

Die Schifffahrt durch die Linthebene

Autor(en): **Glaus, Beat**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Marchring**

Band (Jahr): - **(2017)**

Heft 59

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1044380>

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.

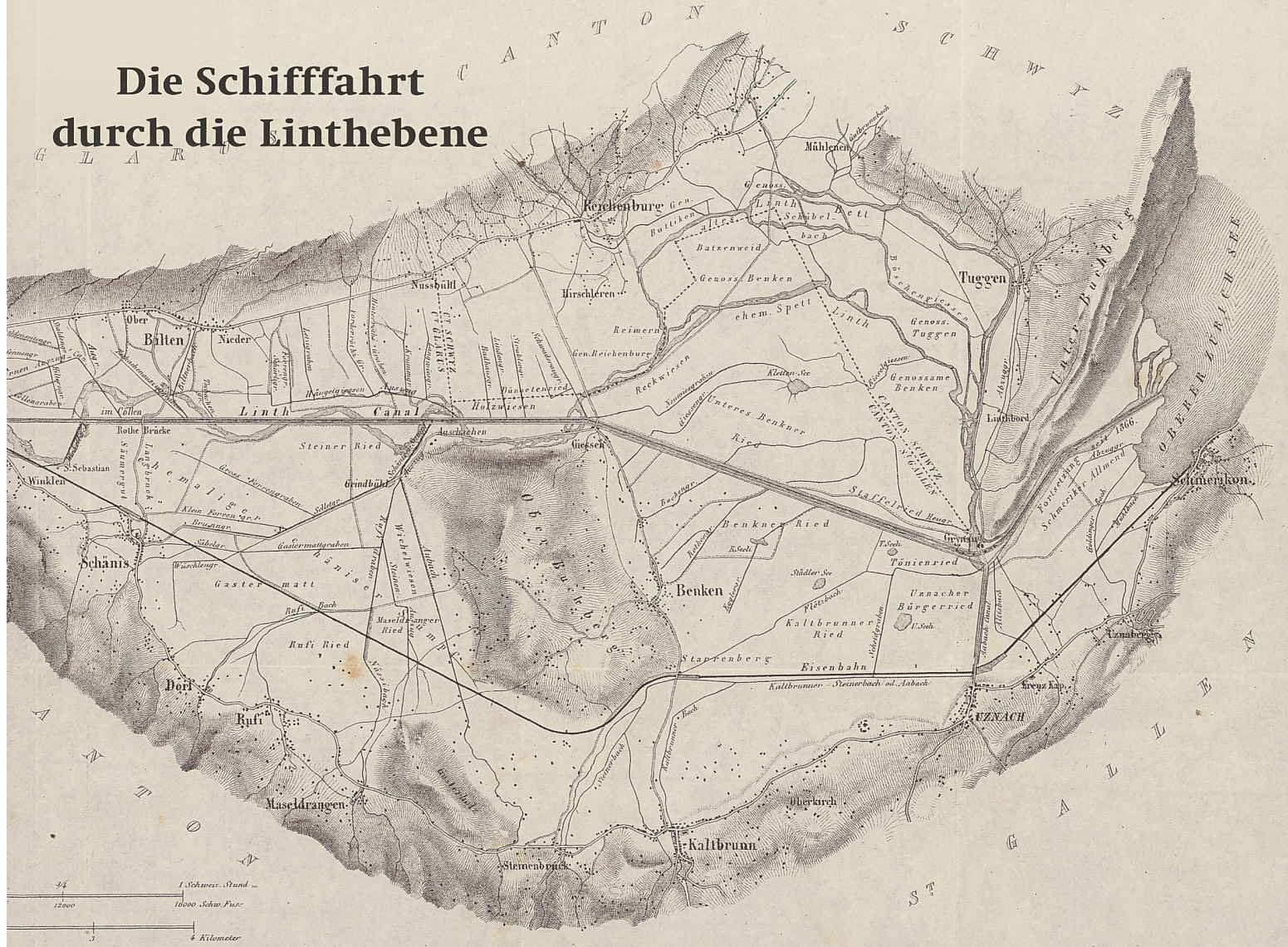
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen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

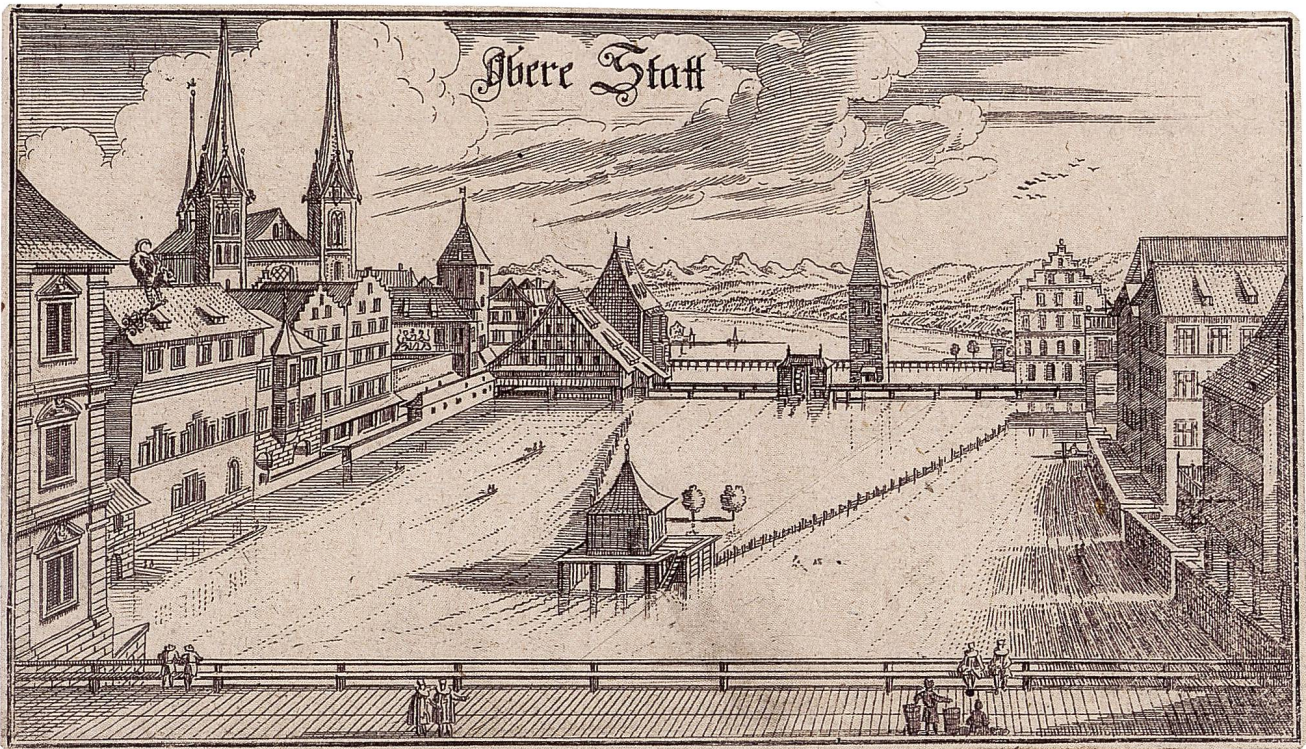
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

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.

Die Schifffahrt durch die Linthebene





Zürich Obere Stadt, von der Mühlebrücke Richtung See

Von J. M. Füssli, nach 1700. Oben rechts das alte Kaufhaus.

Für Zürichs Kaufleute war der Aussen- und Kornhandel über die Seen und Linth lange wichtig, weshalb sie diesen Verkehr stark patronierten. (ZB, Graphische Sammlung)

Inhalt

| | | | |
|--|-----------|--|-----------|
| Zu diesem Heft | 6 | Zweiter Teil, Die Linthschifffahrt im 19. und 20. Jahrhundert | 55 |
| Die Schifffahrt durch die Linthebene | 9 | Übergang: Die Helvetische Republik | 55 |
| Erster Teil, Die Schifffahrt im Ancien Régime | 11 | Hans Conrad Eschers Werk und die Kanalschifffahrt, 1807–1847 | 57 |
| Ausgangspunkte | 11 | Unterm Bundesstaat, 1848–2013 | 66 |
| Die Neuzeit | 12 | Im 19. Jahrhundert | 66 |
| Gesamtreglemente | 16 | Ausklang im 20. Jahrhundert | 76 |
| Die Waren, Taxen und Löhne | 20 | Bibliographie | 80 |
| Bemerkungen zum Komplex von Mass, Gewicht und Münzwesen | 20 | Quellen | 80 |
| Bemerkungen zum Münzwesen | 22 | Darstellungen | 81 |
| Die Handelswaren und ihre Taxen | 23 | | |
| Bodmers Konjunkturdiagramm | 26 | | |
| Zu Weesen durchlaufender Warentransit in Tonnen | 27 | | |
| Schiffsmeister und Schiffsleute | 28 | | |
| Die schwierige Fuhr in der unteren Linthebene | 33 | | |
| Die Recker | 33 | | |
| Linthwuhre und Reckwege | 37 | | |
| Zusätzliche Schifffahrtshemmnisse | 40 | | |
| Kanalprojekte vor Eschers Linthkanälen | 47 | | |
| Das Spettlinth-Projekt von 1785 | 47 | | |
| Abhilfe fürs überschwemmte Oberland | 50 | | |
| Kleinere Kanalprojekte der 1790er-Jahre | 52 | | |

