen», die Zurückrufung der allzu zahlreichen Söldner in französischen Diensten, die ausserhalb der Grenzen des Königreiches in Offensivaktionen gegen die Alliierten, also auch in Flandern, kämpften. Ein «nationaler» Grund wurde dabei von Reichsseite gleichfalls angeführt; es sei sehr bedauerlich, dass auf den Schlachtfeldern «hochdeutsche Schweizer» gegen «Niederdeutsche» kämpften, wobei man wohlweislich verschwieg, dass in den französischen Reihen auch deutsche Söldner gegen Soldaten des Reiches kämpften. Der Vorwurf allzu starker Bindungen an Frankreich richtete sich vorab an die katholischen Orte, die sich zum Teil der Abberufung einer Anzahl ihrer Völker aus französischen Diensten offen widersetzten. Den gleichfalls ausgesprochenen Tadel illegaler Pferdeausfuhr aus Deutschland wies man zurück, da das Reich sehr wohl in der Lage war, diesen Export zu kontrollieren. Die Beanstandung der von Basel und Schaffhausen allzu leichtfertig ausgestellten Ursprungszeugnisse für Waren war dagegen begründet. Selbst Zürich, das sich «offiziell» hinsichtlich der in fran-

---

[16] H. Lüthy, op. cit., S. 60ff.; EA VI 2, S. 295, 491, 754, 865; W. Bikkel, op. cit., S. 46ff.; W. Bodmer, *L'évolution de l'économie alpestre et le commerce des fromages en Gruyère et au Pays d'Enhaut du XVI^e siècle à 1817.* Annales Fribourgeoises, XLVIII, 1967. S. 18f.; der Anteil der Pensionen an den Einnahmen des Kantons Freiburg betrug in der Periode von 1680 bis 1700 zwischen 24,5 und 34,2%.

zösischen Diensten stehenden Söldner weniger als andere Orte vorzuwerfen hatte, musste sich die Bemerkung gefallen lassen, dass das Rohmaterial für das von seinen Angehörigen fabrizierte Beuteltuch, nämlich Wolle, kaum in der Limmatstadt zu finden sei[17].

Gleichwohl zeigte sich das Reich etwas später eher kompromissbereit, indem es seinerseits hoffte, eine Militärkapitulation mit den Ständen abschliessen zu können. Das Generalausfuhrverbot für Getreide wurde schon 1690 gegenüber der Eidgenossenschaft insofern gemildert, als man im Juni dieses Jahres die Ausfuhr von wöchentlich 1000 Säcken nach der Schweiz bewilligte, wobei das grösste Quantum Zürich zugewiesen wurde, während besonders stark in Frankreich engagierten Ständen geringere Anteile an der Gesamtmenge zugestanden wurden. Ungeachtet der Beschwerden der Stände gegenüber dem kaiserlichen Gesandten an den Tagsatzungen dauerte die Kontingentierung der Kornzufuhr nach der Schweiz im Jahre 1691 an. Im Mai 1692 wurde der Export für vier Monate gänzlich gesperrt. Die Antwort des kaiserlichen Gesandten auf das Begehren um freie Kornzufuhr nach der Schweiz war stets dieselbe. Vor jeder weiteren Getreidelieferung von seiten des Reichs hätten die «Transgressionen» der in französischen Diensten stehenden «schweizerischen Völker» aufzuhören, auch sei deren Bestand zu verringern, welchem Begehren trotz dem Wunsche Zürichs um deren Verminderung nicht oder nur sehr unvollkommen nachgekommen wurde. Allerdings waren kaiserlicherseits die Schätzungen dieser Truppenkontingente auf 28–30 Bataillone und auf gegen 30000 Mann stark übertrieben[18].

Leider gibt es keine Anhaltspunkte über die unmittelbaren Auswirkungen der Einschränkung des Warenverkehrs des Reiches mit der Schweiz auf das Verkehrsvolumen auf der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich. In Ähnlichkeit mit den Verhältnissen während der späteren Blockadekriege ist jedoch anzunehmen, dass dieses bereits zu Beginn der 1690er Jahre wuchs.

---

[17] EA VI 2, S. 271, 286, 295, 301, 310, 355, 439, 443, 450f., 453, 456f., 479; StAZ, B VIII 148, fol. 378; B VIII 149, fol. 88, 95, 163f., 279f.; B VIII 151, fol. 137f.; A 168.

[18] StAZ, B VIII 149, fol. 144, 164, 188, 341; B VIII 151, fol. 132ff.; B VIII 152, fol. 150ff., 159.

Im Verlaufe des Kriegs änderte sich die Lage insofern, als Zürich 1693 mit Holland eine Militärkapitulation abschloss und die Tagsatzung dem Kaiser die Anwerbung von 2000 Mann erlaubte, ja eine Mehrheit von Ständen sich zur Beschirmung der Waldstädte am Rhein, des Fricktales und der Stadt Konstanz als «eidgenössischer Vormauer» bereit erklärte. Der Kommandant des dem Kaiser bewilligten Regiments war der Zürcher Oberst Heinrich Bürkli, der mit seinen Truppen nicht nur die Gebiete innerhalb der «Vormauer», sondern auch den Schwarzwald während der restlichen Zeit des Krieges schützte. Als Belohnung «für seine ehrliche Haltung» erhielt der Stand Zürich von der kaiserlichen Verwaltung ein einmaliges Quantum Korn von 150 Malter oder 200 Säcken zugewiesen[19].

Da jedoch der süddeutsche Raum nebst dem von Bürkli kommandierten Regiment auch einen Teil der kaiserlichen Armeen mit Korn zu versorgen hatte, trat in Schwaben selbst bald Getreidemangel ein, was einer Teuerung rief. Dieses Mal kaum als Pressionsmittel, sondern notgedrungen setzte der schwäbische Kreis die wöchentlich an die Schweiz auszuliefernde Kornmenge von bisher 1000 auf 300 bis 500 Säcke herab. Auf Drängen der Schweizer erklärte man sich schliesslich bereit, ihnen pro Woche 500 Säcke auszuliefern. Überdies wurde am 25. April 1693 in Schwaben ein Kreisgrenzzoll eingeführt, eine in merkantilistischem Geist erhobene Abgabe, die zur Finanzierung des Krieges dienen sollte, sich bewährte und gegen welche die Orte erfolglos Einsprache erhoben[20].

Zu wiederholten Malen bis ans Ende des pfälzischen Erbfolgekrieges forderte der kaiserliche Gesandte de Neveu, dass endlich von allen eidgenössischen Ständen «mit Abschaffung der Transgressionen und Observanz der wahren Neutralität» Ernst gemacht werde. Als «Transgressionen» bezeichnete der Gesandte neuerdings

[19] J. Dierauer, op. cit. IV, S. 130ff.; P. Schweizer, op. cit., S. 348ff., 353ff.; Chr. v. Hoiningen-Hüene, *Beiträge zur Geschichte der Beziehungen der Schweiz mit Holland im 17. Jahrhundert.* Dessau 1899; I. Bog, op. cit., S. 129ff.; EA VI 2, S. 472; StAZ, B VIII 149, fol. 144, 164, 188f., 341; B VIII 151, fol. 132ff., 137f., 328; B VIII 152, fol. 66f., 147, 150; B VIII 153, fol. 130.

[20] EA VI 2, S. 504, 518; StAZ, B VIII 153, fol. 35, 91f., 288, 329ff.; B VIII 154, fol. 158ff.; B VIII 155, fol. 325; B II 644, S. 183; B X 27, 38.

die Verwendung von Schweizer Söldnern durch Frankreich in allen jenen Gebieten, die das Königreich im Jahre 1663 noch nicht besessen hatte, also auch in Flandern. Auch sollten diejenigen Orte, «deren Angehörige solcher Excessen nicht theilhaftig sind, die anderen billigerweise zur wirklichen Remedierung anhalten». Diese Argumentation musste jedoch auf die Dauer von ihrer Überzeugungskraft verlieren, sobald das Reich nicht mehr in der Lage war, den Ständen für Verzichtleistung auf vermehrte Söldnerdienste in Frankreich Kompensationen wirtschaftlicher Natur anzubieten[21].

Infolge der Beschränkung der Kornausfuhr aus Süddeutschland, der Festlegung der an die einzelnen Stände auszuliefernden Getreidemengen durch den schwäbischen Kreiskonvent, ja durch zeitweilige Einstellung jeglicher Zufuhr büsste der Zürcher Kornmarkt viel von seiner früheren Bedeutung als Verteilungsinstitution für Zerealien in der Zentral- und Ostschweiz ein. Stockende Zufuhr und eine geringe Ernte trieben den Kornpreis am Zürcher Markt in die Höhe. Von 1693 bis 1694 stieg er um rund 30%. Im Jahre 1695 trat jedoch trotz den für den Getreidewuchs ungünstigen Witterungsbedingungen eine Entspannung am Getreidemarkt ein, weil seit dem Herbst dieses Jahres Korn aus Oberitalien nebst Reis über Bünden in die Limmatstadt geführt wurde. Dieser zusätzlichen Fuhren wegen wird vermutlich das Verkehrsvolumen zwischen Walenstadt und Zürich stark angestiegen sein. Wie schon erwähnt, fehlen leider Angaben. Jedoch hatte sich, nach den Zolleinnahmen in Weesen zu schliessen, der gesamte Warenverkehr auf der Wasserstrasse von jährlich 375 bis 400 t vor dem pfälzischen Erbfolgekriege auf 770 t im Rechnungsjahre 1698/99 erhöht.

Die Zürcher Textilgewerbe hatten unter dem Kriege nicht zu leiden, stiegen doch die Einnahmen aus dem Fabrik- und Pfundzoll von 1689/90 bis 1696/97 von rund 25000 auf 36300 Pfund. Diese Einnahmen waren allerdings in den dem Frieden von Ryswijk folgenden Jahren geringer und sanken bis zum Rechnungsjahre 1698/99, das heisst bis zum Zeitpunkte, in dem die Hugenotten Zürich verlassen mussten, auf 32000 Pfund. Die Getreidepreise, die 1696 und 1697 niedrig geblieben waren, erreichten 1699 einen

[21] StAZ, B VIII 152, fol. 159ff.; B VIII 153, fol. 35, 37, 91ff., 288, 291f.; B VIII 154, fol. 158ff., 161, 394, 479, 481; A 168.

neuen Höhepunkt. Hohe Preise der Agrarprodukte und geringere Produktion von Textilien fielen somit in diesem Jahre zusammen[22].

Die auf der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich und umgekehrt beförderten Güter waren immer noch dieselben. Neben Rohmaterialien für die Zürcher Textilgewerbe, Farbwaren und Drogen sowie Metallen, unter diesen Flumser Eisen und Stahl, wurden auch Schnekken, Käse, Unschlitt, Ziger, Olivenöl, Klein- und Grossvieh, die bereits erwähnten Weine, Wetzsteine und Geschirr linthabwärts geführt. Auch Salz für Glarus und vermutlich ebenso für Zug, das 1697 einen Salzlieferungsvertrag mit Innsbruck für die Lieferung von Salz aus Hall in Tirol abgeschlossen hatte, wurde linthabwärts geführt. Linthaufwärts verschiffte man neben Lebensmitteln und anderen Waren Erzeugnisse der Zürcher Textilgewerbe, u. a. auch Tüchli, in beträchtlichen Mengen[23].

4. Die Zeit des spanischen Erbfolgekrieges

Nur vier Jahre sollte es dauern bis ein weiterer Blockadekrieg, der spanische Erbfolgekrieg, die normalen Handelsbeziehungen der Schweiz mit verschiedenen Ländern Europas unterbrach. In diesem von 1701 bis 1714 dauernden Konflikt verzichtete das Reich auf eine einheitliche Wirtschaftspolitik gegenüber den einzelnen Kantonen. Es änderte diese je nach der Lage. Eine Massnahme von

---

[22] StAZ, B II 635, S. 93; B II 637, S. 135; B II 641, S. 124ff.; B II 643, S. 46, 89; B II 651, S. 93; B II 663, S. 43, 107, 177; B II 667, S. 34; B X 27, 38; F III 32, 1688/89–1698/99; StABE, Mandatenbuch Nr. 10, S. 472; Tabelle I; Tabelle II; W. Bodmer, *Geschichte der schweizerischen Textilwirtschaft*, op. cit., S. 163; W. Abel, *Agrarkrisen*, op. cit., S. 158; F. Kundert, op. cit., S. 142.

[23] StAZ, D 1a, S. 324 (am 24. November 1688 beschwerte sich der Zürcher Kaufmann Heinrich Scherer, dass 300 Stück Tüchli nass und schadhaft in Walenstadt ausgeladen worden seien); StAZ D 69 b (Zollordnung von Sargans von 1663; es ist nicht sicher, dass alle aufgeführten Waren nach Weesen befördert wurden, zur Zeit der Blockadekriege jedoch zweifellos der grösste Teil davon), StAZ, B VIII 196, Tags. März 1749, Anh. A (siehe Anmerkung Nr. 4); H. Fehlmann, *Die schweizerische Eisenerzeugung, ihre Geschichte und Bedeutung*. Bern 1932. S. 96; W. Manz, *Das Eisenbergwerk am Gonzen*. Ragaz 1923. S. 8ff.; M. Hauser-Kündig, op. cit., S. 82.

Dauer, welche die Ausfuhr nach allen Ständen betraf, war die neuerliche Erhebung eines Kreisgrenzzolles in Schwaben, welcher der Kriegsfinanzierung diente.

Obgleich zu Anfang des Konfliktes eine französische Armee nahe der Grenzen der Eidgenossenschaft nach Süddeutschland einbrach und dort hernach weiter vorrückte, bis sie im Jahre 1704 bei Höchstädt an der Donau eine Niederlage erlitt, blieben dennoch in der Limmatstadt die Kornpreise verhältnismässig stabil, was wohl zum Teil eigenen günstigen Ernten zuzuschreiben ist. Die Stände beider Konfessionen hatten in diesem Kriege dem Kaiser die Anwerbung von zwei Regimentern zum Schutze der Waldstädte am Rhein und des Fricktales bewilligt; Schweizer Söldner kämpften auch in den Armeen anderer mit dem Reich verbündeter Staaten. In bezug auf das söldnerische Engagement auf den beiden gegnerischen Seiten bestand dennoch kein «Gleichgewicht». Der kaiserliche Gesandte, Graf von Trautmannsdorf, warf denn auch den katholischen Orten neuerdings «Transgressionen» vor, weil sie weit zahlreichere Völker auf französisch-spanischer Seite als auf derjenigen des Reiches und seiner Alliierten stehen hatten. Noch schwerer wog, dass sie im Jahre 1705 das Mailänder Kapitulat auf den französischen Prätendenten auf Spaniens Thron übertrugen. Daher blockierte das Reich am 7. September 1706 jeden Waren- und Getreideverkehr mit den katholischen Ständen. Auch bekämpfte das Reich den Zwischenhandel mit Feindwaren ebenso scharf, wie es dies schon im vorangehenden Krieg getan hatte.

Die politische Lage war in diesem Konflikt weit komplizierter als sie es im pfälzischen Erbfolgekrieg gewesen war, indem sich zahlreiche Mächte mit dem Reich verbündet hatten, während Bayern eine Allianz mit Frankreich schloss, was zur Entstehung von innerdeutschen Fronten führte. Schweizer kämpften in beiden Lagern, und öfters standen Schweizer Schweizern gegenüber. 1709 verletzten kaiserliche Truppen unter General Mercy baslerisches Gebiet anlässlich einer Offensive gegen das Elsass, die misslang, worauf Flüchtlinge über Basler Territorium nach Rheinfelden zurückströmten. Die allgemeine Unsicherheit und temporäre Ausfuhrsperren für Korn aus Schwaben liessen den Getreidepreis in Zürich stark schwanken und 1709 auf einen vorläufigen Höchstwert stei-

gen. Da die Güterfuhren vom Bodensee über Ulm nach Frankfurt abermals mit Gefahren verbunden waren, stieg das Verkehrsvolumen auf der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich erneut. Die Einnahmen Zürichs aus dem Fabrik- und Pfundzoll stellten sich allgemein höher als zur Zeit des pfälzischen Erbfolgekriegs und sind nur 1702/03 sowie 1709/10 etwas gefallen. Auch während des spanischen Erbfolgekrieges wurde in Schwaben ein Kreisgrenzzoll zur Kriegsfinanzierung erhoben[24].