Impressum

| | |
|-------------------|--|
| Herausgeber | Marchring, Kulturhistorische Gesellschaft der March 8853 Lachen Postcheck 87-3437-4 |
| Autor | Dr. phil. I Beat Glaus, Zürich |
| Redaktion | Dr. med. Jürg F. Wyrsh, Tuggen |
| Bezugsquellen | Marchring, www.marchring.ch O. Kessler AG, Glarnerstrasse 18, 8854 Siebnen Spiel- und Läselade Marty & Anderegg AG, Kreuzplatz 6, 8853 Lachen |
| Abonnementspreis | Einzelnummer Fr. 15.- für Gesellschaftsmitglieder kostenlos |
| Gesamtherstellung | Gutenberg Druck AG Sagenriet 7, 8853 Lachen |

Titelbild:
Karte des jetzigen und früheren Zustandes vom untern Linththale.
(Legler 1868)

Die Schifffahrt durch die Linthebene

Dr. phil. I Beat Glaus

Zu diesem Heft

*“History doesn’t mean dates and wars and textbooks to me;
It means the unconquerable pioneer spirit of man.”*

*«Geschichte bedeutet mir nicht Daten und Kriege und
Geschichtsbücher; Sie zeigt den unbesiegbaren menschlichen
Pioniergeist.»*

Henry Ford

Vor Eisenbahn und Dampfmaschine bot das Wasser dem Menschen den leichtesten und einfachsten fahrbaren Reiseweg für sich selbst und alle seine Güter. Der Pioniergeist von Henry Ford, nach dem seine Automarke benannt ist, zieht wie ein roter Faden durch die Geschichte der Schifffahrt auf der Linth. Zwar wurde der Linthkanal 1816 weder zur Verbesserung der Schifffahrt erbaut noch wurde er von Dampfschiffen befahren.

Dennoch liegen in den Jahrtausenden der Schifffahrt auf den Seen und Flüssen Hindernisse, die überwunden werden mussten, und Fortschritte, die zu meistern waren. Sie zeugen vom Pioniergeist des Menschen. Wenig nur wissen wir über die eher gemütliche und einfache Schifffahrt auf dem Zürichsee, der sich bis 1000 n. Chr. noch bis Reichenburg erstreckte, dann aber mit der fliessenden Linth bei der Grinau zum Tuggenersee abgetrennt wurde. Nach dessen Verlandung war echter Pioniergeist gefordert, um immer noch mit Mensch, Tier und Ware zum Walensee zu gelangen. Der entgegengesetzte Weg war wohl einfacher, aber nicht weniger gefahrvoll. Hoch- und Niedrigwasser waren nicht die einzigen Hindernisse. Schwemmschichten,

Sandbänke und Fischfängergeräte aller Art behinderten unablässig die Schifffahrt. Doch davon berichtet Beat Glaus ausführlich aufgrund vieler Quellen, die er in anstrengenden Jahren der intensiven und oft mühsamen Forschung in vielen Archiven ausgrub. Das Ganze fügte er zu einem Bild, das uns die historische Entwicklung der Schifffahrt auf der Linth mit allen Facetten in bunten Farben ausmalt.

Nur schwer können wir uns heute, an die Hilfe der Technik über Generationen gewohnt, die Beschwerden der damaligen Schiffer vorstellen. Oft verrohte die harte Arbeit auch die Menschen, die sie ausführen mussten. Verschiedene Quellen weisen darauf hin. Klein waren die gesegelten, dann getreidelten, gereckten Schiffe mit ihren Waren, die auch geschützt werden mussten. Susten als Etappenorte boten zwar Schutz, aber zogen auch niederträchtige Elemente an. Dennoch blühte der Handel in der Linthebene und bot den Leuten nebst Verdienst Verbindungen zur engeren und weiteren Welt. Davon berichten auch Taufbücher, nämlich über Geburten und Taufen fahrenden Schiffervolks. Hinter den Buchstaben ist manches Leid herauszulesen.

Der Autor Beat Glaus, dem wir mehrere Marchringhefte verdanken, belegt mit seiner exakt recherchierten Studie viele Hintergründe dieser Linthschifffahrt, welche sich über viele Jahrhunderte erstreckte. Er erzählt von Schicksalen, harter Arbeit, Mühsal und auch obrigkeitlicher Regulierungen, die über damalige Landesgrenzen hinausgingen. Zürich, Schwyz und Glarus sprachen mit. Jedes Gewerbe bedarf und bedurfte der Schranken. Allein das richtige Mass dieser Beengungen zeigt der historische Rückblick. Dieser belohnt mit einem Augen-

mass für die heutige Zeit der Reglementierung durch Staat und Volk. Daraus Lehren zu ziehen für das Hier und Jetzt würde uns helfen, die Schranken nicht zum Leid der Menschen allzu einengend und einschnürend zu gestalten. Besinnen wir uns mit der Schrift von Beat Glaus auf unser heutiges politisches Tun!

Beat Glaus danke ich von Herzen für diese, seine weitere herausragende Arbeit, welche einen einmaligen Blick über Jahrhunderte einer harten Tätigkeit der Schiffer, aber auch der stets notwendigen, somit der Notwendigen Rahmenbedingungen der Schifffahrt und der angrenzenden Bauern berichtet. Viele Quellen sprudeln in die Linth, damit die Schifffahrt gelang, und auch wir heute noch von seinem Wissen profitieren können. Dafür danken wir mit der Lektüre.

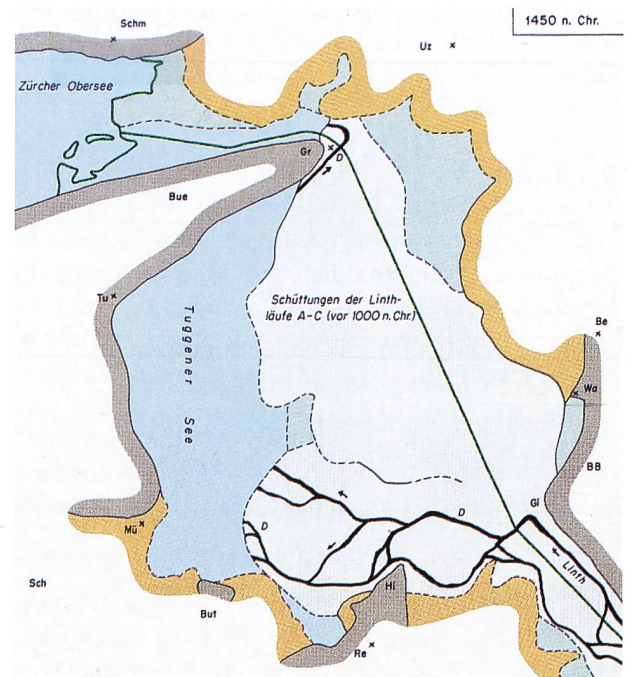
*Dr. med. Jürg F. Wyrch
Präsident Marchring*

Die Schifffahrt durch die Linthebene

Die Schifffahrt auf der unteren Linth war seit der frühen Neuzeit Bestandteil der Handelsverbindung zwischen Zürich–Walensee und darüber hinaus. Vor allem Zürcher, Oberländer und Glarner Kaufleute benutzten diese «Reichsstrasse» für ihren Import und Export, die Anwohner für die Regionalversorgung. Bis ins 19. Jahrhundert erwiesen sich die Binnenwasserstrassen unter normalen Verhältnissen kommoder und billiger als der Verkehr über Land. Zu Urzeiten waren Zürich- und Walensee sogar verbunden gewesen, das Linthgeröll aber trennte sie. Um 1000 nach Christus erreichte das Geschiebe den Unteren Buchberg und drängte den Zürichsee zurück. Ein Rest, der Tuggenersee, verharrte bis um 1500. Noch nach dem Ersten Weltkrieg gab es Pläne für neue internationale Wasserstrassen durch die Schweiz.¹ Im *ersten Teil* erzähle ich die Geschichte der Schifffahrt im Ancien Régime, wobei nicht immer klar ist, welcher Linthlauf ab Giessen wann genau gebraucht wurde. Ich rekapituliere zuerst die altherkömmliche Entwicklung dieser Wasserstrasse, deren schwierigster Teil die Linthschifffahrt bildete.

Ihrer Praxis widme ich die folgenden Abschnitte, angefangen vom Transitgut und dem Ziehen oder Recken der Boote flussaufwärts auf Treidelpfaden, über Wuhre und Schifffahrts-Hemmnisse bis zu den Kanalprojekten Ende des 18. Jahrhunderts. Der *zweite Teil* handelt vom 19. und 20. Jahrhundert und damit vom Abstieg und Ende des vormals wichtigen Handelsweges, dem die Mo-

¹ Internationale Wasserstrassen, z. B. Härry 1917, S. 255 f. Zum Tuggener- und Zürcher Obersee siehe Marchringheft 46 (2006), S. 6–19 (C. Schindler). Marchringheft 47 (2006): Jürg F. Wyrch, March am Anfang; darin insbesondere S. 77–88 (beide mit Karten der Situation zwischen 1000 v. Chr. bis 1450 n. Chr.).



Zwischen 1000 und 1500 nach Christus verlandete der Tuggenersee. Hatte der obere Zürichsee früher die Linthebene mit einbezogen, so unterbrach das Geschiebe der Glarner Linth erst diese Verbindung und füllte schliesslich den Restsee ebenfalls auf. (Marchringheft 46, Schindler/Wyrch 2006)

derne buchstäblich das Wasser abgrub. Zu Beginn steht die Helvetik von 1798–1803 als Übergangsphase. Eschers Kanal schuf dem Fluss ein besseres Bett, das im alten Staatenbund und ab 1847 im Bundesstaat vervollständigt wurde. Die innovativen Verkehrsmittel Eisenbahn

und Auto mit ihren neuen Infrastrukturen drosselten den Warentransport rasch, die aufkommende Freizeitkultur belebte den Leerraum ein wenig neu. *Drittens* folgt die ausführliche Bibliographie.

Durchgängige Quellen bieten erst die Abschiede der eidgenössischen Tagsatzungen ab dem 14. Jahrhundert, kantonale Rechtsquellen ergänzen sie. Wie historische Dokumente allgemein nehmen sie sich allerdings nicht zuletzt der Problemfälle an und vermitteln sowohl insgesamt ein leicht einseitiges Bild der Verhältnisse. Des weiteren stütze ich mich auf Archivalien der Kantonsarchive zu Glarus, Schwyz und Zürich. Otto Vollenweider beschrieb die Geschichte unserer Wasserstrasse von ihren Anfängen bis kurz nach 1600, Roland Huber dissertierte über die Schifffahrtsrechte zwischen Zürich- und Walensee.

Walter Bodmer veröffentlichte 1977 eine Studie über den Verkehrsumfang von 1600 bis 1800. Einen Überblick über die Linthkorrekturen des 19. Jahrhunderts vermittelt deren Ingenieur Gottlieb Legler. Daniel Speich brachte das zu Glarus lagernde Lintharchiv in neue Form. Mein Aufsatz stützt sich vornehmlich auf zeitgenössische Urtexte, aber auch auf obgenannte und andere Darstellungen. – Einmal mehr schulde ich dem Marchring und seinem Präsidenten Dr. Jürg F. Wyrch grossen Dank, dass mein Beitrag in ihrer Schriftenreihe Aufnahme gefunden hat. Das Entgegenkommen ist alles andere als selbst verständlich und wird von mir auch entsprechend hoch geschätzt.

Erster Teil, Die Schifffahrt im Ancien Régime

Ausgangspunkte

Natürliche Umstände boten selbstverständlich die Grundlage.¹ Wie angetönt, schied die Glarner Linth bei Ziegelbrücke schon vor Jahrtausenden Zürich- und Walensee, die zusammenhingen. Vor rund 1000 Jahren stiess ihr Delta zur Grinau vor, zurück blieb der Tuggenersee,² bis das Linthgeröll ihn ums Jahr 1550 auffüllte und zum Obersee vorstiess. Für Verbindung sorgten Linth und Maag, der Walensee-Abfluss. Landwege boten wohl seit langem Alternativen. Unklar bleibt vor dem 15. Jahrhundert, wie oft die Maag und die Linth befahren wurden. Bedingte doch die Fuhr flussaufwärts eigene Vorkehrungen, wozu es wenig Anhaltspunkte gibt.³ Der Fluss mäanderte nun in mehreren Läufen durch die untere Linthebene, bevor er im 19. Jahrhundert kanalisiert wurde. Mühe bereitete das Recken der Schiffe vom Zürichseeende bis Weesen, ferner im Winter die Vereisung des Zürichsees, insbesondere des oberen Teils,⁴ die unentbehrlichen Transport streckenweise aufs Fuhrwerk verwies. Da das Wasser seine eigenen Wege suchte, wechselten die Schifffahrts-

rinnen gelegentlich vom einen zum andern Lauf, hauptsächlich von der Alten und Kleinen Linth zur Spettlinth oder ähnlich. Erstere wird in Nachfolge des Tuggenersees die Landesgrenze bestimmt haben, so dass die Genossame Benken über den Giessen hinaus weit nach Süden bis ans Reichenburger Langholz vorstossen konnte.

Auf frühen Durchgangsverkehr zu See oder Land deuten einige archäologische Zeugnisse, namentlich der spätantike Wachturm und das römische Tempelchen Hüttenböschchen bei Weesen, Funde auf Ufenau und Kempraten oder die Zürcher Zollstation.⁵ Nur wenige Anlegestellen scheinen gesichert oder wenigstens wahrscheinlich, so Kempraten zur Römerzeit und später, die Biäsche⁶ vor Weesen sowie Orte am Ober- und Tuggenersee seit dem Mittelalter. Zu Walenstadt standen nun königliche Schiffe und solche der geistlichen Herrschaften Chur, Säckingen und wohl auch Pfäfers.⁷ Seeschiffe verfügten, ausser den Rudern, über Segel. Der Wasserweg diente Zürichs Import und Export für den Textil-, Eisen- und Kornhandel, ebenso den Einsiedler

1 Dazu Schindler.

2 Zeitgenössische Quellen zum Tuggenersee sind eher selten. Beispielsweise erwähnt Bd. 4 der Zürcher Urkundenregesten ihn wenigstens zweimal (Nr. 5193, 5865 in Verkaufsurkunden von 1406 und 1413). Vgl. z.B. Wyrch 2006, S. 78, Türst-Karte um 1495; Ochser, S. 123, Anm. 5; Fäh, S. 6, ad 1424 Riedgrenzen.

3 Vgl. Schnyder, 1937, kennt vor 1399 (Nr. 483c) kaum eindeutige Zeugnisse für die Linthschifffahrt, die «Oberwasser-Schiffsleute» sind meist solche des Zürichsees (im Unterschied zu denen des Niederwassers (Limmat abwärts, vgl. Nr. 942, ad 1433). Zum Kriegszug der Zürcher 1437 nach Sargans: u. Anm. 27!

4 Meyer von Knonau 1844, I S. 136: «Der Obersee friert in den meisten Jahren zu, weniger leicht das mittlere Becken, und nur selten der ganze See». Letzteres geschah von 1362/3 bis 1830 ca. zwanzigmal, Ersteres häufiger. Es herrschte die Kleine Eiszeit mit «Hochstandsphase der Gletscher», in den Alpen «vom 14. Jh. bis um 1860», wärmere Zwischenperioden «im frühen 15. und im späten 17. Jh.» (Schweizer Lexikon).

5 Dazu Drack Walter und Rudolf Fehlmann, Die Römer in der Schweiz, Stuttgart 1988: unter Amden (Straleggturn), Mollis (Hüttenböschchen), Rapperswil (Kempraten) und natürlich Zürich. Jüngst wurde in Weesen selber ein römisches Kastell ergraben (Wikipedia: Weesen, Kulturgüter).

6 Biäsche: Blumer-Heer, S. 595, leitet das Wort wohl richtig von péage, lat. peagium, pedagium ab («Wirtshaus, Zollstätte und Sust» am Walensee-Ausfluss), für «tributum quod penditur, exsolvitur – ex Gallico Peage», ebenso «Territorium, districtus intra quem peagium exigitur» (Du Cange, Glossarium). Nach dem Novum Glossarium Mediae Latinitatis ist das Wort ab dem 11. Jh. belegt. Die Biäsche entstand vermutlich im Zusammenhang mit der Säckinger Walensee-Schifffahrt, die Brücke im 14. Jh.

7 Zu dieser «Reichsstrasse» vgl. Huber, S. 17 f., 25 f.; Gubser, S. 637 f., Bosch, div. O.

Pilgern.⁸ Zölle waren ursprünglich Reichsrechte. Zur Territorialherrschaft geworden, zog Zürich sie ein und konzessionierte Querfähren.⁹ «Fremde» Schiffe hatten meist eine Fahrgebühren, die «Fürleite», zu entrichten,¹⁰ beispielsweise solche aus Walenstadt und Weesen auf dem Zürichsee und umgekehrt. Grinau entwickelte sich seit etwa 1250 zum Verkehrsknoten, bewacht vom Turm mit Wohntrakt, in der Folge mit Nebenbauten und Wirtshaus ergänzt, zuletzt einem aufwendigen, als «Schloss» bezeichneten Verwaltungsbau.¹¹ Im 13. Jahrhundert verlegte die Rapperswiler Herrschaft ihren Sitz auf die Seenordseite. Herzog Rudolf von Habsburg verband 1358 die beiden Ufer mit einer anderthalb Kilometer langen Holzbrücke, «welche ein Wunderwerk dieser Zeit war».¹² Ab dem 14. Jahrhundert stiegen Rapperswil, dann auch Lachen sowie Weesen zu regionalen Markt- und Zollstationen auf, Schmerikon trieb Handel, fuhr Pilger und baute Schiffe.¹³ Die Biäsche-Brücke

über die Maag verband seit dem Spätmittelalter Glarus mit Weesen.¹⁴ Insbesondere beeinträchtigte nun der Gotthardweg die alte West-Ost-Süd-Route, auch wenn sie noch längere Zeit überwog; jedenfalls hatten beide je nach internationaler Lage ihre Konjunktur.¹⁵ Zu dieser älteren «Handelsgeschichte der Linthgegend» legt Stärkle Ausschnitte vor.