5. Die Zeit des Zweiten Villmergerkrieges

Inzwischen hatten sich in der Eidgenossenschaft die konfessionellen Gegensätze verschärft. Die Wirren im Toggenburg führten zum bewaffneten Konflikt zwischen den katholischen Orten der Innerschweiz und den evangelischen Ständen Bern und Zürich. Der Sieg der letzteren im Zweiten Villmergerkrieg und die Besetzung des Territoriums seines Vasallen, des Fürstabtes von St. Gallen, sollten dem Kaiser Anlass zu einem Frontwechsel gegenüber den Orten der Eidgenossenschaft geben. Hatte er früher, wie wir hörten, die Getreidelieferungen an die katholischen Orte blockiert, unterstützte er diese Stände nun mit Kornlieferungen und blokkierte die Getreidezufuhr nach den beiden evangelischen Orten sowie den Handel der Limmatstadt. Damit hoffte er, die beiden Orte zum Nachgeben gegenüber dem Fürstabte zu zwingen. Doch die kaiserlichen Absperrungsabsichten sollten an der Opposition etlicher evangelischer Reichsfürsten und derjenigen Frankreichs scheitern, das ein eminentes Interesse an der Integrität seines «Söldnerreservoirs» hatte. Der Aarauer Friede wurde ohne kaiserliche Einflussnahme geschlossen.

Infolge der Ausfuhrsperre für Korn aus dem österreichischen Gebiet wurde dieses in der Limmatstadt knapp. Dessen Preis stieg von 1710 bis 1713 stark an. Nach dem Ende des Zweiten

[24] J. Dierauer, op. cit. IV, S. 138ff.; P. Schweizer, op. cit., S. 383ff.; B. Gebhardt, op. cit. II, S. 251ff.; I. Bog, op. cit., S. 138ff.; StAZ, B X 27, 38; F III 32, 1700/01–1714/15; B VIII 164, fol. 30, 66ff.; B VIII 165, fol. 29; EA VI 2, S. 1343, 1538, 1571, 1619.

Villmergerkrieges litten der Kanton Zürich und die Ostschweiz an Kornmangel. Ein Versuch Zürichs, solches aus dem Freiamt zu erhalten, misslang, da das vorhandene Getreide bereits von Berner Truppen requiriert worden war. Der Stand sah sich daher gezwungen, Weizen und Reis in grösseren Mengen aus Italien zu beziehen, was ihm durch Vermittlung seiner Kaufleute gelang. 1713 wurde vom Rate eine «Reiskommission» ernannt zum Ankauf und zur Verteilung dieses Nährmittels.

Die Einfuhr von Lebensmitteln und von anderen Waren, die vermutlich vorerst nur über Bünden erfolgte, sollte dem Verkehr linthabwärts für kurze Zeit einen starken Auftrieb geben. Handel und Fabrikation von Textilwaren nahmen seit 1713 gleichfalls zu. Schon im Rechnungsjahre 1712/13 wurden auf der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich Güter im Gewicht von 620 t befördert; 1713/14 stieg die Warenmenge auf 775 t an, um damit für längere Zeit einen Höchstwert zu erreichen.

Ungeachtet der eigenen Knappheit an Korn beauftragte die Zürcher Obrigkeit am 10. August 1713 die Verordneten Herren zum Kornhaus, den Schwyzer und Glarner Besuchern des Kornmarktes ungefähr den vierten oder fünften Teil der zum Verkauf kommenden Kernen zu überlassen. Die Getreideausfuhr aus dem Reich war zu diesem Zeitpunkte noch gesperrt. Dennoch erhielt zumindest Zürich dank der Vermittlung des nun in österreichischen Diensten zum Generalfeldzeugmeister beförderten Heinrich Bürkli das Versprechen baldiger Kornlieferung. Diese Zusicherung erfüllte sich im Jahre 1714, jedoch waren die wöchentlich gelieferten 100 Säcke Getreide noch nicht von der Kreisgrenzsteuer befreit, die erst mit dem Friedensschluss aufgehoben wurde[25].

Die Reibereien mit den benachbarten Orten dauerten an. 1714 war man in der Limmatstadt beunruhigt wegen der starken Ausfuhr von Butter aus dem Lande Glarus nach dem Elsass. Dieser

[25] J. Dierauer, op. cit. IV, S. 176ff.; P. Schweizer, op. cit., S. 481ff.; W. Lüthi, *Die Haltung des Auslandes im zweiten Villmergerkrieg*, Basel 1638. S. 43ff.; EA VI 2, S. 1671; EA VII 1, S. 25, 35, 61; StAZ, B II 717, S. 17; B II 719, S. 7, 27, 48, 72, 85; B II 721, S. 17f., 33, 124, 163, 168, 171; B II 723, S. 4, 31, 39, 58, 63, 69, 74, 84, 124; B II 725, S. 35; B X 27, 38; auch im Staate Bern wurde das Korn sehr knapp. StABE, Mandatenbuch Nr. 11, S. 633, 705; Tabelle I; Tabelle II.

Stand beschwerte sich seinerseits, weil Zürich auf dem von den Landleuten gekauften Korn das «Immi», eine Verkehrssteuer «in natura», erhob, von der später die Rede sein wird[26].

6. Die Zeit von 1713 bis 1733

Nach dem Rekordjahr von 1713 sank das jährliche Verkehrsvolumen auf der Linth rasch wieder auf 500 t, im Rechnungsjahre 1716/17, das heisst nach dem im Jahre 1714 zu Rastatt und Baden zwischen Frankreich und dem Kaiser und Reich geschlossenen Frieden, der die direkten Handelsrouten durch Deutschland wieder sicherer gemacht hatte, sogar auf 400 t. Angesichts dieser recht bescheidenen Warenmenge ist es verständlich, dass die Schiffmeister der drei Stände gegen die Weintransporte und die Führung anderer Waren durch die Schiffer von Walenstadt sowie gegen die Mitführung grösserer Mengen von Gütern durch Schiffleute vom Zürichsee auf ihren «Scheiterschiffen» Beschwerde erhoben. Auch über die Konkurrenz durch Schiffer von Weesen beklagten sie sich.

Eine längere Diskussion entbrannte unter den drei an der Schiffahrt beteiligten Orten über die Frage des zuständigen Gerichtes anlässlich der Geltendmachung von Schadenersatzforderungen bei Verlust oder bei Beschädigung von Waren während des Transportes auf der Wasserstrasse, da jeder Stand beflissen war, auch in diesen Fällen eine möglichst weitgehende Souveränität wahren zu können. Eine Einigung über diese Frage wurde trotz Verhandlungen nicht erzielt, war auch nicht erforderlich. Da die Schiffmeister solidarisch haftbar waren, waren die Kaufleute jedes Standes, insbesondere diejenigen Zürichs, in der Lage, das «Schiffamt» für den Schaden verantwortlich zu machen, dessen Sitz und Abrechnungsstelle sich ohnehin in der Limmatstadt befanden.

Bei dieser Gelegenheit soll nicht unerwähnt bleiben, dass die Zahl der mit den Transporten auf dem Wasserweg zwischen Walenstadt und Zürich beauftragten Schiffmeister je nach Stand unter-

[26] EA VII 1, S. 642f.; StAZ, A 82, 4, 14. Juni, 9. Juli 1715, 7./18. April 1715; Artikel über die Schiffmeisterei Oberen Wassers 1710–1744.

schiedlich war. Zürich stellte in der Regel nur einen Schiffmeister, verhältnismässig selten deren zwei. Dies war durchaus genügend; der Schiffmeister dieses Standes gehörte der Zunft zu Schiffleuten an, war im Hauptberuf Schiffer und fuhr turnusgemäss jede dritte Woche mit seinen Schiffen und Schiffknechten nach Walenstadt und zurück. In den Ländern Schwyz und Glarus dagegen versahen in der Regel zwei Schiffmeister diesen Dienst, zuweilen sogar drei, und zwar abwechslungsweise für sechs oder vier Monate, immer im Turnus mit je einem Schiffmeister der beiden anderen Stände. In der ihnen verbleibenden Zeit übten sie einen anderen Beruf aus und waren meistens zugleich Wirte.

Was die Speditionszeiten betrifft, wurde den Schiffmeistern nahegelegt, bereits am Samstag von Zürich abzufahren. Denn sonntags war in der Limmatstadt die Abfahrt bis 12 Uhr mittags nicht gestattet. Ausser an hohen Feiertagen, an Weihnachten, Ostern, Auffahrt und Pfingsten, war dagegen bereits abgefahrenen Schiffen die Weiterfahrt erlaubt. Güter, die linthaufwärts geführt werden mussten, hatten bis Samstagmittag bereit zu sein, um für die Weiterfuhr beizeiten in Walenstadt einzutreffen. Montags und dienstags wurden die Schiffe mit Kaufmannswaren linthaufwärts geschleppt. Ferner sollten die Schiffmeister verpflichtet sein, dienstags oder spätestens mittwochs in Walenstadt so viele Schiffe bereitzuhalten, als für den Transport der Güter linthabwärts notwendig sein würden. Mittwochs hatte jeweils ein Schiff an der Ziegelbrücke bereit zu sein, um die Glarner Waren aufzuladen. Säumten die Schiffmeister die zum Transport erforderlichen Schiffe bereitzustellen, waren die Kaufleute frei, andere Schiffleute zu brauchen. Für alle zu versendenden Waren sollten jeweils «Frachtbriefe» oder Sammellisten ausgestellt werden, was öfters unterlassen wurde[27].

[27] EA VII 1, S. 643, 662, 663; StAZ, A 82, 4, 1720, 1721, 1724; A 82, 5, 23. Juli 1731. An der Konferenz der drei Orte Zürich, Schwyz und Glarus im August 1742 anlässlich der Tagsatzung zu Baden bestimmten die Gesandten, dass den Holz- oder Zinsschiffleuten gestattet werde, jeweils 2–3 Eimer Wein oder ein gleiches Volumen Getreide von Hause aus mitzunehmen und ihren Kunden zuzuführen. An derselben Konferenz wurde beschlossen, dass jeweils montags zuerst die Kaufmannsgüter linthaufwärts geschleppt werden sollten, dienstags, was noch an Wein, Korn oder anderen Gütern übrig bleibe, hernach sollten die Schiffe der Zinsschiffleute «gereckt» werden; falls etwa

Verspätungen in den Güterfuhren waren nicht selten, auf der Wasserstrasse wegen Stürmen auf dem Walensee, starkem Anschwellen oder allzu niedriger Wasserführung der Glarner Linth oder weil die Zu- und Abfuhr auf der Landstrecke Walenstadt–Ragaz–Chur und umgekehrt nicht klappte. Wenn zwei Schiffe samstags von Zürich wegfuhren, kam in der Regel nur das erste montags in Walenstadt an, das zweite dienstags, wodurch die Weiterspedition durch den dortigen Faktor, meistens ein Glied der Familie Huber, vielfach nicht mehr möglich war, da die Fuhrwerke bereits in Richtung Ragaz abgefahren waren. Falls die Waren in Chur nicht rechtzeitig eintrafen, war die Weitersendung nach Chiavenna unausführbar, weil sie gleichfalls nur einmal in der Woche erfolgte. Noch im 18. Jahrhundert herrschte auf dieser Bergstrecke das «Portensystem», und man leistete sich den Luxus, die Güter sechsmal umzuladen. Die Portengenossen nahmen es mit ihrer Pflicht zur Weiterspedition nicht sehr genau, so dass die Waren während der Heuernte oder bei Unbilden der Witterung öfters liegen blieben. Dasselbe Übel war auch auf der Strecke Chur–Ragaz–Walenstadt verbreitet. Die Fuhrleute zwischen Walenstadt und Ragaz waren Bauern aus den Dörfern der Umgebung, die Strassen bisweilen beinahe unpassierbar. Die Spedition von Ragaz nach Chur wurde zunächst vom Faktor in Ragaz – meistens ein Glied der Familie Widrig – besorgt[28]. Als für einige Zeit Leute aus Zizers diese Fuhren im «Rodsystem» übernahmen, war auf pünktliche Beförderung kein Verlass mehr, und man war gezwungen, neuerdings zu Direktfuhren nach Chur zurückzukehren.

Um 1720 handelte es sich darum, 400 Ballen Tabak linthaufwärts nach Walenstadt und über einen Bündner Pass nach dem Süden zu befördern. Tabakballen waren zuvor seit Jahren stets von Basel über Luzern und den Gotthardpass nach Italien geführt worden. Der üblichen Verzögerungen wegen befürchtete man,

---

Kalk, Steine, Ziegel und dergleichen Material zur Spedition bereit liege, sollten diese Materialien mittwochs unfehlbar linthaufwärts geschleppt werden.

[28] StAZ, D 1a, S. 126ff., 181ff., 232ff.; W. Bodmer, *Geschichte der schweizerischen Textilwirtschaft*, op. cit., S. 129; H. Pfister, *Das Transportwesen der internationalen Handelswege in Graubünden*. Chur 1913. S. 32ff.; J. A. v. Sprecher, *Kulturgeschichte der Drei Bünde*. Chur 1951. S. 211.

auf der Strecke Zürich–Chur–Chiavenna nicht konkurrenzfähig zu sein, was zweifellos auch zutraf, denn später zog man neuerdings die Gotthardroute vor. Schon 1721 wurde geklagt, der Verkehr auf der Linthroute sei «neuerdings im Abgang begriffen». In der Tat sollte die beförderte Gütermenge im Rechnungsjahr 1721/22 auf 353 t sinken.

Die Klagen über unsorgfältige und langsame Beförderung dauerten an. So hören wir zum Beispiel, es sei in Fässern transportierter Reis in Zürich ausgepackt und unbrauchbar befunden worden; ein andermal wurden aus einer Kiste Zitronen ganze 80 Stück entwendet. Aus Ballen, die Rohmaterial für die Zürcher Textilgewerbe enthielten, kam zuweilen etwas abhanden. Verschrien «wegen diebischer Angriffe» galt insbesondere die Landstrecke von Ragaz nach Walenstadt. An den dortigen Fuhren waren abwechslungsweise Bauersleute aus Sargans, Flums, Mels, Vilters und aus Walenstadt beteiligt. Auch diese zogen Wein- und Kornfuhren denjenigen von Kaufmannsgütern vor. Überdies brauchten sie die Pferde zur Sommerszeit für die Beförderung der Badegäste nach Pfäfers, weil dies einträglicher war. Auch auf dieser Strecke blieben die Kaufmannsgüter öfters liegen. Um die zu transportierenden Waren vor dem schädlichen Einfluss von Feuchtigkeit zu schützen, war 1721 von den Delegierten der drei an der Schiffahrt beteiligten Stände beschlossen worden, den Schiffmeistern neuerdings vorzuschreiben, zwei der für die Güterfuhren bestimmten Schiffe mit Wagendecken zu versehen. Zur Tilgung der Anschaffungskosten sollten sie befugt sein, von jedem transitierenden Stück eine Taxe von einem Kreuzer zu erheben.

Wohl dem Fehlen von Fuhr- oder Frachtbriefen war es zuzuschreiben, dass ab und zu Waren an einen andern als an den Bestimmungsort gelangten. So wurden im Jahre 1734 drei Ballots Organzinseide irrtümlicherweise nach Feldkirch anstatt nach Zürich geführt. Erst nach längerem Suchen konnten sie dort ermittelt und an den Empfänger in der Limmatstadt weitergeleitet werden. Wie immer in solchen Fällen, wollte weder der Faktor in Ragaz noch derjenige in Walenstadt für die Fehlleitung verantwortlich sein[29].