Die Neuzeit

Im 15. Jahrhundert zog Habsburg sich wohl oder übel aus unserer Gegend zurück. Die verbliebenen Feudalherrschaften standen bald einmal auf tönernen Füßen. Der Alte Zürichkrieg (ab 1436 bis 1450) endigte damit, dass die frühe Eidgenossenschaft sich der Region bemächtigte; Schwyz wurde Vogt der vormals zürcherischen Höfe, der Oberen March samt Grinau sowie Uznachs. Am Grinau-Fahr¹⁶ erhob Schwyz Fährgeld sowie Zoll für die Auf- und Niederfahrt, Ersteres seit dem Brückenbau von 1650 in ein Brückengeld umgewandelt. Nachstehende Tabellen 1.1 und 1.2 mögen dies veranschaulichen. Mit Glarus eignete Schwyz sich Weesen und das Gaster an, während die ehemalige Grafschaft

8 Zu Textilhandel und Pilgerfuhr vgl. Vollenweider, S. 28, 83 f. u. a. a. O. Zum «Handel mit Eisen und Stahl im Spätmittelalter» Schnyder 1936. Vgl. SG Geschichte 2, S. 146 f., Rothenhäusler (Geschichtliches zu Flums, Mels/Plons und Sargans), sowie Hugger Paul & al., Der Gonzen, Rorschach 1991.

9 Huber, S. 30 f., S. 84, über das Fahr in Eendingen, Widen, Bollingen, Bussach.

10 Gebühr für «eigene Leiten» = Fahren, vgl. Blumer-Heer, S. 10.

11 Jörgen, S. 434 f. Grinau kam nach der dortigen Schlacht im Rapperswiler Krieg von 1337 an die Grafen von Toggenburg, 1437 an Schwyz. Der Turm bestand seit dem 13. Jahrhundert, wohl samt Fahr, ein Wirtshaus vielleicht seit etwa 1550, die Brücke erst hundert Jahre später. Vgl. Spiess, S. 31 f.; Ochsner, S. 132 f.

12 HBLS.

13 Dass Rapperswil (von alters her) Transitzoll erhob, geht aus dem Vertrag mit Zürich von 1510 hervor; vgl. Vollenweider, S. 169, Beilage 7. Schnyder, S. 185 f.: Brückengeld, ab 1360. Zu Rapperswil: SG Geschichte 2, S. 182 f. Schon seit 1360 erhob das Städtchen einen Zoll für die Benützung der Brücke: Schnyder 1938, S. 185. Zu Lachen Jörgen, S. 182 f.; Huber, S. 85. Zu Weesen Anderes 1966, S. 297 f., und SG Geschichte 4, S. 231; zum Weesener Zoll des 16. Jh. Schnyder 1938, S. 187 f. Zu Schmerikon Stadler, S. 108 f., 114 f., 119 f. und Huber, S. 81 f.; zum Schiffbau Schnyder 1937, Nr. 785 (1420 XII.). Zur Markt- und Pilgerschiffahrt auf dem Zürichsee Huber, S. 51 f., 71 f.

14 Makabre Berühmtheit erlangte die Biäschebrücke bei der Näfeler Schlacht 1388. Sie verband das Glarner Mittel- und Hinterland mit Weesen; auch diente sie, wenn man wie 1634 «wegen Überschwalm Wassers» statt über die Ziegelbrücke via Näfels nach Weesen fuhr, als Ausweichmöglichkeit: Stucki, Nr. 175 C (1634 VI. 20., S. 481). Doch als man im 18. Jahrhundert die Biäsche zur regulären Glarner Sust und Schifffahrtsstätte aufwerten wollte, wurde dies zugunsten von Weesen abgeschlagen: vgl. Stucki, Nr. 176 C (1735 VI. 15./26., S. 483 f.); Abschiede 7. I. S. 1279 (Gaster 1736, § 8), ebd. S. 1280 (Gaster 1737, Art. 121).

15 Dazu Vollenweider, S. 37 f.; Schnyder 1937, S. XXIII; Bodmer, S. 4 u. a. a. O. Zur Zürcher Wirtschaftsgeschichte bis 1500: Schnyder 1937, im Überblick S. X f. Für Zürich bekam der Gotthard als «genuesische Konkurrenzlinie zum venezianischen Septimer» (nach Vollenweider, S. 86 f.) erst im 17./18. Jh. grössere Bedeutung.

16 Ochsner gibt, S. 133, das Fährgeld von 1500, S. 137 das Brückengeld ab 1650 wieder, Tabellen 1.1 und 1.2. Zum Grinauer Zoll siehe Tabellen 5 und 7, S. 25. Vgl. Jörgen, S. 435, und Abschiede 7. II, Nr. 391 b, c (1749 III. 13 f.).

Sargans eine siebenörtige Landvogtei wurde,¹⁷ dies mit den dazu gehörigen Regalien Transithoheit, Zoll, Bodenschätze und so weiter. Zürich¹⁸ entwickelte sich kaum gehemmt zum regionalen Wirtschaftszentrum und wurde Mittelpunkt des Kornhandels für die ganze Ostschweiz, für Teile der Waldstätte, Graubündens und unter Umständen sogar der Lombardei. Notfalls diente ihr seine Sperre als politisches Druckmittel. Die um 1450 erbaute Ziegelbrücke¹⁹ mit Sust nebst Zoll,²⁰ diente dem Glarner Verkehr zu Wasser und zu Lande. Die politischen und wirtschaftlichen Veränderungen bewirkten, dass der Hauptschiffsverkehr straffer orga-

nisiert wurde. Ein Grinau-Urbar²¹ enthielt den Artikel, «dass um Ehrenhaltung Stegs und Wegs willen von dem Schloss bis zu den Reckhütten ein jedes ob- und nitsich gehendes geladenes oder ungeladenes Schiff 5 Schilling zahlen» müsse, dazu Unterstellgeld, wenn Güter ab- oder umgeladen würden. Ein überblicksweise nur anzudeutendes Problem bieten *Geld, Mass und Gewicht*, die je nach Ort und Zeit variierten. Ich berühre es kursorisch im Kapitel «Waren, Löhne und Taxen», ab S. 20.

Tabelle 1.1 Fährgeld an der Grinau um 1500²²

| | |
|---|-----------|
| Personen «schlecht über das Wasser fahren gitt» | 1 Heller |
| «Von einem Ross» | 1 Angster |
| «Von einem Schwyn, wie es durhin kompt» | 1 Heller |
| «Von einem Rindt das man überführt» | 1 Angster |
| «Schwümmt es über» | 1 Heller |
| «Item und was das Ross treyt das zollet und gitt von 1 Som» | 2 Angster |

17 Fäh, S. 78, ad 1525, 1530 betr. Gasters Grenzen. Zu den Krisen im Sarganserland vgl. Fritz Rigendinger, *Das Sarganserland im Spätmittelalter*, Diss. Universität Zürich, 2008. Ab dem Villmergerkrieg von 1712 wurde Sargans (+ Bern) achtörtige Vogtei.

18 Vgl. Schnyder 1937, S. XVII f. sowie div. Belege ab 1250. Als Druckmittel benützt z.B. Schnyder, Nr. 970 (1436/7) f. im Zürichkrieg gegenüber Schwyz und Glarus; während der Burgunderkriege: Nr. 1280 (1474), Beschränkung des Exports nach Osten, Nr. 1297 (1476) gegenüber Lombardei und Livinental, Nr. 1299 (1476) Exportverbot für die Gebiete jenseits des Rheins und der Alpen, usw. Zum Kornhandel Bosch. Zur Schifffahrt der Höfner (Wollerau, Pfäffikon, Bäch) Huber, S. 41 f., S. 91 f.

19 Blumer-Heer, S. 662; Erstellt und unterhalten wurde die Brücke vom Land Glarus zusammen mit Gaster. Schnyder 1937 enthält in Nr. 1097 eine Glarner Verordnung von 1451 für deren Schiffsmeister und erwähnt als Exportprodukte Anken, Ziger und Vieh, eingeführt wurden Wein und Korn; vgl. Huber, S. 56 f. 1629 war die durch einen Sturmwind abgeworfene Brücke zu erneuern; der dafür erhobene Zoll wurde bald durch höheres Weggeld für den Marchtransit ersetzt: Abschiede 5. II. 1, Nr. 489 g (1629 III. 6.); ebd., Nr. 619 (1633 III. 8.). Im 18. Jahrhundert waren Reparaturen fällig und hierfür Vergütung gefragt: Abschiede 7. I., Nr. 216 (1724 I. 19.–24.), Zürcher Beitrag für die Erbauung ausstehend; ebd. Nr. 343 a (1732 VIII. 2.–10.), Repressalien angedroht, wenn Zürich nichts an die Reparatur beitrage.