[29] EA VII 1, S. 206; StAZ, A 82, 4, 27. Mai 1721; D 6, S. 289; D 101, 18. Dezember 1691, 28. Juni 1720, 4. Dezember 1729, 2. Juni 1734,

Besonders schleppend wickelten sich die Verhandlungen zwischen Zürich, Schwyz und Glarus ab, wenn finanzielle Verpflichtungen im Spiele standen. Ein Begehren, das Glarus seit 1632 an den gemeinsamen Konferenzen mit Beharrlichkeit stellte, war die Leistung eines Beitrages seitens der beiden anderen Orte an die Kosten des Neubaus der Ziegelbrücke, da die alte Brücke anlässlich eines Sturmes teilweise zerstört worden war. Das Land musste sich mit Geduld wappnen, denn noch 1725 war die Angelegenheit nicht erledigt, worauf Glarus des Wartens müde an der Brücke einen Durchgangszoll erhob. Betreffend das von Zürich geforderte «Immi» machte man 1725 wenigstens die Konzession, dass im Falle Glarner diese Abgabe bereits auf einem andern Markt im Zürchergebiet entrichtet hätten, ihnen dieselbe anlässlich des Transits in der Limmatstadt erlassen werde. 1732 wandelte man die Abgabe in natura in eine solche in Geld um. Den Glarner Kornhändlern untersagte man jedoch den Wiederverkauf des Getreides im Zürchergebiet, in der March und in der Gaster[30]. 1726 erhob Glarus für Landtransporte im Winter ein Weggeld bei Bilten. Im selben Jahre beschwerte sich das Land über die Errichtung von «Fachen» durch Bewohner von Weesen oberhalb der Ziegelbrücke, während von den Schiffmeistern von Zürich und Schwyz beanstandet wurde, dass der Glarner Bote an Stelle der ihm bewilligten zwei, vier bis fünf Saumpferde auf seinen Gängen von Glarus nach Lachen mit sich führe; dies bedeute für sie eine unerlaubte Konkurrenz. Ungefähr zur selben Zeit liefen Klagen ein, die Glarner führten die verfertigten Schiefertische unter Umgehung der Schiffmeister auf eigenen Schiffen linthabwärts. Auch wurde ihr «ungebundenes Verfahren» mit Baumwollgarn gerügt, weil sie es unter Umgehung des Marktes und der Zollgebühren absetzten. Der Transport von Lebensmitteln durch die «Holzschiffer» hatte wiederum ein Ausmass angenommen, das die Schiffmeister veranlasste, sich über diesen zu beklagen. Deren Verhalten war jedoch auch nicht fehlerfrei, denn beim ob-

---

4. Dezember 1739, 5. Dezember 1740; Tabelle I; Wie Zinzendorf 1764 berichtet, wurden die Tabakballen damals erneut über den Gotthard geführt (siehe Anmerkung Nr. 36).

[30] EA V 2, S. 570, 735; EA VII 1, S. 147, 244, 257, 271, 400; EA VIII, S. 99; StAZ, B II 796, S. 152.

waltenden geringen Güterverkehr hielten sie es nicht mehr für nötig, die Güterschiffe persönlich zu begleiten, sondern beauftragten Knechte mit den Fahrten, was zu Beanstandungen führte[31].

7. Die Zeit während des polnischen Thronfolgekrieges

Der nächste Blockadekrieg, der einen Einfluss auf die Schiffahrt zwischen Walenstadt und Zürich hatte, war der polnische Thronfolgekrieg, in welchem sich neuerdings das römisch-deutsche Reich und Frankreich gegenüberstanden. Rasche französische Vorstösse über den Rhein im Frühjahr 1733 versetzten einen Teil der Bevölkerung Süddeutschlands in Schrecken; diese suchte ihr Gut auf dem neutralen Schweizer Boden in Sicherheit zu bringen, im Herbst 1733 insbesondere Bodenfrüchte, wobei der Stand Zürich vorsorgliche Massnahmen zur Magazinierung des hereingebrachten Getreides traf, dessen Einfuhr infolge der unzureichenden Eigenversorgung willkommen war. Auch in diesem Kriege liessen die Orte den Kaiser zwei Regimenter zum Schutze der eidgenössischen «Vormauer», das heisst der Waldstädte am Rhein und des Fricktales, anwerben. Von einem «Gleichgewicht» der Schweizer Söldnertruppen auf beiden gegnerischen Seiten war man auch jetzt noch weit entfernt, indem auf französischer Seite noch immer mehr Schweizer als auf Reichsseite unter den Waffen standen. Im Winter 1733/34 setzten neue Ausfuhrbeschränkungen für Getreide aus Süddeutschland ein. Auf eine gänzliche Ausfuhrsperre aus dem Reich wurde trotz gegenteiliger Gerüchte verzichtet. Denn im Gegensatz zu seinem früheren Verhalten benutzte das Reich von nun an Getreidesperren nicht mehr als wirtschaftliches Druckmittel zur Erreichung politischer Ziele, sondern lediglich dazu, durch Kontingentierung der Ausfuhr der eigenen Bevölkerung eine Ernährungsbasis zu sichern. Daher verminderte der schwäbische Kreis lediglich die auszuführende Menge, und zwecks besserer Kontrolle wurde der Verkauf innerhalb des Kreises an bestimmte land- und seewärts gelegene Marktstätten gebunden, wo man abermals einen Kreisgrenzzoll von sechs Kreuzern pro Malter erhob. Eine solche Markt-

[31] EA VII 1, S. 244, 281, 296; StAZ, D 6, S. 151; A 82, 4, 21. Mai 1721; Tabelle I.

stätte war u. a. das Dorf Ramsen bei Stein am Rhein, das noch unter der Oberhoheit des Grafen von Nellenburg stand. Zürich, das in der Verlegung der Kornverkaufsstätten von seinem eigenen Territorium in jenes des schwäbischen Kreises eine Verletzung seiner Markthoheit sah, untersagte seinen Angehörigen den Besuch der süddeutschen Kornlagerstätten, auch denjenigen von Stein am Rhein. Die eidgenössischen Tagsatzungen vom März und Mai 1734 stellten sich auf denselben Standpunkt und verlangten vom Vertreter des Kaisers, Marchese von Prié, energisch die Freigabe des Getreidehandels aufgrund der Erbeinung und die Aufhebung der Kornlagerstätten auf Reichsboden in der Nähe der eidgenössischen Grenzen. Im letzteren Punkte gab das Reich nach, der freie Handel jedoch blieb unterbunden. Erst nach Friedensschluss wurde er wieder aufgenommen.

Infolge der deutschen Sperrmassnahmen und des schweizerischen Verbotes des Besuches deutscher Kornmärkte stieg in den Jahren 1734 und 1735 in Zürich der Getreidepreis. Jedoch hielt sich die Teuerung in mässigen Grenzen, trotzdem auch Frankreich, wie meistens anlässlich von Konflikten mit dem Reich, die Kornausfuhr aus dem Elsass neuerdings verboten hatte.

Wie frühere Konflikte zwischen Frankreich und dem Reich hatte auch der polnische Thronfolgekrieg eine Belebung des Verkehrs auf der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich zur Folge. Jedoch war die Verkehrssteigerung nicht so ausgeprägt, wie sie es in den beiden vorhergehenden Blockadekriegen gewesen war. Auf die gewerbliche Tätigkeit in der Limmatstadt scheint der Konflikt keine belebende Wirkung gehabt zu haben, denn 1733 und 1734 waren die Einnahmen aus dem Fabrik- und Pfundzoll geringer als vorher, um allerdings nach 1735 stark anzusteigen[32].

8. Die Zeit während des österreichischen Erbfolgekrieges

Schwieriger war die Lage für die Eidgenossenschaft während des österreichischen Erbfolgekrieges, besonders seit 1743 die Öster-

---

[32] Chr. Vischer, *Die Stellung Basels während des polnischen und österreichischen Erbfolgekrieges*. Basel 1938. S. 13, 71ff., 126; B. Gebhardt, op. cit.,

reicher die Offensive ergriffen und durch die für sie in diesem Konflikte feindlichen Gebiete Süddeutschlands an den Rhein vorrückten. Die Lage war ähnlich wie 1702, da Bayern, dessen Kurfürst als Karl VII. den Kaiserthron bestiegen hatte, erneut mit Frankreich verbündet war, während Maria Theresia, die Tochter Karls VI., des letzten männlichen Habsburger Kaisers, sich vorerst mit den Titeln einer Erzherzogin von Österreich und Königin von Ungarn und Böhmen begnügen musste. Infolge der veränderten dynastischen Lage kam es in diesem Konflikt nicht zum Abschluss eines Militärkapitulats der Orte mit Österreich zum Zwecke der Besetzung der als «Vormauer» bezeichneten vorderösterreichischen Gebiete durch Schweizer Söldnertruppen. Als daher im Herbst 1744 die Franzosen über den Rhein vorrückten, konnten sie mühelos auch die Waldstädte am Rhein und Konstanz besetzen, was eine normale Frachtschiffahrt auf dem Strome unmöglich machte. Auch Transporte auf der Landroute Lindau–Ulm–Frankfurt waren gefährlich geworden. Kein Wunder, wenn angesichts der Lage der Warenverkehr auf der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich seit 1743 stark stieg und im Rechnungsjahre 1744/45 einen Umfang erreichte, wie er seit 1618 nicht mehr erreicht worden war.

Bei zeitweise verhindertem Verkehr zwischen Süddeutschland und der Schweiz war es unvermeidlich, dass die Kornpreise in Zürich stiegen. Wegen schlechter Ernten und Mangel an Vorrat waren sie schon zwischen 1737 und 1739 um 37% emporgeklettert. Im Herbst 1741 war in den Ämtern Kyburg, Grüningen und Knonau die Kornausfuhr verboten worden. Seit Oktober 1741 war die Ausfuhr von Getreide aus dem schwäbischen Kreis nach der Eidgenossenschaft auf 1200 Malter beschränkt. Erst im Juni 1744 wurde das zur Ausfuhr freigegebene Quantum auf 1600 Malter pro Woche erhöht, und Anfang März 1745 beschloss der schwä-

---

II, S. 267ff.; J. Dierauer, op. cit., IV, S. 229f.; P. Schweizer, op. cit., S. 502ff.; StAZ, B II 802, S. 73, 119, 126, 149ff.; B II 804, S. 3, 13f., 29, 61, 65, 69, 109, 174; B II 805, S. 12, 25, 32, 38; B II 806, S. 12f., 16f., 21, 29, 31, 34, 50, 53, 69, 88, 104, 141; B VIII 186, Tags. März 1734, Beil. H, P; Tags. Mai 1734, Beil. V; Tags. Juli 1734, Beil. J; B IV 303, S. 114, 125, 133; B IV 204, S. 89, 92, 106; B X 27, 38; F III 32, 1731 bis 1737; EA VII 1, S. 459f., 473, 479.

bische Kreiskonvent, das «freie Frucht-Commercium» wieder herzustellen. Auch der Kreisgrenzzoll, der während des Krieges neuerdings erhoben worden war, wurde abgeschafft. Textilgewerbe und Textilhandel der Limmatstadt erlebten im Unterschied zu den Verhältnissen während des polnischen Thronfolgekrieges zur Zeit des neuen Konfliktes eine günstige Konjunktur, stiegen doch die Einnahmen aus dem Fabrik- und Pfundzoll zwischen 1740/41 und 1747/48 um rund 29%[33].

9. Die Zeit von 1748 bis 1768

Ohne auf der Rekordhöhe von über 1000 t pro Jahr zu verbleiben, dauerte der etwas intensivere Güterverkehr auch nach dem Ende des österreichischen Erbfolgekrieges noch einige Zeit an. 1748 beklagte man sich jedoch über die «in völligen Ruin gefallenen

---

[33] J. Dierauer, op. cit., IV, S. 231ff.; P. Schweizer, op. cit., S. 506ff.; B. Gebhardt, op. cit., II, S. 274ff.; Chr. Vischer, op. cit., S. 82ff.; EA VII 1, S. 634, 655, 667, 675f.; EA VII 2, S. 8, 28; StAZ, B II 828, S. 75f.; B II 830, S. 153, 220; B II 832, S. 4, 22, 46, 57, 102; B II 833, S. 21; B II 834, S. 126, 149, 173; B II 842, S. 39, 50, 90; B II 844, S. 2, 37, 90, 95f., 135; A 51, 1, 7. Dezember 1743, 4. März 1745; F III 32, 1740/41 bis 1747/48; B X 27, 38; Tabellen I und II. Im Jahre 1741 war man in Zürich wegen der beträchtlichen Korneinkäufe des Kaufmanns Marcombe aus Genf und des Standes Bern an der eigenen Getreidebezugsquelle beunruhigt. Vergebens versuchte im Dezember 1742 die Zürcher Obrigkeit einen Höchstpreis für Korn festzusetzen. Die Kornhändler mit Korn aus Schwaben hielten, da ihnen dieser Preis unrealistisch schien, ganz einfach mit den Verkäufen zurück. Im Monat November 1743 bemühte man sich daher, deutsche Verkäufer in Grenznähe dadurch anzulocken, dass man dem Landvogt zu Eglisau eine Geldsumme zum Ankauf von Korn von jenseits des Rheins zur Verfügung stellte. Der Erfolg scheint ausgeblieben zu sein. Schliesslich blieb im Jahre 1744 der Obrigkeit nichts anderes übrig, als im eigenen und im Namen der übrigen Stände bei den kreisausschreibenden Fürsten des schwäbischen Kreises Schritte zu unternehmen, um grössere Mengen von Getreide zugebilligt zu erhalten. Bern hatte am 30. August 1743 die Einfuhr von Korn bewilligt, die Ausfuhr jedoch untersagt. 1744 war die Ausfuhr erlaubt, die Einfuhr verboten, während 1745 wegen Kornmangel erneut die Ausfuhr untersagt, die Einfuhr dagegen erlaubt worden war (StABE, Mandatenbücher Nr. 16, S. 513ff., 759, 761; Nr. 17, S. 102ff.).

Landstrassen» im Sarganserland. Zum Unterhalt der südöstlichen Zufahrtsroute nach Walenstadt wurden die Gemeinden der unter der Herrschaft der acht alten Orte stehenden Landvogtei verpflichtet. Der häufige Wechsel der Landvögte war nicht geeignet, eine zielstrebige Verkehrs- und Strassenpolitik zu fördern. Die kühle, niederschlagsreiche Witterung und zahlreiche starke Regengüsse liessen die nur oberflächlich verbesserten Strassen rasch wieder in ihren früheren Zustand zurückfallen. Die Sust zu Walenstadt, die Eigentum des Städtchens war, befand sich in vernachlässigtem Zustande und war viel zu klein, um Platz für alle Transitgüter bieten zu können. Walenstadt erhielt daher 1745 den Befehl, die Sust gründlich zu reparieren und zu vergrössern. Auch mit den Faktoren zu Ragaz und Walenstadt sowie mit den Schiffmeistern, den Schiffknechten und den Fuhrleuten war man öfters unzufrieden, weil die Waren trotz aller erlassenen Anordnungen nicht selten in schadhaftem Zustande am Bestimmungsorte eintrafen. Auf Antrag von Glarus wurden neuerdings neben den Schiffmeistern auch die Meisterknechte vereidigt.

Schwyz versäumte nicht, an der Wasserstrasse gleichfalls eine Verkehrssteuer zu beziehen und erhob durch seinen Schlossvogt zu Grynau von jedem durchfahrenden Schiff ein Hausgeld. Im Januar 1748 wurden Tarife angesetzt für Salz, welschen Wein, Kaufmannsgüter, Unschlitt, Leder, Tuche, Krämerwaren und Baumwolle. Gegen den Zoll auf Baumwolle erhoben die Glarner Einwände, da die Verleger des Landes Baumwolle kauften, um daraus Garn spinnen zu lassen, das sie vornehmlich in Zürich absetzten.

Neben Flechtgehegen zum Fischfang hatte man am Ufer der Linth «Wuhre», das heisst Dämme, gebaut; teilweise errichtete man solche auch im Flussbette selbst, um dem Wasserlauf eine bestimmte Richtung zu geben oder das Wiesland in der Linthebene vor Überschwemmungen zu schützen[34].