20 Stucki, S. 330 f. (Sust), S. 248 f. (Nr. 175 A, B, Zollordnung 1631/32).

21 Obwohl als «alt» deklariert, wohl das Urbar von 1608 (bei Spiess, S. 57 f.). Aufgetischt an der dreiörtigen Rapperswiler Konferenz von 1749 (Abschiede 7. II., Nr. 59, 1749 III. 13.–17.), nachdem die sich weigerten, das von Schlossvogt (neuerdings) geforderte Haus- und Einstellungsgeld zu bezahlen. Dieser räumte ein, das Recht sei zwar eine Zeit lang «aus Nachlässigkeit der Schlossvögte nicht ausgeübt worden, könne aber dadurch nicht der Präscription unterworfen sein». Die Sache kam ad referendum – «und blieb, wie sie war» (Spiess, S. 60). Fraglich ist, wo die Reckhütten standen. Wyrsch nimmt Tuggen als ursprünglichen Standort an, da die Schiffe vielleicht bis ins 16. Jh. erst ab Tuggen gereckt werden mussten. 1749 aber lag die «Rünni» (Fahrrinne), wo die Recker die Zürichseeschiffe abholten, ziemlich sicher unterhalb der Grinau auf Schmeriker Boden; ob auch die Reckhütten?

22 Ochsner, S. 133 f.

Tabelle 1.2 Das Brückengeld zu Grinau ab 1650²³

«bey Verlierung der Waren, den Fussgängern aber bei fünf Gulden Buss»

| | |
|---|----------------|
| «Von jeder Person für Übergehen» | 2 gute Pfennig |
| Ross und Mann | 4 Kreuzer |
| 1 Schwein oder 1 Schmalvieh je | 1 Kreuzer |
| 1 Rind «es werde geschwemmt oder hinübergeführt» | 2 Kreuzer |
| «von 1 Pferd, so einen Saum trägt» | 3 Kreuzer |

Zürich teilte seine Schiffsleute in eine *Niederwasser-Fahrtgesellschaft* limmatawärts und eine *Oberwasser-Gesellschaft* für den Zürichsee und weiter ein. Die vermutlich erste Ordnung für Letztere stammt vom 11. März 1438, berücksichtigt aber lediglich die Fahrt auf dem Zürichsee.²⁴ Noch wurde die Linth vorwiegend abwärts befahren, sodass die meisten Boote nicht mehr zurückkehrten.²⁵ Doch bestanden bereits Vorkehrun-

gen, um die Schiffe flussauf zu ziehen.²⁶ 1498 verabschiedeten die Zürcher und Oberländer Schiffsleute einen Vertrag, der die ganze Strecke betraf und wohl Bestehendes festschrieb: Die Zürcher waren befugt, Kaufmannsgut von Zürich bis Walenstadt und zurückzuführen, Letzteres allerdings «mit Willen und Verkommnis» der Oberländer. Wie «von altersher» bestand Fahrpflicht ab sechs Saum Ladung.²⁷ Anfang Mai 1527 gingen zu Grinau und am Buchberg bei «grossem Wind» sechs Schiffe unter. Ein Teil des Gutes blieb erhalten und wurde nach Weesen gebracht.²⁸ Der *Zweite Kappeler Krieg* verfestigte die Grenzen für die nächsten zwei Jahrhunderte. Die natürlichen und politischen Tatsachen wirkten mit wirtschaftlichen und soziologischen Umständen zusammen, um die west-östliche Verkehrsachse zu regeln und in Gang zu halten. Erst seither ist dieser Verkehr ausreichend dokumentiert. Nun setzten die zuständigen Hoheiten dafür gemeinsame Normen, Zürich für seinen See- und Oberlandhandel, Schwyz für March und Gaster, endlich Glarus fürs Gaster und sich selber. Die Anwohner benützten den Wasserweg für ihre eigenen Waren mehr oder weniger autonom.²⁹ Nach langen Verhandlungen³⁰ regelte die Konferenz der drei Orte Zürich, Schwyz und Glarus vom 24. bis 26.

23 Ochsner, S. 137 f., Spiess, S. 59 f.

24 Abdruck: Vollenweider, S. 162 f. Die Normierung regelte den Wochenturnus der Schiffer, die Fahrtaxen für Personen (Landsleute, Pilger usw.), die Mindestladung, den Betrieb des Marktschiffs nach Rapperswil u. a. m. Die Zünfter mussten sich für eines ihrer vier Gewerbe entscheiden und entweder das eines Schiffers, Fischers, Seilers oder Karrers betreiben. Vollenweider, S. 90: Endpunkte dieser Oberwasserschiffahrt waren angeblich Rapperswil und Schmerikon.

25 Schnyder 1937, Nr. 1561 (1494) betr. zweier in Basel behaltener alter Walenstadt-Schiffe ...

26 So verweigerte das Gaster den Zürchern Pferde und Zugvorrichtungen zur Beförderung ihrer Schiffe vom Zürichsee in den Walensee, als sie 1437 «mit starken Streitkräften» hinauf ins Sarganserland zogen. Die Zürcher mussten deshalb ihre Fahrzeuge von Hand zur Stelle schaffen (Gubser: Gaster 1900, S. 364). Nach der Glarner Schiffsordnung von 1451 werden Schiffe nach Ziegelbrücke hinauf, zur alten Sust von Niederurnen, befördert (Stucki, S. 165; Blumer-Heer, S. 9).

27 Vollenweider, S. 166 (Beilage 4–6).

28 Wo ein fallen gelassener Sack noch ein Büblein totschlug: Blumer-Heer, S. 17 f.

29 Huber, S. 78 f.

30 Vollenweider, S. 92 f., über Turbulenzen und Handelsschikanen der Reformationszeit im Detail.

November 1532³¹ die *Oberwasserschiffahrt* der grosshändlerischen Kaufmannswaren³² nachhaltig, sie rationalisierte sie und schuf hierfür eine Art Monopol. Jeder Ort hatte einen ehrenfesten *Schiffsmeister* zu stellen. Alle drei wirkten und hafteten solidarisch, zum Lohn bezogen sie Sporteln ab den Gütern. Sie verfügten über vereidigte Angestellte, so linthabwärts über zusätzliche «*Spettknechte*»³³ je nach Wasserstand. Beamte kontrollierten in Zürich und Weesen die Waren, ihr Gewicht wegen der Belastungsgrenze und den Zustand der Schiffe. In Walenstadt oblag dies städtischen Funktionären. Nach zwei Jahren hatte ein Schiff ausgedient – falls es nicht des gefährlichen Walensees wegen in Weesen früher aus dem Verkehr gezogen wurde. Zwischen Meister und Knecht sollte der gehörige Abstand immer aufrecht erhalten bleiben. Es bestanden die herkömmlichen Abgaben.³⁴

Waren die Güter verzollt, so mussten sie unverzüglich an den Bestimmungsort gefahren werden, beispielsweise nach Ziegelbrücke, Weesen oder Walenstadt. Der Transport von Personen und deren Pferden war beschränkt und vornehmlich Sache patentierter Schiffsleute. Spezielle Sorgfalt galt der Salz- und der Weinfuhr.³⁵ Es durfte den Fässern kein Wein abgezapft werden, «*ausser etwa ein Mass oder zwei*» (!). Rast- und Ablösungspausen dienten gemeinsamem Trank, der Zwischenverpflegung und Nachtruhe. Weder Schiffsmeister noch Knechte durften Handel treiben oder hö-

heren Lohn als den üblichen nehmen. Allerdings war den Knechten erlaubt, sich wöchentlich mit höchstens zwei Mütt Kernen einzudecken, sozusagen zum Eigengebrauch.³⁶ Die Schiffsmeister mochten den «*an diesem Fahr*» ansässigen Wirten den benötigten Wein mitführen, jedoch auf eigene Verantwortung. Waren sie unbotmässig, drohten ihnen Berufsverbote. Für Entschädigungen war das regionale Gericht zuständig, auf dessen Hoheitsgebiet der Schaden geschehen war. Das Hauptbuch aber führte Zürich, entsprechend dem städtischen Handelsübergewicht.