---

[34] StAZ, D 101, 5. Dezember 1740, 1. Juni 1745; B VIII 196, Tags. Juli 1748, § 45; A 82, 4, 27. Mai 1721; A 82, 5, 16. November 1748, 25. September 1748 (auf die immer grössere Gefahr, welche die sich bei der Einmündung der Weesener in die Glarner Linth bildenden Sandbänke für die Schiffahrt darstellten, wurde gleichfalls hingewiesen). Betr. Hausgeld und Zolltarif zu Grynau siehe auch: A. Spiess, *Das Schloss Grynau.* Mittei-

Noch im Jahre 1749 traf eine Reihe von Waren durch die Wasserstrasse linthabwärts in Zürich ein, die nach dem Zeugnis des Waagmeisters Hans Rudolf Keller aus der Levante stammten und über Venedig und die Pässe Bündens auf den Weg gebracht worden waren. Es waren dies: Baumwolle aus Zypern und vermutlich auch schon aus Smyrna und Saloniki, «Türkisch Garn», das heisst mit Türkischrot gefärbtes Baumwollgarn, Reis aus der Poebene, Seide, Strusi und verschiedene Gewebe, vermutlich nicht aus dem Orient, sondern aus dem venezianischen Gebiet, wo die Fabrikation schwerer Seidenstoffe schon seit längerer Zeit üblich war. Aus der Levante dagegen kamen Rosinen, Weinbeeren, Feigen, Frutti, Lorbeer und Orcella, vielleicht auch Zitronensaft, wenn er nicht aus Sizilien stammte. Aus Apulien über Venedig wurde Wolle für das Textilgewerbe bezogen. Von Safran, Indigo, Kümmel und Galläpfeln hören wir nichts mehr. Es ist durchaus möglich, dass diese und andere Waren, wie Gewürze, Drogen, Salpeter, Schwefel, Alaun, Kupfer, Blei und Zinn über den Gotthardpass oder auf anderen Wegen nach der Limmatstadt gelangten.

Gegen Ende des 17. Jahrhunderts war die Monopolstellung Venedigs im Orienthandel endgültig gebrochen. Im Mittelmeer war das weiter westlich gelegene Marseille eine sehr fühlbare Konkurrenz geworden, in Italien selbst gewannen Genua und Livorno als Hafenstädte vermehrte Bedeutung, da sie auch vom Atlantik her leicht angelaufen werden konnten. Genua war seit dem Ende des 16. Jahrhunderts Freihafen geworden, Livorno folgte ihm nach. Bald zogen die Kaufleute von nördlich der Alpen diese beiden Städte Venedig vor, weil sie sich hier niederlassen und die Güter ohne grosse Zollabgaben direkt von den in diese Freihäfen einlaufenden Schiffe übernehmen konnten, während der Handelsmonopolismus der Serenissima ihnen dies verwehrte.

Interessant ist ein Vergleich mit den Angaben, die Graf Karl von Zinzendorf in seinem Reisebericht aus dem Jahre 1764 über die zu diesem Zeitpunkte linthabwärts geführten Waren macht.

---

lungen des Histor. Vereins des Kantons Schwyz, Heft 13, 1903, S. 45ff. Im Jahre 1748 war der Schlossvogt Karl Dominik Niederöst in seinem Amte bestätigt worden. Betreffend Baumwolle siehe: A. Jenny-Trümpy, op. cit., I, S. 102.

Aus Venedig scheint immer noch direkt Saloniki-Baumwolle in erheblichen Mengen gekommen zu sein. Aus Italien über die Bündner Pässe kamen ferner beträchtliche Mengen von Wolle, die an die Kaufleute in Zürich sowie an die Verleger von Strickern und Strumpfwebern in Basel und im Kanton Solothurn gingen. Zinzendorf erwähnt ferner Ballen mit Rohseide, andere mit Galetti und mit Seidenzeugen, ferner «Saftfässer» (vornehmlich Fässchen mit Zitronensaft) und eine grosse Zahl von Fässern mit Pfäferser Wasser zu Heilzwecken, die auf der Wasserstrasse talwärts geführt wurden. Von Zürich linthaufwärts beförderte man neben den bereits erwähnten Petenuzzi Indiennes, halbseidene Zeuge, rote Strümpfe aus Solothurn und andere Waren. Von Chur nach Glarus ging viel Baumwolle für das Baumwollgewerbe des Landes, auch Wolle für dessen Mäzzenweberei und Strickerei. Die Glarner ihrerseits exportierten nun neben den Produkten ihrer Alpwirtschaft und ihren Schiefertafeln und -tischen Baumwollgarn, Baumwollzeuge und selbst Indiennes[35].

Weit umfangreicher als das Verkehrsvolumen auf der Route Walensee–Zürich war nunmehr dasjenige auf der Gotthardroute geworden, auch für den Durchgangsverkehr durch die Schweiz. In Richtung Italien passierten den Gotthardpass nach den Angaben Zinzendorfs: Strümpfe der Basler Kaufleute und Verleger, englische und niederländische Tuche, Leder aus Lüttich, grosse Mengen Käse – wohl in erster Linie Spalenkäse –, Tabak aus Strassburg, ferner Trame-Seide und Petenuzzi-Ballen aus Zürich. In Richtung Norden wurden über den Pass geführt: Smyrna-, Saloniki-, Zypern- und Accra-Baumwolle, Rohseide, Seidenstoffe, Reis, Mandeln, Agrumi und andere Südfrüchte, auch Rosinen, Olivenöl, Farbstoffe, Drogen und Gewürze. Die in Livorno und Genua ausgeschifften Waren kamen nicht über Mailand in die Schweiz, sondern wurden über piemontesisches Gebiet nach Intra geführt. 1743 hatte nämlich der König von Sardinien die Zölle für Transitgüter im Piemont er-

---

[35] Betr. Venedig siehe Anmerkung Nr. 4; StAZ, B VIII 196, Tags. März 1749, Anh. A; EA VII 2, S. 67, 71, 72; Bericht des Grafen Karl von Zinzendorf über seine handelspolitische Studienreise durch die Schweiz 1764. Basler Zeitschrift für Geschichte und Altertumskunde, 35. Band, II. Heft, 1936. S. 245ff.

niedrigt, im Mailändischen hatte man die Durchgangszölle fast gleichzeitig erhöht, so dass der Warenstrom aus den Häfen am Tyrrhenischen Meer nun über piemontesisches Gebiet nach dem Langensee geleitet wurde, von wo er seinen Weg zur Hauptsache über den Gotthardpass nahm. Jedoch wurden gleichfalls Güterspeditionen über den Bernhardinpass nach Chur gemacht. Für den Direktverkehr Lombardei–Chur zog man nun den Splügenpass dem Septimer vor.

Die über den Gotthardpass geleiteten und für Zürich bestimmten Waren wurden nicht mehr über Brunnen nach Richterswil geführt, sondern von Flüelen nach Küssnacht verschifft, von hier zu Lande nach Immensee, dann per Schiff nach Zug, von da auf der Strasse nach Horgen und von dort endlich per Schiff nach Zürich verfrachtet. Derselbe Weg wurde in umgekehrter Richtung eingeschlagen, wobei man die Schiffschlepperei linthaufwärts vermied[36].

Dennoch sollte während des Siebenjährigen Krieges das Verkehrsvolumen auf der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich erneut an-

---

[36] Bericht Zinzendorf, op. cit., S. 245, 259ff. Seit dem Jahre 1743 hatte das Königreich Sardinien die Transitzölle durch das Piemont stark reduziert, was natürlich Warentransporte über die Route von den Freihäfen Livorno und Genua durch das Piemont nach dem Langensee, nach Intra und dem Gotthard stark begünstigte; GIULIO GIACCHERO, *Storia economica del settecento genovese.* Genova 1950. S. 16ff., 78ff.; J. KULISCHER, *Allgemeine Wirtschaftsgeschichte des Mittelalters und der Neuzeit.* München, Wien 1965. II, S. 237; B. CAIZZI, *Industria e commercio della Repubblica veneta nel XVIII secolo.* Milano 1965. S. 262ff.; wieviel bedeutender das Verkehrsvolumen am Gotthardpass war, erhellt sich aus der Tatsache, dass über diese Route im Rechnungsjahre 1759/60 rund 1400 t transitierten, in Weesen im selben Rechnungsjahre hingegen nur rund 790 t. Über den Verkehr Zürich–Gotthard über Horgen–Zug–Immensee–Küssnacht–Flüelen siehe: StAZ, D 7, S. 19 (1737 beschwert sich Orell beim Kronentor, dass er kürzlich eine Balle Seide erhalten habe, die durch ein darauf gelegtes Fässchen Öl, vermutlich Olivenöl, beschädigt worden sei. Sustmeister Füssli zu Horgen wird daher vor das Kaufmännische Direktorium zitiert. Häufiger werden die Reklamationen auf dieser Strecke seit 1753 (StAZ, D 8, S. 99ff., D 104). Für den Güterverkehr über den Gotthard: W. BAUMANN, *Der Güterverkehr über den St. Gotthardpass vor Eröffnung der Gotthardbahn.* Zürich 1954 (insbesondere S. 199). Für Bünden: R. JENNY, *Graubündens Passtransit und seine volkswirtschaftliche Bedeutung.* Bündner Monatsblatt 1954, S. 321ff.

wachsen bis zum Rechnungsjahre 1759/60, wie auch die über den Gotthard transportierte Warenmenge von 1757/58 bis 1759/60 deutlich anstieg. Neben einer vermehrten Durchfuhr verschiedener Waren dürfte es sich bei den Transporten auf der Linth um die Zufuhr von Getreide und Reis aus dem Süden gehandelt haben. Schon im Jahre 1758 erwartete man in der Limmatstadt eine Beschränkung der Getreideausfuhr aus Schwaben. Eine solche wurde in der Tat vom Kreiskonvent beschlossen. Jedoch sorgten einzelne Stände der Eidgenossenschaft vor, um angesichts eigener schlechter Ernten von einer möglichen Kornknappheit nicht überrascht zu werden. Da von Frankreich wiederum nichts zu erhalten war und selbst Genf sich gleichfalls in Deutschland einzudecken versuchte, war man auf die Getreideeinfuhr aus dem Süden angewiesen. Der Preis der Kernen war allerdings in Zürich 1758 nur mässig angestiegen. Der Engpass in der Versorgung war von kurzer Dauer, und das Verkehrsvolumen auf der Wasserstrasse der Linth senkte sich abermals rasch.

Inzwischen hatten sich die Voraussetzungen für eine reibungslose Schiffahrt auf der Linth weiter verschlechtert. Bereits im Jahre 1750 hatte Zürich darauf aufmerksam gemacht, dass beim Zusammenfluss der Weesener mit der Glarner Linth, oberhalb der Ziegelbrücke, eine Sandbank in Bildung begriffen sei, welche die Schiffahrt gefährde. Doch die Gesandten von Schwyz und Glarus an der Tagsatzung zu Frauenfeld erklärten, sie seien ohne Instruktion, um hier Remedur schaffen zu können. Damit wurde die Angelegenheit auf die lange Bank geschoben.

Ein weiteres Streitobjekt zwischen den drei Orten, für das man lange keine Lösung fand, war die Güterspedition bei gefrorenem Zürichsee, eine Lage, die wegen der im 17. und 18. Jahrhundert vielfach kalten Winter recht häufig eintrat. Zürich vermeinte, nur bei offener Wasserstrasse an die Schiffordnung gebunden zu sein. Seine Kaufleute behielten sich bei gefrorenem Zürichsee die Wahl der Speditionsart vor, erklärten sich jedoch in diesem Falle bereit, dem Schiffamt eine Entschädigung von 12 Kreuzern pro Stück Transportgut entrichten zu wollen. Allein Schwyz willigte nicht ein, zum Nachteil seiner Angehörigen in der March auf die Güterbeförderung über Land bei gefrorener Wasserstrasse zu verzichten,

obgleich die Schiffmeister der beiden Länder sich an die Seite des Direktoriums der Zürcher Kaufmannschaft stellten, sobald dieses sich zur Erhöhung der Entschädigung von 12 auf 16 Kreuzer während der Landfahrten bereit erklärt hatte. Der Streitfall blieb, wie andere zwischen den beiden Ständen, ungelöst[37].

Der Schiffahrt sollten sich indessen bald ernster zu nehmende Hindernisse in den Weg stellen, als dies die zeitlich begrenzten Landfuhren in kalten Wintern waren. Die Dämme und Reck- oder Schleppwege längs der Linth waren seit längerer Zeit schadhaft geworden. Im Monat April des Jahres 1760 eröffnete die Gesandtschaft von Schwyz, Dämme und Schleppwege befänden sich in einem derart schlechten Zustande, dass eine Umleitung des Schiffahrtsweges in die sogenannte «Spettlinth» ins Auge gefasst werden müsse. Die Gesandtschaft von Glarus schloss sich dieser Meinung an. Die Schiffmeister aber wollten einer Abänderung des Schiffahrtsweges nur unter der Bedingung zustimmen, gegen Bezahlung eines jährlichen Globalbetrages von 200 Gulden aller weiteren Lasten für den Unterhalt der Dämme und Reckwege enthoben zu sein. Die Anstössergemeinden an der Linth ihrerseits opponierten aus Furcht vor neuen Verbindlichkeiten und suchten, dem Schiffamt möglichst viele von den aus einer Abänderung des Schiffahrtsweges erwachsenden Kosten aufzubürden. Da auch die Stände sich nicht verpflichten wollten, etwas zur Verbesserung des bestehenden Zustandes zu unternehmen, geschah nichts, im Gegenteil, es fand ein neuer, weit bedrohlicherer Dammbruch statt.

Die Dammbrüche während der Hochwasser waren teilweise auf den Raubbau in den Bergwäldern des Glarnerlandes, insbesondere in jenen des engen Sernftales und der daraus resultierenden Zerstörung des Wiesenteppichs an den Hängen und im Talgrunde zurückzuführen. Bei heftigen Regenfällen und anlässlich der Schneeschmelze führte die Linth immer mehr Geschiebe mit sich und in die Linthebene hinaus, das sich an diesem Orte geringeren Ge-

---

[37] StAZ, B II 903, S. 46; B II 904, S. 2, 75, 78, 83; B II 905, S. 26, 32f., 38; B II 906, S. 55, 135; B II 907, S. 71; EA V 1, S. 1148; EA VII 2, S. 71, 73, 90, 139, 143, 147, 220, 230; A 82, 4, 3. und 5. Januar 1695; B. Gebhardt, op. cit. II, S. 284ff.

fälles des Wasserlaufes absetzte und dort das Bett des Flusses ausfüllte, bis dieser die ohnehin schadhaften Dämme durchbrach.

Dies hatte sich schon 1762 ereignet und geschah neuerdings im Jahre 1764 beim sogenannten «Langwuhr», wobei sich die wilden Fluten ins Benkener Ried ergossen. Die Obrigkeiten erfuhren davon erst durch eine Eingabe der Schiffmeister, die anlässlich der Tagsatzung im Juli 1764 eingereicht wurde. Die Gesandten beschlossen, ihren Obrigkeiten zu beantragen, eine Sonderkonferenz nach dem Schloss Grynau einzuberufen. An dieser vom 7. bis 9. September 1764 stattfindenden Tagung erklärten die Schiffmeister, es sei ihnen unter den obwaltenden Umständen nicht mehr möglich, den Gütertransport ohne obrigkeitlichen Beistand und ohne Tariferhöhungen fortzusetzen, da bereits die verflossenen Jahre wegen allzu geringen Verkehrsvolumens für sie verlustreich gewesen seien. Ein an Ort und Stelle vorgenommener Augenschein führte zum Schluss, dass eine Weiterführung der Schiffahrt durch die alte Linth ohne grosse Kosten unmöglich geworden und nur durch einen entsprechenden Ausbau der «Spettlinth» zu erreichen sei. Bezüglich der Änderung des Schiffahrtsweges wurden jedoch seitens des Standes Schwyz und der Ufergemeinden an der Linth derart viele Vorbehalte gemacht, dass an eine rasche Verwirklichung des Planes nicht zu denken war. Es sollten noch an die 20 Jahre vergehen, bis man sich zur Inangriffnahme der erforderlichen Arbeiten entschloss.