Um 1550 war der *Tuggenersee* bis auf einige Resttümpel *verlandet*. Das Ried der Linthebene lag grossteils im Gaster, beteiligt waren Glarus mit Bilten, March, alt Schwyz mit der Grinau und das Kloster Einsiedeln wegen Reichenburg. Angesichts der nach wie vor mittelalterlichen Marchungsmethoden erstaunt es nicht, dass ab und zu Grenzzwiste bereinigt werden mussten.³⁷ Von der Neigung zum versumpften einstigen See angezogen, floss die Linth ab Giessen weiterhin nach Süden und bog unterhalb der Reichenburger Hirschen nach Westen ab, um alsdann nördlich an Tuggen vorbei bis Grinau dem Untern Buchberg entlang zu streichen. Tuggen war der gegebene Landeplatz, solange See und Schifffahrt das Dorf berührten. 1571 musste der Zürcher Schiffsmeister mit den Kollegen abrechnen, hatte er doch dem Schiffsbeschauer 5 Gulden und dem Wirt zu Tuggen 6 Gulden bezahlt, vom Wegmeister aber 9 Gulden eingenommen.³⁸ 1574 gab es hier «*einen Sust-*

31 Abgedruckt bei Vollenweider, S. 98 f., nach Abschied IV. 1 b, Nr. 775 (S. 1442 f.), dazu Blumer-Heer, S. 18 f.

32 Textilien, Metallware usw.; mehr dazu im Abschnitt über die Waren.

33 Spettknecht: Ladegehilfe.

34 Vgl. Kapitel «Die schwierige Fuhr in der unteren Linthebene», S. 33, die Bemerkungen zu den verschiedenen Taxen.

35 Zum Salz- und Weintransport: Vollenweider, S. 130, 137; zum Weintransport auch Huber, S. 122 f.

36 1 Zürcher Mütt: ca. 65 kg.

37 Abschiede 6.I.1, Nr. 732 (1680 XI.18./19.), um Giessenhof, Langholz und kaltbrunnische Differenzen. Abschiede 6.II., Nr. 83 ad d, S. 63 (1682 IX.7.-13.), Marchen Glarus/Schwyz-March/Reichenburg.

38 Abschiede 4.II., Nr. 372 (1571 IV.4.), S. 471.

meister und Auslader»,³⁹ ein offizielles Warendepot fehlte allerdings lange. So brachte man vorerst *«die Waren, wie Gelegenheit sich bot, in der Nähe des Wassers unter Dach»*. 1595 beanstandete Chur, dass es immer noch kein eigentliches Sustgebäude gebe. Nach 1600 liess Schwyz ein solches bauen. Es handelte sich offenbar um den sogenannten *«Steinhaufen»*, heute ein *«gros-ses, noch ganz mittelalterlich wirkendes, zweigeschossiges Steinhaus, über einem Keller errichtet, mit Satteldach»*.⁴⁰ Schon 1608 diente jedoch das Dach des *«Schlosses»* Grinau ebenfalls als Unterstand, wofür ein *«Hausgeld»* zu entrichten war.⁴¹ Seit dem 17. Jahrhundert steuerte die Linth, vermutlich verwahrt, direkt das Linthport an, während ihr vormaliger Lauf zum Nebenarm *«Kleine Linth»* wurde.⁴² Die kürzeste rechte Hilfsrinne, die Spettlinth, wurde gegebenenfalls eingeschlagen, so jedenfalls nach 1650,⁴³ um 1790 wurde sie zum Hauptlauf.

Gesamtreglemente

Solche Verordnungen überholten von Zeit zu Zeit das bisher Gültige. Eine nächste wurde zu Rapperswil am 24. September 1573 erlassen.⁴⁴ Sie repetierte das 1532 Bestimmte, beschrieb Etliches genauer und fügte um

die zwanzig Zusätze an. Unterstrichen wurde die Rolle der Schiffsmeister: Sie mussten tapfer, fromm und redlich sein, Fuhr, Knechte und Zehrung persönlich überwachen, 1000 Gulden Bürgschaft leisten und diese solidarisch einsetzen. Anzuzeigen war, wenn sie oder ihre Angestellten *«schworen»* oder fluchten, spielten, hurten, sich zutranken, über die Weinfässer hermachten oder sich gefährdeten. Die Schiffe durften höchstens *«fünf Zoll hoch Bord»* geladen werden. Salz war durch einen Zwischenboden, mit Blachen und Brettern vor Wasser und Regen zu schützen. Güter fürs Oberland mussten in Walenstadt getreu übergeben oder sicher verwahrt werden. Erstmals gab es nun eine Art Recker-Ordnung.⁴⁵ Entschädigt wurden leere Schiffe, die nach Weesen gereckt oder Waren, die bei Seegfrörni vom und zum offenen Zürichsee geführt werden mussten. Eilgüter waren anzumelden. Im Verlauf der Jahrzehnte stiegen⁴⁶ Steuern, Löhne und Zölle im Zuge der Inflation. Wer auf eigenem Schiff Streu, Holz und Anderes führte, musste 16 Schilling an den Linthunterhalt beitragen. Die Schiffe hatten zur Abfahrtszeit bereitzustehen, am Wochenende in Zürich, mittwochs in Walenstadt, montags und mittwochs eines in Ziegelbrücke für die Glarner. Übernachtet wurde in Tuggen oder Lachen. Die Fahrt von Walenstadt nach Weesen dauerte etwa zwei Stunden; die Waren wurden hier inspiziert und verzollt. Mittags war man in Ziegelbrücke, am Donnerstagnachmittag langte man, via Rapperswil, in Zürich an, freitags wurde das hiesige Kornhaus geräumt.⁴⁷ Schiffe, die nur die Seen befuhren, waren nicht selten grösser als diejenigen der Linthschiffahrt.⁴⁸

39 Ochsner, S. 129 f.

40 Jörgler, S. 440; vgl. Wyrtsch. Neu wird der *«Steinhaufen»* aber älter datiert.

41 Spiess, S. 58, ad 1608; nämlich von 1 Sack Korn 2 Kreuzer, von 1 Mäss Salz 3 Pfennig, von 1 Saum Wein 2 Pfennig, von 1 Saum Kaufmannsgüter 2 Kreuzer; ähnlich Ochsner, S. 138 f. (nach 1650).

42 In Hp.J. Rudolf von Niderösts Plan von 1759 heisst der mittlere Linthlauf *«Alte Linth»*, der linke, am südwestlichen Rand des ehemaligen Sees entlang streichende *«Kleine Linth»*.

43 STAE, I. DA 5, 6 (1666): Fürstabt und Reichenburg wehren sich gegen das Lange Wuhr, das die Spettlinth sperrt. Abt Plazidus Reimann schlug deshalb 1666 vor, *«dass die Schiffsmeister die Linth bei Reichenburg wieder von ihrem jetzigen Lauf ab und wieder in die Spettlinth als dem viel näheren Weg einrichten»* sollten.

44 Elsener, S. 96 f. Abschiede 4. II., Nr. 425 (1573 IX. 24), Vgl. u. Tab. 10. Schon in 4. I-e (1550 IV. 11.) Bürgschaft von je 1000 Gulden eingeführt. Fortsetzung: Schifffahrtsordnung 1584 (III. 31.), Elsener, S. 106 f.

45 Ich komme darauf im Reckerkapitel zu sprechen.

46 Zur Inflation vgl. HLS.

47 Vollenweider, S. 112 f.

48 So erlaubte die Seeordnung für den Walensee von 1592 bis zu *«12 Ross mitsamt den Saumen»*, ja sogar mehr, so Blumer-Heer, S. 41 f., was *«wohl einen Schluss auf die Grösse der Schiffe»* zulasse.

In ihren Grundzügen galten die genannten Verträge der drei Orte bis zur Helvetik und darüber hinaus. Wechselnde Umstände sowie Wünsche einer kompetenten Kundschaft machten gewisse Anpassungen und Konzessionen nötig. Die Gesandten der Tagsatzungen nahmen manche Anträge *«ad referendum»*, um sie den vorgesetzten Behörden zu berichten.⁴⁹ Wenn wichtig und vordringlich, wurden sie nach deren Richtlinien an einer nächsten Sitzung verabschiedet. Manches liess man wohl nicht ungern auf sich beruhen. Gelegentlich geriet das Oberwasserfahr *«in Abgang»* – aus betrieblichen oder aussenpolitischen Gründen. 1584 beispielsweise machte die *Schifffahrtsordnung*⁵⁰ Missstände dafür verantwortlich. So mussten die Schiffsmeister für die Weinfuhr bürgen und die Sustwirte nicht wie angewöhnt mit Wein, sondern bar bezahlen, Gratisfuhr wurde beschränkt. Überhaupt sollten sie *«fromme, ehrliche, redliche und ernsthafte Männer»* sein, *«so Schribens und wenigstens Lesens verständig sigind»*. Obschon

Schwyz und Glarus je zwei Schiffsmeister stellten, je einen für die Sommer- und die Winterfuhr, wurde nach wie vor *«dreiörtig»* gehaftet. Um den Transit verlässlicher zu steuern, sollte in Zürich ein vertrauenswürdiger Angestellter die Fuhren kontrollieren und verbuchen, mit Kopie für den diensthabenden Schiffsmeister. Entweder er selber oder stellvertretend ein Meisteknecht hatte sämtliche Fahrten leitend anzuführen und die Güter getreulich ins und ab dem Oberland zu fertigen. Wöchentlich war *«zu Zürich uf dem Zunfthus zum Weggen vor dem Verordneten des Rats»* abzurechnen, jede dritte Woche erfolgte die *«Durchrechnung»* der drei Schiffsmeister. Um allem Bedarf zu genügen, sollten stets 15 gute und ausgerüstete Schiffe *«uf dem Wasser»* parat liegen. Ein eigenes Mandat ermahnte die Bewohner der Seegemeinden, beim Weinverlad nicht *«über die Fass»* zu gehen. Immer wieder wehrten sich unpatentierete *«freie Schiffsleute»*, Bündner Getreide- und Schwyzer Salzimporteure für Vergünstigungen, Weesen für seinen Kornhandel, die Kaufleute aber klagten öfters über betriebliche Mängel.⁵¹ Doch ging das Geschäft auch weiterhin nicht ohne Unannehmlichkeiten vor sich.⁵² Bei Teuerung, unrentablen Fuhren usw. erfor-