Inzwischen war das Verkehrsvolumen auf der Wasserstrasse stark zurückgegangen. Im Rechnungsjahre 1761/62 hatte die auf dem Wasserwege berg- und talwärts geführte Warenmenge noch total 705 t betragen. In der Folge sank dieselbe von Jahr zu Jahr; 1763 bis 1764 betrug sie noch 446 t, 1765/66 noch 380 t, um 1767/68 auf 307 t zu sinken. In den darauf folgenden Jahren trat allerdings eine leichte Erholung ein[38].

---

[38] EA VII 2, S. 147, 218f., 264, 267, 379; A 82, 5, 1750, 28. April 1760, 29. März 1769. Schon im Jahre 1762 war ein erster Dammbruch erfolgt; J. J. Blumer und O. Heer, *Der Kanton Glarus*. St. Gallen 1846. S. 431; D. Legler, *Die Wasserverheerungen des 18. Jahrhunderts im Kanton Glarus*. Jahrbuch des Historischen Vereins des Kantons Glarus. 16. Heft. S. 36ff.

10. Die Zeit von 1769 bis 1791

In der Getreideversorgung der Limmatstadt hatte sich schon 1749/50, kurz nach dem Frieden von Aachen, eine Verknappung geltend gemacht, während welcher der Preis pro Mütt Kernen um rund 30% stieg. Offensichtlich war auch in Schwaben eine Preissteigerung erfolgt. In Zürich glaubte man für diese Hausse zum Teil starke Kornkäufe Genfs verantwortlich machen zu können und verfügte mit dem Mandat vom 9. September 1749 ein allgemeines Getreideausfuhrverbot, das am 23. Dezember noch verschärft wurde. Die Versammlung der Stände des schwäbischen Kreises beschloss ihrerseits eine Kontingentierung der Getreideausfuhr nach dem Stande Zürich auf 300 Malter Korn pro Woche, wie man am 22. Februar 1750 durch den Bischof von Konstanz erfuhr. Die herrschende Getreideknappheit in der Limmatstadt scheint damals eine vermehrte Zufuhr von Weizen und Reis aus dem Süden ausgelöst zu haben, denn die auf der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich transportierte Warenmenge erhöhte sich 1749/50 auf 785 t, nachdem sie 1748/49 nur rund 600 t betragen hatte. Ein neuer Engpass in der Kornversorgung drohte im November 1758, konnte jedoch knapp vermieden werden[39].

Weit schlimmer war die Ernährungskrise sowohl in der Eidgenossenschaft als auch in Süddeutschland rund zehn Jahre später. Bereits im Juli 1769 herrschte Mangel an Getreide auf dem Kornmarkt der Limmatstadt, so dass solches aus dem Vorrat des Kornamtes an die einheimischen Müller und Bäcker abgegeben werden musste. Wie sehr Zürichs Kornmarkt von den Einfuhren aus Süddeutschland abhängig war, zeigt eine statistische Aufstellung aus dem Jahre 1768. Von den während diesem Jahre dem Markte zugeführten 106448 Mütt Kernen stammten 45014 Mütt oder 42,3% direkt aus Schwaben; von Händlern aus Rheinau wurden 18287 Mütt oder 17,2%, aus der Landvogtei Baden 17,8%, von eigenen Bauern 3% und von einheimischen Händlern 19,7% Mütt Kernen auf den Markt gebracht.

[39] StAZ, 3 AAb 2, Nr. 42; A 51, 1a, 22. Februar 1750; B II 860, S. 4, 22ff., 24, 56; B II 866, S. 98f., 125, 130f., 219ff.; B II 900, S. 2, 125; B II 902, S. 39, 106, 107, 113, 144, 208.

Von Juli bis Oktober 1769 stieg der Kornpreis in Zürich an, im Frühjahr 1770 kletterte er weiter nach oben; die Zufuhr aus Deutschland wurde geringer. Im Juni 1770 erliess die Obrigkeit ein Ausfuhrverbot für Getreide, Mehl und Brot, im Dezember dieses Jahres verschärfte sie es. Bereits während des Monats Juli hatten jedoch zahlreiche Landleute Getreide aus dem Kornhaus bezogen, weil die Ernte allzu spärlich ausgefallen war. Die Obrigkeit verfügte daher, der verbleibende Rest an Kernen sei ausschliesslich an Burger von Zürich abzugeben. Im Dezember desselben Jahres waren die Vorräte nahezu aufgebraucht. Es konnten nur noch kleine Mengen an die Zünfte ausgegeben werden. Im Jahre 1771 war die Einfuhr aus Schwaben auf 4% derjenigen von 1768 zusammengeschrumpft und daher bedeutungslos geworden. Der Getreidemangel im Reiche selbst war nun derart gross, dass man sogar bereits gekaufte Mengen nicht mehr passieren liess. Die deutsche Ausfuhrsperre wurde streng gehandhabt; auf dem Bodensee wachten bewaffnete Schiffe. Der Zürcher Kornmarkt musste teilweise aus den städtischen Vorräten alimentiert werden. Im Jahre 1768 waren noch 17200 Mütt durch die Stadt direkt ins «Oberland» geführt worden, nun waren es nur noch 1680 Mütt. Neben Korn mangelte es auch an Hafer und Bohnen. Die Kernenpreise waren gegenüber denjenigen der Mitte der 1760er Jahre um rund 70% gestiegen. Die Hungersnot war so gross, das sich Menschen von Kleie nähren mussten; viele starben. Infolge der deutschen Sperre war man in Zürich nicht mehr in der Lage, Korn an auswärtige Käufer, auch an solche aus der Eidgenossenschaft, abzugeben. Eine logische Folge war, dass Schwyz seinerseits die Ausfuhr von Käse, Ziger und Schmalvieh, Glarus diejenige von Kälbern, Stieren und Schweinen verbot.

In dieser Notlage gelang es im Frühjahr 1771 verschiedenen Ständen, sich Weizen und vermutlich auch Reis aus Italien zu beschaffen. Diese «Früchte» wurden über die Bündner Pässe und ungeachtet der wenig befriedigenden Transportverhältnisse über Walenstadt nach dem Glarnerland, nach Zürich und über die Limmatstadt hinaus bis nach Bern geführt. Da jedoch der Güterverkehr linthaufwärts weit geringer als linthabwärts war, sahen sich die Schiffleute des Landes Glarus veranlasst, höhere Schifflöhne

zu verlangen, da sie öfters gezwungen waren mit leeren Schiffen linthaufwärts zu fahren. Erst im August 1772 wurde vom schwäbischen Kreis wiederum die Ausfuhr von 4000 Malter Korn nach der Eidgenossenschaft bewilligt.

Infolge der von Zeit zu Zeit eintretenden Getreideknappheit drohte Zürich, seiner Stellung als Zentrum für die Kornversorgung eines Teils der Nordostschweiz verlustig zu gehen. Denn beim Ausbleiben der Zufuhren aus Schwaben war die Stadt nicht in der Lage, Getreide an Nichtangehörige zu verkaufen. Falls das Korn aus Italien bezogen wurde, erreichten die über die Bündner Pässe kommenden Fuhren das seeaufwärts gelegene Versorgungsgebiet weit früher als die Stadt selbst. Dieses Versorgungsgebiet für Korn reichte, nach einer Aufstellung aus dem Jahre 1738 zu schliessen, bis Malans in der Bündner Herrschaft, umfasste Sargans und die Dörfer im Tal der Seez bis Walenstadt, Weesen, das Glarnerland, die March und die Gaster, die Stadt Rapperswil und das Einsiedlergebiet sowie das eigene Territorium in der Umgebung des Zürichsees. Der Flecken Schwyz und die Stadt Zug scheinen nur geringe Quantitäten Getreide in Zürich gekauft zu haben, da sie vermutlich zur Hauptsache wie die Länder Kunden des Luzerner Getreidemarktes waren. Vom 1. Januar bis 1. November 1738 wurden von Zürich aus 44000 Mütt Korn verschifft, davon 5300 Mütt lediglich als transitierendes Gut. Nur ein verhältnismässig geringer Teil dieses Getreides wurde see- und linthaufwärts weiter als bis Weesen geführt. Die «Zollstatistik» von Weesen vermag daher kein richtiges Bild über das von Zürich ins «Oberland» geführte Korn zu geben[40].

---

[40] StAZ, A 52, 2, Zufuhr zum Kornmarkt 1768 bis 1771; A 55, 3a, 30. September 1738; A 247, 10, 3./14. August 1770; A 447, S. 53, 165f., 176f.; B II 946, S. 10, 81; B II 948, S. 151; B II 950, S. 12, 20, 80; B II 952, S. 110, 138, 211; B II 956, S. 58; B II 958, S. 81, 171; B IV 447, S. 53, 165f., 176f.; B IV 453, S. 45, 46, 99; F. Kundert, op. cit., S. 161; E. Dürst, *Die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse des Glarnerlandes an der Wende vom 18. zum 19. Jahrhundert.* Glarus 1951. S. 46. (Hier werden zwar nicht die Getreidepreise, sondern die Brotpreise aufgeführt.) Im Kanton Bern wurde das Getreideausfuhrverbot seit 1768 wiederholt erneuert (StABE, Mandatenbücher Nr. 22, S. 416, Nr. 23, S. 554, Nr. 24, S. 28, 295, 352; Chr. Pfister, op. cit., S. 104ff.; A.-L. Head-Koenig et B. Veyrassat-Herren, *La production agricole du plateau suisse aux XVII^e et XVIII^e*

Mit aller erdenklichen Energie suchte Zürich nach der Normalisierung der Versorgung mit schwäbischem Getreide seine frühere Marktstellung zurückzugewinnen, indem die Obrigkeit von 1772 an einerseits bestrebt war zu verhindern, dass Glarus und Schwyz, Ständen von denen auch die Gaster und die March abhängig waren, sich durch den Besuch von Marktstätten in Schwaben das erforderliche Korn beschafften, anderseits es aber ablehnte, selbst Käufe auf den neu eröffneten Kornmärkten in Süddeutschland zu tätigen. Wie vor der Krise von 1770/71 sollten die Kornhändler aus Schwaben und aus dem Gebiet der Abtei Rheinau veranlasst werden, die Märkte im Zürchergebiet, vornehmlich denjenigen der Limmatstadt zu besuchen, um hier ihr Korn feilzubieten. Im Rahmen dieser Bestrebungen suchte man im Jahre 1772 auch den in der Limmatstadt anwesenden Glarner Säckelmeister David Zweifel davon abzuhalten, die schwäbischen Märkte zum Einkauf von Korn zu besuchen. Für dieses Mal scheinen die Bestrebungen Zürichs von Erfolg begleitet gewesen zu sein. Jedoch kauften die Glarner nun öfters Korn selbst in Süddeutschland ein. Während der Koalitionskriege gegen die französische Republik sollte der Zürcher Kornmarkt das Land Glarus als Kunden für längere Zeit verlieren[41].

Inzwischen waren die Verhältnisse für die Schiffahrt von Weesen nach dem Zürichsee noch weit bedenklicher geworden als zuvor. Die Heranführung von Steinen, Kies und Sand durch die Glarner Linth hielt an und die Gefahr weiterer Dammbrüche, gefolgt von Überschwemmungen, stieg. Ein solcher Dammbruch erfolgte im Sommer 1782 beim sogenannten «Tuggener Wuhr», so dass nunmehr beinahe alles Wasser durch die «kleine Linth» abfloss und das eigentliche Flussbett beinahe ausgetrocknet war und selbst leere Schiffe nicht mehr passieren konnten. Die Schiffmeister waren da-

---

siècles. Schweiz. Zeitschrift für Geschichte. 20. 1970. S. 586ff.; auch in Deutschland waren die Getreidepreise stark gestiegen (W. ABEL, *Massenarmut und Hungerkrisen im vorindustriellen Deutschland*. Göttingen 1972. S. 51f.; M. J. ELSAS, *Umriss einer Geschichte der Preise und Löhne*. Leiden 1936. S. 599; J. FETTEL, *Die Getreide- und Brotversorgung der freien Reichsstadt Esslingen von 1350–1802*. Stuttgart 1930. S. 94ff.).

[41] StAZ, B II 958, S. 171f.; B IV 453, S. 149, 164, 171, 172ff.

her gezwungen die Genosssame Tuggen zu bitten, ihnen die Erlaubnis zum Befahren der «kleinen Linth» zu geben. An der nach Lachen einberufenen Konferenz der an der Schiffahrt interessierten drei Orte im März 1783 wurde von den Gesandtschaften nach vorgenommenem Augenschein neuerdings angeregt, die mit Gestrüpp bewachsene «Runse» der Spettlinth schiffbar zu machen. Zürich, das an der Instandhaltung eines leistungsfähigen Schiffahrtsweges das grösste Interesse hatte, ergriff hierauf an der Tagsatzung vom Juli 1784 die Initiative zur Verwirklichung des Planes. Ingenieur Sigmund Spitteler wurde mit der Aufstellung eines Projektes und später auch mit der Überwachung der Arbeiten betraut, jedoch erst nachdem sich nach vielem Hin und Her im Juli 1785 alle drei Obrigkeiten mit der Ausführung der notwendigen Arbeiten einverstanden erklärt hatten[42].

Keine Einigung wurde dagegen über die Verbesserung der Verhältnisse oberhalb der Ziegelbrücke und am Walensee erzielt. Infolge der Erhöhung des Bettes der Glarner Linth vermochten um 1783 die aus dem Walensee kommenden, mit Holz beladenen Schiffe das Joch der Ziegelbrücke nicht mehr zu passieren. Sie mussten oberhalb derselben geleert und unterhalb derselben wieder beladen werden. Der durch die Erhöhung des Flussbettes bewirkte Rückstau der Weesener Linth setzte überdies an den beiden Enden des Walensees immer grössere Wiesenflächen unter Wasser und liess sie versumpfen. In den Städtchen Weesen und Walenstadt drang das Wasser anlässlich der Schneeschmelze in die Häuser ein.

Die im Laufe des Jahres von beiden Enden des Walensees eingetroffenen Klagen hatten schon im Juli 1783 die an der Tagsatzung anwesenden acht alten Orte veranlasst, sich mit der Angelegenheit zu befassen. Auf Veranlassung Berns wurde der Berner Ingenieur Andreas Lanz beauftragt, ein Gutachten über die Möglichkeit der Behebung dieser Kalamitäten abzufassen. Innerhalb verhältnismässig kurzer Zeit legte Lanz der Tagsatzung vier Projekte für die Korrektion der Glarner Linth vor. Ein erster Vor-

---

[42] EA VII 2, S. 264, 267, 378, 379, 1212, 1217; EA VIII, S. 81, 85, 97, 99, 102, 107; StAZ, B VIII 215, Abschied Nr. 1, Beil. B und C.

schlag empfahl, den Fluss von der Näfelser Brücke an durch einen Kanal nach dem Walensee zu führen, was eine Ablagerung des vom Flusse mitgeführten Geschiebes im See erlaubt hätte. Plan zwei befürwortete eine Ableitung der Glarner Linth von der Einführung des Niederurnerbaches in dieselbe an in einem auszuhebenden Kanal in nordwestlicher Richtung bis zur Vereinigung desselben mit der alten Linth ungefähr 1 km unterhalb der St. Sebastianskapelle. Projekt drei schlug die Aushebung einer kürzeren Rinne, gleicherweise von der Einmündung des Niederurnerbaches an bis zu ihrer Einmündung in die alte Linth ungefähr 1 km unterhalb der Ziegelbrücke vor. Ein viertes Projekt beantragte die Beibehaltung des alten Flussbettes, jedoch seine Einengung durch Dämme und Fachwerk. Zu einem Beschluss über die Ausführung eines dieser Projekte sollte es jedoch weder 1784 noch in den folgenden Jahren kommen, weil kein Stand die erforderlichen finanziellen Opfer bringen wollte. Glarus behauptete, es habe überhaupt kein Interesse an der Linthschiffahrt, da sein Güterverkehr in der Regel von der Biäsche nach dem Hauptort und von dort nach Lachen zu Lande erfolge. Nicht einmal zur Wegräumung der die Schiffahrt behindernden Sandbank oberhalb der Ziegelbrücke fand sich das Land bereit. Schwyz zeigte gleichfalls geringen Eifer zur Sanierung der Verhältnisse in der Linthebene. Die March war lediglich Untertanenland, die Gaster nur gemeine Herrschaft beider Länder. Die Zolleinkünfte von Schwyz im Schloss Grynau aber waren weit geringer als diejenigen, die das Land in Brunnen vom Gotthardverkehr bezog.

Von allen Projekten zur Linthkorrektion fand im Jahre 1785 nur das bereits erwähnte, das die Ableitung des Flusswassers in die Spettlinth und deren Schiffbarmachung vorsah, die Zustimmung der drei Orte. Zürich schoss die für diese Arbeiten erforderlichen Summen vor, und die Anstalten zur Schiffbarmachung der Spettlinth schritten unter der Leitung Spittelers regelmässig voran, wie die jährlichen Rapporte an die interessierten Stände zeigen[43].

---

[43] EA VIII, S. 104, 117, 124, 126, 152, 155ff.; A 345; A 82, 6, Rechnung für die Schiffbarmachung der Spettlinth 1784–1790.

Infolge der unbefriedigenden Verhältnisse in der Linthschiffahrt und den zeitraubenden Güterfuhren auf der Zufahrtsroute aus Bünden verlagerte sich der Warenverkehr Zürichs mit Italien immer stärker auf den Weg über Horgen–Zug–Immensee–Küssnacht–Flüelen und den Gotthard. Auch für Fuhren aus dem Süden wies er, wie wir sahen, gewisse Vorteile auf. Der bedeutende Verkehr Italien–Basel–Nordwesteuropa über die Gotthardroute und Luzern wurde anderseits durch das neuangelegte moderne Strassennetz im Staate Bern begünstigt und führte ausschliesslich über eidgenössisches Gebiet, während dies bei Schiffstransporten auf dem Rhein oder für die Landroute über den Bözberg nicht der Fall war. Es erstaunt daher nicht, dass sich im Rechnungsjahr 1784/85 der gesamte Durchgangsverkehr in Urseren, das heisst am Gotthard, auf rund 3000 t Güter stellte, während derselbe in Weesen nur 960 t betrug. Die Arbeiten zur Schiffbarmachung der Spettlinth und zur Ableitung des Flusswassers in die neue Wasserstrasse waren erst 1790 vollendet, sollten jedoch zur allgemeinen Zufriedenheit ausfallen. Die günstigen Folgen der Verbesserung des Schiffahrtsweges scheinen sich bald bemerkbar gemacht zu haben, stieg doch im Rechnungsjahre 1790/91 die in Weesen durchgeführte Warenmenge auf 1028 t. Bereits im März 1791 wird aber von Schäden berichtet, die durch Hochwasser am «neuen Linthwerk» entstanden waren. Ohne Einführung der zuweilen wilden Glarner Linth in den Walensee war es nicht möglich, den Überschwemmungsschäden zu steuern[44].

Die Transporte zwischen Walenstadt und Zürich in beiden Richtungen waren in den 1780er Jahren mengenmässig bedeutender als in den 1770er Jahren und erreichten schon 1784/85 nahezu 1000 t. Davon waren rund 480 t von Zürich linthaufwärts geführte Güter, und zwar 37,7 t Eisen und Eisenwaren, 76,6 t Textilgewebe, 25,8 t Seide, der Rest andere Waren. Diese Zahlen weisen auf die Bedeutung des Zürcher Exportes von Textilwaren selbst in südlicher Richtung hin. Vergessen wir nicht, dass im Jahre 1787 im Kanton

---

[44] Tabelle I; W. Baumann, op. cit., S. 199; StAZ, B II 1028, S. 279; A 82, 6, 26. Februar 1791.

Zürich allein rund 34000 Baumwollspinner und 6480 Baumwollwebstühle gezählt wurden, während es dort 1785/86, also beinahe im selben Zeitpunkte, rund 2500 Seidenwebstühle gab. Die Einnahmen aus dem Fabrik- und Pfundzoll waren entsprechend hoch, betrugen sie doch im Rechnungsjahre 1786/87 172471 Pfund, um allerdings in den folgenden Jahren zu sinken. Ein Einnahmenminimum wurde 1788/89 mit nur 130868 Pfund erreicht[45].

Gegen Ende der 1780er Jahre begannen die Getreidepreise nicht nur in Nordfrankreich und in Süddeutschland, sondern auch in der Limmatstadt und im Glarnerland zu steigen, und zwar erfolgte die Preisentwicklung in Zürich weit regelmässiger als im westlichen Nachbarlande der Schweiz, wo noch 1787 eine zeitlich begrenzte Preisbaisse eintrat. In allen genannten Orten und Gegenden wurden jedoch im Jahre 1789 hohe Werte erreicht. In der Eidgenossenschaft scheinen schon im Februar dieses Jahres die Getreidevorräte recht knapp gewesen zu sein, so dass u. a. der bernische Landvogt in der Grafschaft Baden eine Ausfuhrsperre für Korn verhängen zu müssen glaubte. In Zürich stellte man im Juli 1789 eine starke Preissteigerung des Getreides fest, die sich bis im November fortsetzte, um in diesem Monat einen vorläufigen Höchstwert zu erreichen. Erwähnenswert ist ferner die Tatsache, dass 1789 die Agrarkrise in der Schweiz wie in Frankreich mit einer industriellen Produktionskrise zusammenfiel, wie in der Limmatstadt die verminderten Einnahmen aus dem Fabrik- und Pfundzoll und im Berner Gebiet die geringere Zahl der gemessenen

---

[45] Tabelle I; StAZ, D 101, Tabelle der von Zürich nach Walenstadt geführten Güter 1779–1785; F III 32, 1786/87 bis 1790/91; C. E. Labrousse, *La crise de l'économie française à la fin de l'ancien régime et au début de la révolution*. Paris 1944. S. IX–XII; E. Labrousse, P. Léon, P. Goubert, J. Bouvier, C. Carrière et P. Harier, *Histoire économique et sociale de la France*. Paris 1971. I, S. 386; selbstverständlich war die Agrarkrise auch in anderen Kantonen spürbar, zum Beispiel im Staate Bern, der vorsorgliche Massnahmen traf (StABE, Mandatenbücher Nr. 29, S. 659, Nr. 30, S. 11, 13ff.); im Glarnerland stiegen mit den Kornpreisen die Brotpreise (E. Dürst, op. cit., S. 46). Die Agrarkrise von 1789 hatte auch auf Deutschland übergegriffen, wo die Kornpreise gleichfalls angestiegen waren (W. Abel, *Massenarmut*, op. cit., S. 52; M. J. Elsas, op. cit., S. 599).

Baumwoll- und Leinwandtücher zeigen. Bereits im Rechnungsjahre 1790/91 stiegen jedoch in Zürich die Einnahmen aus dem Fabrik- und Pfundzoll erneut, während die Getreidepreise sich nur sehr langsam senkten. Als der Kernenpreis im Juli 1792 die einigermassen übliche Höhe von etwa 5 fl. pro Mütt erreicht hatte, glaubte man normaleren Zeiten entgegen zu gehen, jedoch sollte man sich gründlich täuschen, denn bald darauf brach der erste Koalitionskrieg gegen die französische Republik aus, welcher der Eidgenossenschaft neue Versorgungsschwierigkeiten brachte[46].

Nur für den verhältnismässig kurzen Zeitabschnitt von 1779 bis 1785 besitzen wir summarische Angaben über die von Zürich nach Walenstadt gesandten Güter. Die pro Jahr beförderte Warenmenge schwankte zwischen 388 t und 669 t, wobei das grösste Verkehrsvolumen auf das Jahr 1781 fiel. Vom Gesamtgewicht von 3589 t Waren, die im Verlaufe von sieben Jahren linthaufwärts geführt wurden, entfielen 7,5% auf Seide, wohl zum Teil Petenuzzi, zum Teil Trame, 14,9% auf Gewebe verschiedener Art, vermutlich in erster Linie halbseidene und baumwollene Zeuge, die in den Verlagsunternehmen der Limmatstadt fabriziert worden waren, 6,4% auf Eisen und Eisenwaren und 71,2% auf «Ordinari-Waren», für die nähere Angaben fehlen.

Über den von Ragaz nach Walenstadt gerichteten Güterverkehr sind gleichfalls nur fragmentarische Angaben erhalten geblieben in Form von Auszügen aus dem Hausmeisterbuch des letzteren Ortes. Aus diesen ist ersichtlich, dass in den 1760er Jahren von den Schiffleuten des Städtchens Walenstadt nach Zürich, Horgen und Rapperswil beschränkte Mengen folgender Güter geführt werden konnten: Eisenwaren und Stahl (ohne Herkunftsangabe), «Anken», Spalenkäse, Libet (das heisst minderwertiges Mehl), Landwein, Salpeter, Wolle, Rammholz, Rebstecken und Mühlsteine. Wie bekannt ist, bezogen Glarner Kaufleute nicht nur Rohbaumwolle aus den Hafenstädten in Nordwesteuropa, sondern auch aus Genua und Livorno über die Bündner Pässe, von der Anfang 1785 eine Partie in Sargans beschlagnahmt wurde.

---

[46] StAZ, D 101, Tabelle der von Zürich nach Walenstadt geführten Waren 1779–1785; D 38; F III 32, 1786/87–1796/97.

In Ragaz waren den Widrig als Faktoren Capethuler & Chiodera gefolgt. Sie sandten die von Chur kommenden Waren an die beiden Faktoren zu Walenstadt, in der Zeit von 1788 bis 1795 an Bernold & Comp. 17 684 Stück. Mit Faktor Huber in diesem Städtchen hatten sie während derselben Zeitspanne einen Gesamtumsatz von 14 595 Stück, wobei es sich im letzteren Falle sowohl um bergwärts als auch um talwärts spedierte Waren handelte. Während alle für die Innerschweiz und Zürich bestimmten Güter den Zoll zu Weesen zu passieren hatten, war dies für an Glarner gesandte Waren nicht der Fall. Letztere wurden von Walenstadt mit Schiffen an die Biäsche geführt und dort ausgeladen[47].

Den ersten noch erhaltenen Journalen der Firma Pestalutz im Thalhof ist zu entnehmen, dass gegen Ende der 1780er und zu Beginn der 1790er Jahre die Zürcher Unternehmer die Waren von und nach Italien sowohl über den Gotthard als auch über Chur spedieren liessen. Die Rohbaumwolle aus Saloniki und Zypern zum Beispiel wurde nun von ihren Ursprungsorten nach Livorno oder Genua verschifft, von wo sie über den Gotthard die Limmatstadt erreichte, ebenso die Färberdistel Saflor. Anderseits hatten die Zürcher Kaufleute Konsignationslager für die von ihnen fabrizierten Gewebe in den beiden Hafenstädten errichtet. Die Geschäftsbeziehungen der erwähnten Zürcher Firma mit Churer und Altdorfer Speditionshäusern zeigen, dass je nach Konvenienz die Bündner oder die Gotthardroute für die Warentransporte gewählt wurde. Die Erhöhung des Verkehrsvolumens auf der Route über Horgen nach Küssnacht am Rigi ist jedoch nicht ausschliesslich vermehrten Warensendungen von und nach Zürich über den Gotthardpass zuzuschreiben, sondern gleichfalls der beginnenden Verlagerung des Schwerpunktes der Florettseiden- oder Schappespinnerei aus dem Zürchergebiet nach der Innerschweiz, wo neben Basler Bandfabrikanten auch Seidenstoffabrikations-Verlage der Limmatstadt Schappe zu beziehen begannen[48].

---

[47] Archiv der Ortsbürgergemeinde Walenstadt, Faszikel E; Hausmeisterbuch.

[48] StAZ, D 314, 315, 316; D 16, 18, 20 und 100; D 104; StASZ, Abteilung I, Theke 512, Zoll zu Küssnacht; Landrechnungsbücher; R. Fassbind, *Die Schappe-Industrie in der Innerschweiz.* Stans 1950. S. 44ff.

11. Die Zeit des ersten Koalitionskrieges

Die Folgen des im April 1792 ausgebrochenen neuen Konfliktes zwischen Frankreich und einer Koalition europäischer Mächte begannen sich in der Eidgenossenschaft erst zu Beginn des Jahres 1793 bemerkbar zu machen. Bereits im Februar dieses Jahres hatten beträchtliche Kornkäufe von Schweizern in Lindau Aufsehen erregt. Auf deutscher Seite verdichtete sich der Verdacht, Schweizer, namentlich Basler, trieben Schleichhandel mit Korn, indem sie dieses nach Frankreich ausführten. Es wurde vorerst eine Kornsperre gegen die Rheinstadt verhängt. Noch am 20. Februar 1793 war zwar den übrigen Orten ein freier Getreideverkehr zugesichert worden. Allein schon am 2. März des gleichen Jahres erhielten die Orte die Mitteilung, dass sich «bei den gegenwärtigen bedenklichen Zeiten» und wegen der inner- und ausserhalb der Grenzen des schwäbischen Kreises sich sammelnden Heere in Süddeutschland eine fühlbare Teuerung der Lebensmittel bemerkbar mache, so dass eine Beschränkung der Kornausfuhr notwendig werde; seit 1791 war übrigens eine Steigerung der Kernenpreise in ganz Süddeutschland eingetreten. Im September 1793 wurde von seiten des Kreises neuerdings die Besorgnis geäussert, es werde in der Eidgenossenschaft mit dem aus Schwaben herangeführten Getreide unerlaubter Handel mit der französischen Republik getrieben. Österreich ergriff eine Vorsichtsmassnahme; am 26. November traf in Zürich die Nachricht ein, in den vorderösterreichischen Landen sei jede Aus- und Durchfuhr von Getreide gesperrt, was mit einer weitgehenden Blockierung der Kornzufuhr aus Deutschland in die Schweiz identisch war. Vor dem 19. Oktober gekauftes Korn konnte in Stockach noch passieren, später gekauftes nicht mehr. Infolge der verhinderten Zufuhr und geringer eigener Ernten stieg in Zürich der Preis von einem Mütt Kernen von 7 fl. 28 sh. rasch auf 9 fl. 1 sh. Auch im Gebiete Berns war das Getreide knapp, so dass der Anbau von Kartoffeln gefördert werden musste. Im Laufe des Sommers 1794 trat zwar vorübergehend eine leichte Entspannung der Lage auf dem Kornmarkte der Limmatstadt ein. Bereits im Herbst dieses Jahres verteuerte sich jedoch das Korn in Zürich und im Kanton Bern erneut, wie auch der

Brotpreis im Glarnerland stieg. Anfang Oktober 1794 sah sich die Obrigkeit der Limmatstadt veranlasst, durch ein Mandat jede Getreideausfuhr zu verbieten. Bern hatte schon im Januar dieses Jahres das Ausfuhrverbot für Getreide, Mehl, Brot und Kartoffeln bestätigt. Im Laufe des Jahres 1795 stieg der Kernenpreis in der Limmatstadt weiter, um im Juli den Höchstwert von 16 fl. pro Mütt zu erreichen. Kornteuerung und Agrarkrise waren in Mitteleuropa allgemein. In der Schweiz machten die Brotpreise im Glarnerland die Bewegungen der Zürcher Kernenpreise mit; das Land Schwyz litt an Fruchtmangel. Am 14. August 1795 gab die Berner Obrigkeit den Kornhandel im Inland sogar wieder frei in der Überzeugung, dass angesichts der verbreiteten Agrarkrise die Ursachen der Teuerung im eigenen Hoheitsgebiet nicht behoben werden könnten[49].

Der Zürcher Kornmarkt hatte die Glarner als regelmässige Käufer von Getreide allmählich, im Jahre 1793 jedoch endgültig verloren. Denn das Kornkontingent für das Land war nun vom schwäbischen Kreis mit demjenigen des Rheintals, des Thurgaus, des Stifts und der Stadt St. Gallen sowie denjenigen der beiden Appenzell kombiniert worden, während im Kontingent für Zürich auch die Anteile von Zug und Unterwalden inbegriffen waren.