49 Referre = berichten. – Im Reglement von 1584 heisst es einleitend: Unsittliche Schiffsmeister hätten bewirkt, *«dass sölliche Schiffung von Frömbden und Heimbschen, so der Enden ire Güter, Waaren und Kaufmannschaften grosser Komlichkeit wegen durchfertigerend, in Abgang geraten und von denselbigen andere Strassen gesuoucht und zum Teil sich dero unternommen»*, natürlich den dreiörtigen Auflagen zu Schaden! Dazu z. B. Abschiede 4.I-d, Nr. 197 (1544 XI. 10., gegen das Anzapfen der Weinfässer. Abschiede 4.I-e, Nr. 77 (1549 X. 16.), Eingabe. Dazu Nr. 103 (1550 IV. 11.): Die Schiffsmeister bitten ernstlich, ihnen einige Artikel in der Schiffsordnung zu mildern, nämlich *«dass sie nicht sollten spielen, huren und zutrinken und einander bringen»*. Sie befolgten zwar die Verordnung an und für sich. Aber es käme doch vor, *«dass sie nicht wohl mächtig seien sich zu enthalten, besonders ledige Gesellen, die keine Ehefrauen haben. Da sie ferner das Jahr hindurch mit ihren Knechten bei den Wirten viel Geld verzehren»* müssten, begehrt man ihnen gestatte, diese Wirte mit Wein zu versehen, dem Fahr unschädlich, und sie nicht alles bar bezahlen müssten. Die Wünsche wurden anscheinend offiziell toleriert, wenn die Ausführung diskret geschah. Abschiede 4.II., Nr. 421 (1573 VIII. 3.), Tilgung von über 1000 Pfund Schulden. Abschiede 4. II., Nr. 444 (1574 VII. 28), u. a. spezifizierte Abrechnung der vorgeladenen Schiffsmeister: Einnahmen 437 Pfund 6 Schilling 8 Heller, Ausgaben 374 Pfund 2 Schilling 6 Heller, Überschuss also 63 Pfund 4 Schilling 2 Heller.

50 Elsener, S. 106 f. (1584), § 7 u. a.

51 Das Reglement wird von Vollenweider, S. 105 f., 125 f. und 130 f., gestützt auf die *«Abschiede»*, gut rekapituliert. Abschiede 4.II., Nr. 351 (1570 I.4.) betr. Getreide fürs Bündnerland und Südbünden; 5. I., Nr. 193 a (1592 I. 20.), gegen Einfuhr nach Italien; 4. II., Nr. 629 (1582 V. 5.), Weesner Kornmarkt abgestellt; 5. II. 1., Nr. 265 d (1622 XI. 25.), Glarner Beschwerde gegen Zürcher *«Messer und Schlecker»*.

52 Abschiede 5. I., Nr. 193 e/f (1592 I. 20.), Korngeschäfte der Schiffsmeister; Nr. 477 (1602 VIII. 5.), Massnahmen gegen Verluste. Abschiede 5. II. 1., Nr. 877 a (1639 XI. 24.-26.), dito. Abschiede 7. I., Nr. 224 c (1725 II. 23.), Entschädigung für verlorenes Gut.

derte es Lohnerhöhung.⁵³ Auch Zölle und Weggelder schlugen auf.⁵⁴ Von den Zürcher Kaufmannsgütern abgesehen kamen traditionell die lokalen Schiffsleute zum Zug, vor allem diejenigen des Zürichsees. Sie pflegten seit alters «Korn, Hafer, Wein und Roggen ihren Kunden die Linth hinauf» nach Glarus, ins Gaster und Oberland zu führen, und zwar in ihren eigenen Schiffen, «ohne der Schiffsmeister Sperren und Wehren». Doch mussten sie ihre Boote durch die angestellten Fuhrleute linthaufwärts recken lassen und zum Unterhalt der Reckwege beitragen.⁵⁵ An der Lachner Konferenz von 1721 erörterten die drei Orte, wie «die auf dem obern Wasser der Linth in Abnahme gekommene Schifffahrt wieder gehoben werden können».⁵⁶ Abläufe, etwa die zunehmende Bürokratie, mit Lieferscheinen, Zoll- und anderen Belegen, Bezeichnung der Stücke, Beglaubigungen usw., sind meist eher angedeutet als eingehend beschrieben.⁵⁷

Von Zeit zu Zeit fassten die Konferenzen einige Klarstellungen zusammen.⁵⁸ Im 17. Jahrhundert wurde Tuggen links liegen gelassen, denn die Schifffahrt steuerte jetzt

auf der Alten Linth und unter Umständen auch auf der Spettlinth Grinau an. Jedenfalls sperrte ab etwa 1665 ein Langwuhr diesen Einlauf ab. Seit 1760 drängte Schwyz darauf, wiederum die Spettlinth zu befahren. Dies geschah spätestens um 1790.⁵⁹

Recht problemlos scheint unsere «Reichsstrasse» zwischen 1650 und 1712 funktioniert zu haben.⁶⁰ Der Zweite Villmergerkrieg beendigte 1712 das Übergewicht der katholischen Orte vor allem in den Untertanengebieten Baden, Freiamt usw. In unserer Gegend büssten jene die Herrschaft über Rapperswil ein, doch die von Zürich begehrten Höfe blieben Schwyz erhalten, vom strategisch wichtigen Hurden abgesehen. Nachbarn bestanden, meist für Eigengut, auf Taxbefreiung und hatten oft Erfolg.⁶¹ Auch setzte Zürich nunmehr sein Recht auf den ganzen Zürichsee unterhalb des Seesteges durch, rechtlich allerdings erst, nachdem der «Schifffahrtsstreit» mit Schwyz 1796 beendet werden konnte. Die Abmachung wies diesen Stand zwar auf sein Land und Ufer zurück, sicherte ihm aber unter anderem freie Schifffahrt, Salz- und Getreideversorgung, Mitwirkung an der Pilgerfuhr sowie die Fischenz im Bächwinkel und zwei Schiffplätzen zu.⁶² Bei der Regelung der Schifffahrt von Zürich ins Oberland wirkte Schwyz nach wie vor als zweiter Stand mit. Im 18. Jahrhundert wurde die Wasserstrasse zwischen Zürich und dem Oberland zunehmend kritisch. Wie erwähnt, wurde schon 1721 beabsichtigt, die Linthschifffahrt zu verbessern. Im März

53 Z. B. Abschiede 4. II., Nr. 350 (1569 XI. 14.); Nr. 430 (1574 I. 25.), Entgelt, um leere Salzschiffe hinauf zu recken; Nr. 550 (1578 IX. 25.), Lohnherabsetzung der Teuerung halber abgelehnt. Abschiede 5. II. 1, Nr. 579 (1632 III. 4.), Lohnaufschlag rückgängig? da Lebensmittel wohlfeiler. Abschiede 6. I., Nr. 130 d (1654 IX. 3.): Grinauer Zoll gering im Vergleich mit den aufgewendeten Baukosten (Brücke); erhöhter Zürcher Kornhauszoll, als Entschädigung für die bis zum Kornhaus geführte bequeme Ab- und Zufahrt.

54 Z. B. Abschiede 5. I, Nr. 153 a (1550 X. 10.), Rapperswiler Zoll.

55 Abschiede 5. II. 1, Nr. 493 (1629 III. 26.).

56 Abschiede 7. I., Nr. 169 (1721 III. 8.).

57 Vgl. Abschiede 7. II, Nr. 247 c (1764 IX.): Die Schiffsmeister von Schwyz und Glarus kommen mit dem Schiffsmeister von Zürich überein, dass Letzterer ihnen wöchentlich die Spezifikation der «ob sich» gehenden und sie dem zürcherischen Schiffsmeister die Spezifikation der «mitsich» gehenden Waren zustellen. Das eingekommene Geld wird halbjährlich verrechnet.

58 Z. B. ab 1608: Abschiede 5. I, Nr. 668 (1608 IX. 5./6.), Nr. 723 (1610 III.), Nr. 766 (1611, III. 12.), Nr. 815 (1612 XI. 27.) usw.

59 Zum Reichenburger «Gegenwuh» STAE, I, DA 5, 6 (1666), siehe Abschnitt «Linthwuhre und Reckwege», S. 37 sowie Abschnitt «Das Spettlinth-Projekt von 1785», S. 47.