Es half den Schweizern im übrigen wenig, wenn der schwäbische Kreis die Ausfuhr bescheidener Kornmengen an die Stände bewilligte, weil die vorderösterreichische Regierung am Transitverbot festhielt und insbesondere der Befehlshaber der am Oberrhein operierenden Truppen, Graf Clerfayt, zwecks ausreichender Versorgung des eigenen Heeres den Durchpass von Lebensmitteln untersagte. Die Belieferung der Zürcher und übrigen eidgenössischen Märkte mit Korn blieb daher völlig unzureichend.

Durch Kreisbeschluss vom 21. März 1795 ordnete man zwar eine neue Kornverteilung für die einzelnen Orte an. Allein im selben

---

[49] B. Gebhardt, op. cit. III, Stuttgart 1960. S. 9ff.; J. Dierauer, op. cit. IV, S. 406ff.; StAZ, B II 1040, S. 23, 84, 102, 144, 167; B II 1042, S. 73, 170, 187, 217; B II 1044, S. 3, 67, 215, 245; B II 1046, S. 180; E. Dürst, op. cit., S. 46; StABE, Mandatenbücher Nr. 32, S. 591, Nr. 33, S. 57, 168ff.; W. Abel, *Massenarmut*, op. cit., S. 52; M. J. Elsas, op. cit., S. 599; Chr. Pfister, op. cit., S. 154.

Frühjahr wurde aus militärischen Gründen die Zufuhr nach der Eidgenossenschaft neuerdings gesperrt. Nachdem im Juli 1795 der Preis der Kernen pro Mütt in Zürich auf beinahe das Dreifache desjenigen vom Juli 1791 gestiegen war – er war auch in Augsburg und anderswo sehr hoch –, konnte der von der Tagsatzung an die Versammlung der Fürsten und Stände des schwäbischen Kreises zu Meersburg delegierte Landweibel Rogg mit einiger Berechtigung darauf hinweisen, dass falls die Getreidepreise in der Schweiz noch weiter steigen sollten, man mit Unruhen zu rechnen haben würde. Ein im selben Monat von der Tagsatzung an den Regierungspräsidenten von Summerau gerichtetes Schreiben bestätigte die Notlage. Nicht weniger bedenklich als die Ernährungslage im Glarnerlande war diejenige im Kanton Schwyz. Am 3. Oktober ging ein Schreiben dieses Standes an Zürich ab, in dem er dringend die Lieferung von Korn forderte. Da jedoch in Deutschland selbst eine Notlage herrschte, erfolgte vorerst keine Antwort. Erst am 8. Dezember 1795 ging eine Missive von Stuttgart an Zürich ab, besagend, dass der Stand neben 100 Malter für die Grafschaft Baden für sich ein wöchentliches Quantum von 1200 Malter zugeteilt erhalten habe[50].

Wie öfters in Zeiten bewaffneter Konflikte zwischen Frankreich und dem römisch-deutschen Reich, wenn der Güteraustausch mit den nördlichen Nachbargebieten der Schweiz mit Schwierigkeiten verbunden war, erhöhte sich auch während des ersten Koalitionskrieges das Verkehrsvolumen auf der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich beträchtlich. Insbesondere hatte die Verkehrsdichte linthabwärts seit 1792 stark zugenommen und war schon 1793 erheblich, um 1794/95 mit einem Total von über 1500 t in beiden Richtungen transportierter Güter einen Höhepunkt zu erreichen. Ähnlich war übrigens die Entwicklung des Gotthardverkehrs mit dem Unterschied, dass dort das grösste Verkehrsvolumen auf das Rechnungsjahr 1795/96 fällt. Auf der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich waren es neben anderen Gütern schon 1792 grosse Mengen

[50] F. KUNDERT, op. cit., S. 161ff., 165; EA VIII, S. 217; StAZ, B VIII 220, Abschied v. Juli 1795, § 11 und Beil. D, I, K, L; A 202, 7, Nr. 147; B IV 519, S. 137f., 293; B II 1050, S. 259; StABE, Mandatenbuch Nr. 33, S. 411f.

von Reis aus dem Piemont und aus der Lombardei, die ungeachtet neuer Überschwemmungen durch Landquart und Glarner Linth sowie anderer Verkehrshindernisse über die Bündner Pässe und Walenstadt Richtung Zürich und Basel durchgeführt wurden. Es waren Gütermengen, zu deren Unterbringung die vorhandenen Susten nicht genügten, zu deren Beförderung die vorhandenen Fuhrwerke und die Schiffe der Schiffmeister der drei Stände nicht ausreichten, so dass mit Aufbewahrung unter freiem Himmel und mit beträchtlichen Verspätungen gerechnet werden musste. All dies wirkte sich jedoch unter den gegebenen Umständen nicht nachteilig auf die Durchfuhr aus, weil scheinbar die Gotthardroute überbelastet war. Nicht zu Unrecht verdächtigte man nicht nur in der Limmatstadt, sondern auch am österreichischen Zollposten zu Rheinfelden, wo sie im Februar 1793 unvorsichtigerweise eine grössere Menge Reis durchführen liessen, Glarner und Basler Kaufleute des verbotenen Schmuggelhandels mit diesem Nahrungsmittel nach Frankreich. Denn ein Teil desselben, das aus Gebieten stammte, die sich unter österreichischer Herrschaft befanden, wurde seit einiger Zeit nicht nur an die Stadt Strassburg, sondern auch an die französische Rheinarmee geliefert. Allerdings wurde diesbezüglich von seiten Frankreichs ein gewisser Druck auf die schweizerische Rheinstadt ausgeübt. In ihrer Rückäusserung auf Anfragen aus Zürich, ob ein solcher Schleichhandel stattfinde, gab Basel nur ausweichenden Bericht. Es beeilte sich jedoch, am 20. April 1793 den direkten Reistransit nach Frankreich zu unterbinden. Das Ausfuhrverbot wurde jedoch nicht auf das benachbarte Bistum Basel ausgedehnt.

Der zusätzliche Verkehr auf der Wasserstrasse wirkte sich nachteilig auf die normale Zufuhr von Rohmaterialien für die Zürcher Textilgewerbe aus. So vernehmen wir u. a., dass im Januar 1794 zahlreiche für die Limmatstadt bestimmte Baumwollballen auf der Route liegen geblieben, durchnässt und zum Teil schadhaft geworden waren. Die Schiffmeister waren mit Arbeit überlastet und hatten einen Teil der talwärts zu führenden Waren den Holzschiffleuten überlassen müssen. Letzteren war jedoch bereits Anfang 1795 die Möglichkeit zur Beförderung von Kaufmannsgütern auf dem Wasserweg wieder entzogen worden. Es ist begreiflich, dass

sowohl die Fuhrleute im Sarganserland als auch die Schiffmeister diese Hochkonjunktur im Transportgewerbe benutzten, um Lohnerhöhungen zu fordern; auch die Speditoren in Ragaz und Walenstadt liessen sich die Gelegenheit nicht entgehen, um eine Revision der Tarife anzustreben[51].

Die Reisfuhren hatten allerdings bald einmal ein Ende. Nach dem Bekanntwerden des Schleichhandels mit Frankreich wurden sie zweifellos von dem die Lombardei beherrschenden Österreich an ihrem Ausgangsorte unterbunden. Da jedoch das von deutscher Seite streng rationierte, von Österreich blockierte Basel auf eine vermehrte Zufuhr von Nährfrüchten angewiesen war, dachte man zunächst daran, sich in London oder Hamburg amerikanisches Korn oder Mehl zu beschaffen. Als leichter realisierbar erwies sich jedoch der Ankauf von Getreide in Pontelagoscuro bei Ferrara am Po, das man, da eine österreichische Transiterlaubnis nicht zu erhalten war, über Bergamo, den San-Marco-Pass, Morbegno, Chiavenna nach Chur und von dort über Walenstadt und Zürich an seinen Bestimmungsort zu führen gezwungen war. Dabei wurde für diesmal zweifellos ein Transport auf dem von Österreich beherrschten Stück des Rheins geflissentlich vermieden[52].

Im Gegensatz zu den Verhältnissen im Jahre 1789 zeigt sich in den 1790er Jahren in der Eidgenossenschaft eine deutliche «Asymmetrie» zwischen den Bewegungen der Getreidepreise und dem Wechsel der Produktivität in den Textilgewerben, indem sowohl die Einnahmen aus dem Fabrik- und Pfundzoll in Zürich als auch die Produktion im Berner Baumwollgewerbe im Jahre 1792 deutlich geringer sind als vorher, um später bis 1797 erneut anzusteigen, während die Getreidepreise in Zürich, im Glarnerland und im Bernergebiet im Jahre 1795 ihren höchsten Punkt erreichen.

Das hohe Verkehrsvolumen auf der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich sollte nicht von langer Dauer sein. Infolge des Feldzuges General Bonapartes in Norditalien und der Besetzung der Poebene

---

[51] Tabelle I; W. Baumann, op. cit., S. 199; StAZ, D 50, S. 52ff., 123ff., 127; A 82, 6, 1794–1796; F III 70, S. 1ff.; StABS, Protokoll Kleiner Rat 166, fol. 59, 143, 153, 159, 163, 214, 220.

[52] StABS, K 3, 4, Fruchtkammer, S. 308, 316, 328, 342, 346, 360, 362; StAZ, B II 1048, S. 244.

durch französische Truppen 1796 nahm es rasch ab. Im Rechnungsjahre 1796/97 betrug die in Weesen verzollte Warenmenge nur noch 920 t. Im selben Jahre verminderte sich auch der Warenverkehr über den Gotthardpass[53].

12. Die Zeit des zweiten Koalitionskrieges

Der nach dem Abschluss des Feldzuges Napoleons in Oberitalien zwischen Frankreich und Österreich abgeschlossene Friede von Campo Formio hatte keinen Bestand. Bereits um die Jahreswende von 1798 auf 1799 bildete sich eine neue Koalition europäischer Mächte gegen die französische Republik, und nach dem Plane des Wiener Hofes sollten österreichische und russische Heere das Territorium der Schweiz besetzen, die als Helvetische Republik 1798 zum Satellitenstaate Frankreichs herabgesunken war. Im Laufe der ersten Schlacht von Zürich eroberten im Juni 1799 österreichische Truppen unter Erzherzog Karl die Limmatstadt, während im September des gleichen Jahres die Franzosen unter General Masséna von ihr erneut Besitz ergriffen. Die Linth zwischen Walen- und Zürichsee war verurteilt, für einige Zeit Kampflinie zu werden; der Verkehr auf der Wasserstrasse war lahmgelegt. Auch die Pässe in Graubünden und der Gotthardpass waren infolge der kriegerischen Operationen der feindlichen Heere zeitweilig gesperrt, der Flecken Altdorf und das Kloster Disentis gingen in Flammen auf. Das Land wurde infolge der Besetzung durch fremde Truppen völlig ausgesogen. Handel und Gewerbe lagen darnieder. Unter diesen Umständen ist es nicht verwunderlich, dass die Verkehrsdichte auf der Wasserstrasse im Jahre 1799 einen Tiefpunkt erreichte und das auf ihr beförderte Gütergewicht lediglich 303 Zentner betrug. Erst die zweite Hälfte des Jahres 1800 sollte mit 194 t eine leichte Steigerung des Verkehrsvolumens bringen.

An eine Korrektion des Flussbettes der Linth war während der Epoche der Helvetischen Republik nicht zu denken, und der

[53] StAZ, F III 32, 1790–1797; F III 70; Zürcherisches Donnstagsblatt; Tabelle III; StABE, Mandatenbuch Nr. 33, S. 57, 168ff.; W. Baumann, op. cit., S. 197; E. Dürst, op. cit., S. 46.

neugeschaffene Kanton Linth, der im Gebiete des Flusses eine administrative Einheit brachte, entbehrte der finanziellen Mittel, um irgend etwas gegen die fortschreitende Versumpfung der Linthebene unternehmen zu können. Erst die Tagsatzung vom Juli 1804 fasste den grundsätzlichen Beschluss zur Sanierung der Verhältnisse im Linthgebiet, indem sie auf das erste Projekt von Ingenieur Andreas Lanz zurückgriff, das die Einführung der Glarner Linth in den Walensee als «Ausgleichsbecken» postulierte[54].

Zusammenfassung

In dieser Studie wurde darzulegen versucht, welche Einflüsse für die Veränderungen des Verkehrsvolumens auf der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich zwischen 1600 und 1800 massgebend waren. In erster Linie sind es die direkten und indirekten Auswirkungen ausländischer bewaffneter Konflikte gewesen. Als «Ausland» in diesem Sinne ist auch das Gebiet der Drei Bünde Rhätiens zu betrachten, deren Gewicht als Gesamtstaat unbedeutend war. Seit dem Beginn des 17. Jahrhunderts kam es zu Versuchen der Einflussnahme europäischer Mächte in diesem Gebiet wichtiger Alpenübergänge, Versuche, die ihren Höhepunkt während des Dreissigjährigen Krieges erreichten, als die Pässe wegen der dort herrschenden Unsicherheit für den Güterverkehr unbenützbar waren und die Wasserstrasse von ihrem weiten Einzugsgebiet im Südosten Europas praktisch abgeschnitten war. Das Ende des Krieges hatte jedoch für das Verkehrsvolumen auf der Wasserstrasse gleichfalls ungünstige Folgen. Dank dem nun im Gebiete des römisch-deutschen Reiches herrschenden Friedenszustande wandte sich ein Teil des erneut aus dem Süden kommenden Güterstromes und desjenigen, der aus den Niederlanden nach Italien gerichtet war, auf die Verkehrsader des Rheins und auf die Landroute, die von Lindau über Ulm nach Frankfurt, das heisst über innerdeutsche Gebiete führte. Auch der Warentransport über den Gotthardpass, der durch den Krieg nur für kürzere Zeit behindert worden war,

[54] StAZ, LL 1, 3.

hatte an Bedeutung gewonnen. Der langandauernde Konflikt brachte somit für die Wasserstrasse durch die Linth eine bleibende Verminderung des Verkehrsvolumens.

Die Eroberung der Freigrafschaft Burgund durch Frankreich hatte höchstens eine mässige Zunahme der Salzfuhren für die Innerschweiz auf der Wasserstrasse zur Folge. Anders verhielt es sich mit den nachfolgenden europäischen Blockadekriegen, die insofern sie Nachbargebiete der Schweiz in Mitleidenschaft zogen, eine Beschränkung, wenn nicht eine Behinderung der Zufuhren aus Schwaben, der Kornkammer der Eidgenossenschaft, mit sich brachten. Diese bewaffneten Konflikte hatten, wenn sie zur Besetzung süddeutscher Gebiete durch französische Heere oder zur Bildung innerdeutscher Fronten führten, häufig den Ausfall einer oder mehrerer Konkurrenzrouten der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich zur Folge, was immer dann verkehrsfördernde Auswirkungen für diese hatte, wenn die Zufuhr zumindest aus neutralen Gebieten südlich der Alpen noch möglich war. Auch Agrarkrisen im Süden Deutschlands favorisierten in der Regel ein Anwachsen des Verkehrsvolumens. Eine Zufuhr von Getreide, Reis und anderen Mangelwaren über die Bündner Pässe und die Wasserstrasse wurde immer dann versucht, wenn die Preise infolge geringen Angebotes hoch genug gestiegen waren, um vermehrte Frachtkosten erträglich zu machen. Meistens begünstigten die europäischen Blockadekriege auch die Textilgewerbe und den Textilhandel der industrialisierten Orte. Selbst reichsmerkantilistische Massnahmen gegen alle oder einen Teil der Stände waren von geringer Wirkung, insofern Korn, Reis und textile Rohstoffe aus venezianischen oder päpstlichen Gebieten eingeführt werden konnten.

Verkehrshemmend waren innerschweizerische bewaffnete Konflikte zwischen Ständen verschiedener Konfession; sie waren jedoch meist von kurzer Dauer. Weit nachteiliger für das Verkehrsvolumen wirkten sich die saumseligen Transporte auf den Zufahrtsrouten zur Wasserstrasse aus, weil sie die Kaufleute veranlassten, andere Transportwege zu wählen. Auch die klimatischen Verhältnisse wirkten sich erschwerend auf das Befahren der Wasserstrasse aus. Für das Verkehrsvolumen ungünstige Folgen hatte endlich die allmählich sich geltend machende Verlagerung der Verbindungen mit

Übersee, namentlich mit Ostindien, auf den direkten Seeweg und die Aufnahme des Warenverkehrs mit Amerika, indem die Seehäfen an der Westküste Europas und im westlichen Mittelmeer für die Handelsbeziehungen der Schweiz an Bedeutung gewannen. Dank dieser Verlagerung sollte der Gotthard zum bevorzugten transalpinen Handelsweg in Zentraleuropa werden, während sie auf der Walenseeroute zu einer Verminderung des Verkehrsvolumens und zur Vernachlässigung der Transportorganisationen führen sollte. Als es gegen Ende des 18. Jahrhunderts zu einer unerwarteten Steigerung des Transportvolumens kam, waren diese dem Erfordernis rascher Beförderung der Waren nicht mehr gewachsen.

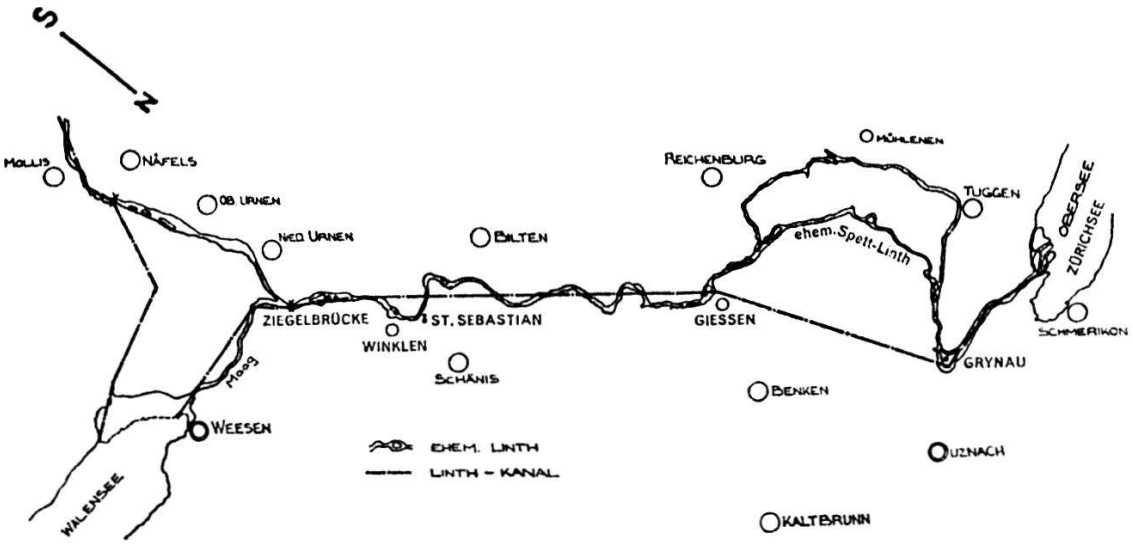
Leicht erklärbar ist das Steigen der Getreidepreise in der Schweiz während der Agrarkrisen im mitteleuropäischen Raum in den Jahren 1699, 1770/71, 1789 und 1795, weil die zunehmende Graswirtschaft im Lande eine immer stärkere Abhängigkeit von der Einfuhr fremden Korns brachte. 1699, 1770/71 und 1789 fielen die Agrarkrisen mit einer Abnahme der Produktion in den schweizerischen Textilgewerben zusammen. 1795 war dies nicht der Fall[55].

Mit dem Bau des Linthkanals sollte man mit einiger Verzögerung am 1. September 1807 beginnen. Zu dessen Finanzierung war eine Aktiengesellschaft mit einem Grundkapital von 1600 Aktien zu 200 Franken alter Währung gegründet worden, das später auf 4070½ Aktien erhöht werden sollte. Als technischen Spezialisten zog man den Rheininspektor J. J. Tulla bei, der jedoch nur in den Jahren 1807 und 1808 direkt oder indirekt an den Arbeiten mitwirkte. Das Hauptverdienst für die erfolgreiche Durchführung der Linthkorrektion kommt dem Präsidenten der Linthkommission, Hans Conrad Escher von Zürich, zu, der mit nie erlahmender Energie und grossem persönlichen Einsatz das Unternehmen zu Ende führte. Es wurde in der Weise durchgeführt, dass es eine beträchtliche Senkung des Wasserspiegels des Walensees erlaubte und damit eine Entsumpfung der überschwemmten Gebiete möglich machen sowie zugleich die Schiffahrt erleichtern sollte[56].

---

[55] StAZ, F III 32, 1767/68–1775/76; Anmerkungen Nr. 22 und 46.

[56] G. H. Legler, *Über das Linthunternehmen*. Jahrbuch des Historischen Vereins des Kantons Glarus, Heft IV, Glarus 1868. S. 60ff.

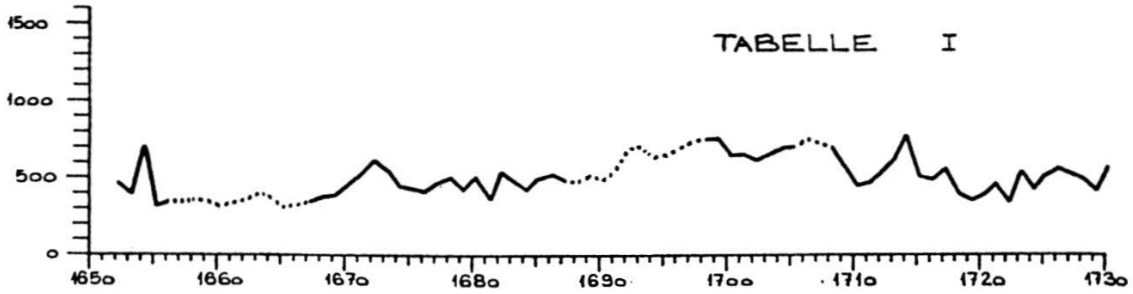


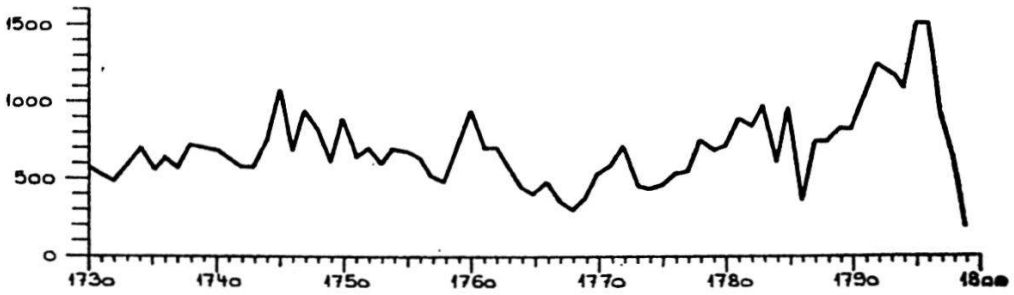
Verwendete Abkürzungen und Erklärung wenig gebräuchlicher Ausdrücke

StAZ	Staatsarchiv des Kantons Zürich
StABE	Staatsarchiv des Kantons Bern
StABS	Staatsarchiv des Kantons Baselstadt
StASG	Staatsarchiv des Kantons St. Gallen
StASZ	Staatsarchiv des Kantons Schwyz
Anh.	Anhang
Beil.	Beilage
Tags.	Tagsatzung
fl.	Florin (Rechnungsgulden)
sh.	Schilling
Agrumi	säuerliche Früchte (Zitrusfrüchte)
Frutti	getrocknete Früchte
Orsel, Orcella	Färberflechte: liefert rote Farbe.
Petenuzzi	Nicht verspinnbare wirre Fäden, das heisst Abfall bei der Schappespinnerei. Er konnte nur noch zum Abdichten der Schiffe Verwendung finden.
Galetten, Indiennes, Saflor, Strazze, Strusi:	siehe H. C. Peyer, op. cit., S. 299f.
1 Mütt	82,8 l.
1 Malter	150 l.

TONNEN

TABELLE I



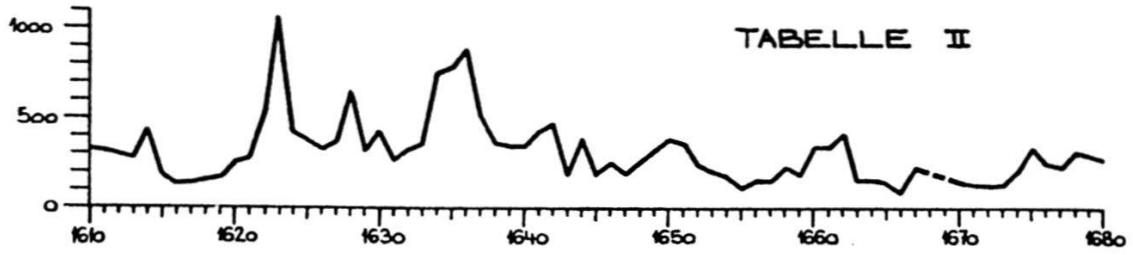


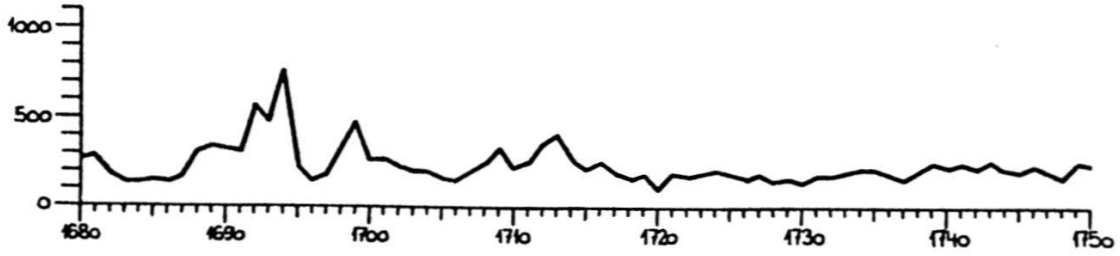
——— ERRECHNETES VERKEHRSVOLUMEN

····· ANGENOMMENES VERKEHRSVOLUMEN

SCHILLINGE

TABELLE II





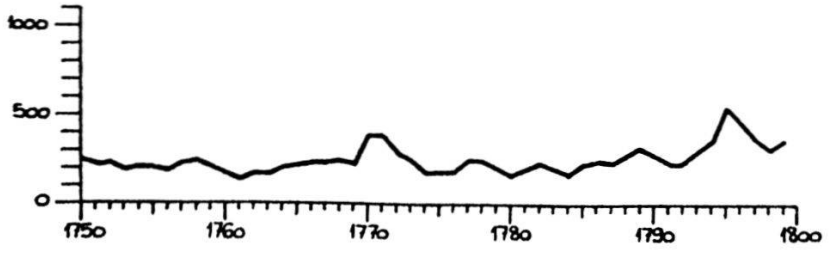
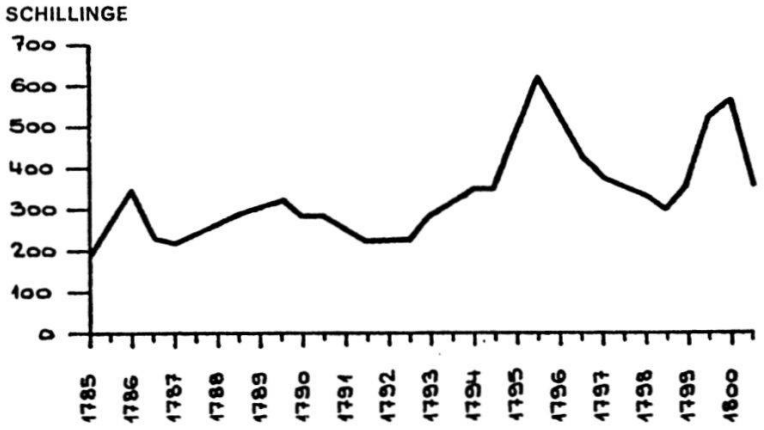


TABELLE III



Erläuterungen zu den graphischen Darstellungen

Tabelle I

Die Kurve der in Weesen durchgeführten Warenmengen in Tonnen pro Jahr ist aufgrund der dortigen Zolleinnahmen berechnet worden. Im Rechnungsjahre 1794/95 transitierten in Weesen nach den frühesten noch erhaltenen Angaben des Zoll- und Schiffamtes in Zürich, das die Einziehung dieser Zollgebühren besorgte, gesamthaft 15136 Stück (StAZ, F III 70). Da die Zoll- und Frachtgebühren nicht pro Gewicht, sondern pro Stück erhoben wurden, hatten die Absender die Neigung, die Stücke möglichst schwer zu machen. Aus diesem Grunde war eine Begrenzung des Stückgewichtes notwendig geworden. Nach dem Abschied vom Juli 1748, der sich auf weitere aus den Jahren 1611 und 1612 beruft, wurde das Höchstgewicht auf 225 bis 250 Pfund pro Stück festgesetzt (EA VII 2, S. 72). Aus Gründen der Vorsicht wurde hier nur mit einem Durchschnittsgewicht von einem Meterzentner pro Stück gerechnet. Laut dem Schwyzer Landrechnungsbuch erhielt das Land für das Rechnungsjahr 1794/95 vom Weesener Zoll den Betrag von 494 fl., beide Stände Glarus und Schwyz zusammen 988 fl. Zuvor war an Weesen für seine Burgerschaft ein Viertel des Nettoertrages ausbezahlt worden. Vom Bruttozollertrag wurde jedoch jährlich ein nicht genau berechenbarer Betrag zur Deckung der «Reisekosten» abgezogen. Es handelte sich dabei um die Auszahlung von «Gratifikationen» anlässlich der Rechnungsabnahme an die beiden anwesenden Landsäckelmeister, den regierenden Landvogt in der Gaster, den Weesener Bannerherr, den Zoller, die Kapuziner, die Klosterfrauen, den Untervogt und den Zähler zu Weesen, an die Schreiber, Weibel, Läufer und Be-

dienten sowie weiter um Beträge zur Deckung der Ausgaben für Küche, Keller, Stallungen usw. (StASG, Rubrik 168, A. Kantonales Zollwesen, F 13, Zollrechnung vom 30. März 1778). Aufgrund der Summe der Einnahmen von Schwyz, Glarus und Weesen und der im Stichjahre in Weesen durchgeführten Stückzahl beziehungsweise Zentner lässt sich ein Faktor errechnen, mit dem die Einnahmen multipliziert wurden, um das mutmassliche Gesamtgewicht zu erhalten. Damit werden nicht effektive Gesamttonnagen nachgewiesen, jedoch angesichts fehlender präziserer Angaben wenigstens annähernde Werte errechnet, welche die Zeichnung einer «Konjunkturkurve» ermöglichen, deren Verlauf, wie im Texte nachgewiesen wird, einer Zu- beziehungsweise Abnahme des Verkehrsvolumens durchaus entspricht.

Tabelle II

Hier sind die Preise pro 1 Mütt Kernen aufgeführt. Von 1610 bis 1773 konnte ich mich auf die Angaben von Joh. Heinrich Waser (StAZ, B X 27, 38), stützen, von 1773 bis 1800 auf die berechneten Jahresdurchschnitte aus den Angaben über die wöchentlichen Kernenpreise, die in den «Zürcherischen Donnerstags-Nachrichten» beziehungsweise im «Donnstagsblatt» aufgeführt sind. Stichproben haben ergeben, dass die von Waser aufgeführten Jahresmittel nicht immer genau stimmen. Die Preistendenzen scheinen jedoch richtig angegeben zu sein.

Tabelle III

Hier sind die Preise pro Mütt Kernen von 1785 bis 1800 aufgrund der wöchentlichen Angaben im «Zürcherischen Donnstagsblatt» in Halbjahresdurchschnitten angegeben.