60 Wenn man dies aus den verhältnismässig wenigen einschlägigen Abschieden dieser Jahre schliessen darf – sie beliefen sich bei durchschnittlich zweien im Jahr auf einen Bruchteil derjenigen zwischen 1549 und 1648 oder gar derer von 1778–1795.

61 Z. B. Abschiede 7. I, Nr. 254 a (1726 V. 14.–18.); Nr. 257 a (1727 I. 13.–20.).

62 Abschiede 8, Nr. 228 z (1796 VII.).

1749⁶³ wurde die Schiffsordnung revidiert, sodass «*Tabaktrinken*» und Mitführen von Schiesspulver verboten, die Amtszeit der nunmehr drei Schwyzer Schiffsmeister, davon anscheinend oft ein Tuggner,⁶⁴ und der drei Glarner naheliegenderweise auf vier Monate festgesetzt wurden. Ältere Bestimmungen wiederholte oder präzierte man, beispielsweise weil bestimmte Stückgüter erheblich schwerer gepackt wurden. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts dominierten Naturereignisse die obrigkeitlichen Erörterungen. Wuhbrüche gefährdeten in der Linthebene die Schifffahrt, Weesen und Walenstadt aber wurden durchs laufend erhöhte Linthbett ab der Ziegelbrücke oft unter Wasser gesetzt. Ein Teil des Durchgangsverkehrs verlagerte sich auf die zunehmend ausgebauten Landstrassen, so der des Glarner Boten bis Lachen.⁶⁵ Erstaunlich ist jedoch, dass die Schifffahrt ungeachtet dieser Schwierigkeiten im Grossen und Ganzen meist ununterbrochen wenigstens halbwegs funktioniert haben muss.

63 Abschiede 7. II, Nr. 59 (1749 III. 13.–17.); da die Schwyzer und Glarner Schiffsmeister nun sogar dreimal jährlich abwechselten, galt ihr Dienst für ein Drittelsamt.

64 Vgl. Abschiede 7. II., Nr. 199 b (1760 IV. 10.–12.).

65 Ich berichte davon in eigenen Abschnitten.

Die Waren, Taxen und Löhne

Stände und Kommunen benützten ihre Regalien, um vom Handel zu profitieren. Sie erhoben Un- und Standgelder, Ein-, Durch- und Ausfuhrzölle usw. Einzig was der Selbstversorgung der eigenen und verbündeten Landsleute diente, vor allem mit Getreide, war der meisten dieser Abgaben enthoben. Handelswaren und ihre Tarife pflegten damals wie heute auf Mangel, Teuerung und Belastungen, Krieg oder Innovationen zu reagieren. Anders als heute waren jedoch Gewicht, Mass und Geld bis zur Normierung in der Neuzeit regional verschieden, sogar bei gleichen Namen wichen die Grössen von einander ab.¹ Ein paar diesbezügliche Andeutungen erscheinen deshalb wohl nötig.

Bemerkungen zum Komplex von Mass, Gewicht und Münzwesen

Taxiert wurden die Waren lange der Einfachheit halber nach ihrer Erscheinungsweise.² Deshalb liessen sich der reichlichen Fachliteratur unschwer die unterschiedlichsten Angaben und Gleichsetzungen entnehmen.³ Gewisse Bezeichnungen mögen uns zusätzlich irritieren: Eine «Ledi», Plural «Ledinen», meinte nicht das

Ledischiff,⁴ sondern eine «Wagenladung für 2 Pferde».⁵ Der uns noch von der Schule vertraute Zentner ist nicht unser Doppelzentner zu 100 kg, sondern wog 100 Pfund oder 50 kg. Dazu gab es leichte und schwere Pfunde, beispielsweise solche zu 32 oder mehr Lot.⁶ Man mass mit Schiff, Floss,⁷ Ladung, Stück,⁸ Saum,⁹ Mütt,¹⁰ Sack,¹¹ Röhrli,¹² Viertel,¹³ Mass¹⁴ usw.

- 1 Entsprechend in Einzelfnem abweichend ist deren Verzeichnung, vgl. Dubler, Dürst, Horat, HBLS, HLS usw.
- 2 Abschiede 7.II-c (1749 III.) S. 72: Beschwerden der Schiffsmeister, dass Schwyzer und Glarner «Kässpalen» jetzt 4 Zentner wögen gegenüber den früheren 3 Ztn. Man möge sie also nach Gewicht bezahlen, ebenso die Glarner Kisten mit Baumwollgarn, die Schaffhauser und Rheinauer Kornsendungen sowie die lothringischen Salzfüsser, «und zwar vom Ztn. 2 gute Batzen hinab und drei hinauf».
- 3 Für nachfolgende «Blütenlese» halte ich mich bei den Begriffsdeutungen ans Schweizerdeutsche Wörterbuch (Idiotikon), fürs ihnen zugeschriebene Mass kurzerhand und simplifizierend an die Dürsts Angaben (S. 132, auf Glarus bezogen) und diejenigen Heldmanns (insbesondere für Zürich, S. 78 f.).

- 4 Zum Schiff unten, S. 45, Anm. 12 (Schiffsordnung 1850): die Last, die ein Reckschiff enthalten solle, von 7000 kg auf 7500 kg heraufgesetzt, also auf 7 bis 7 ½ Tonnen.
- 5 Nach Dürst, S. 133, besteht die Ledi aus 8 bis 14 Säcken bzw. 7 Eimern oder 9 bis 10 Doppelzentnern (Härry, S. 227, nimmt die Ledi für 1 Tonne).
- 6 Vgl. Heldmann.
- 7 Verbundene Holzstämme, die als Wasserfahrzeug benutzt wurden und der Holzversorgung dienten, nicht selten mit Scheitern und anderem beladen, auf dem See gezogen, im Fluss lediglich gesteuert. Vgl. Abschnitt «Holzflosserei», S. 40.
- 8 Eine gebräuchliche Zolleinheit, von der Bodmer, S. 59, für sein Warendiagramm ausgeht (s. u.). Abschied 7.II-e (1749 III.), S. 72. normiert (gemäss Abschiede, Zollordnung von 1611/12), «dass ein Stück feiner Ware 225 und grober bis 250 Pfund halten solle; auch werde ein Stück für eine [einseitige?] Pferdelast gehalten und 2 Stück für einen Saum gerechnet» vgl. u.).
- 9 Pferde- oder Maultierlast, nach Dürst 3 bis 4 Mütt oder 200 bis 250 kg (?). Vgl. Abschied 7.II-c (oben Anm. 2): Lt. Abschiede 1611/12 gelte 1 Stück (feiner bzw. grober Ware) für 225 bis 250 Pfund. «Auch werde 1 Stück für eine Pferdelast gehalten und 2 Stück für 1 Saum gerechnet.» Dagegen Schwyz und Glarus, «dass bei ihnen 1 Saum genannt werde, was ein Pferd trage, und dass das Zollregale und die Schiffsordnung dadurch leiden, wenn man 2 Stücke zu 1 Saum machen wolle!» Vgl. dazu Tabelle 2. – Gesäumt wurde der Wein in «Lägele», dem länglichen Tragfass elliptischen Querschnitts zu 30 bis 50 Mass von 1 ½ Litern, also 45 bis 75 Litern. 2 «Lägele» ergaben einen Saum (Idiotikon), Dürst bemisst S. 133 den Saum mit gut 127 Litern. Lat. lagena, Holzfüsschen.
- 10 Altes Hohlmass, von lat. modius, Scheffel; nach Dürst 83 Liter oder ca. 65 kg Zürcher Mass.
- 11 Der «Sack» kam von der «Mannslast» her (HLS), vgl. «Burdi» (Idiotikon), um 100 bis 120 Pfund, ein Heutuch aber 3 Zentner (150 kg)! Zur Ergonomie: Internet, «Sack tragen», 55–105 kg, günstig 80 kg.
- 12 Langes, schmales Fässchen für trockene Frucht, auch Salz.
- 13 Mittleres Mass fester und flüssiger Güter, bei Getreide nach Dürst gut 20 l oder gut 15 kg.

Tabelle 2: Zürcher Mass¹⁵

| | | |
|-----------|----------------------------------|----------------------------|
| 1 Mütt | «glattes» Getreide | 81 Liter oder etwa 65 kg |
| 1 Viertel | do. | 20,3 Liter oder rund 16 kg |
| 1 Malter | Hülsenfrüchte oder «Grob» | 329 Liter oder etwa 250 kg |
| 1 Viertel | do. | 20½ Liter oder knapp 15 kg |
| 1 Immi | Getreide | um 2 Liter oder 1,5 kg |
| 1 Saum | «lauteres» Getränk | 1⅓ Hektoliter |
| 1 Saum | «trübes» Getränk | etwa 1¼ Hektoliter |
| 1 Eimer | do. | gut 1 Hektoliter |
| 1 Viertel | do. | 27 Liter |
| 1 Mass | «lauteres» oder «trübes» Getränk | 1,8 Liter |
| 1 Mass | Salz | um 2 Liter |

Das beladene Ledischiff pflegte um 1750 etwa folgende Lasten aufwärts zu befördern:

Tabelle 3: Ladung eines Ledischiffs¹⁶

| | |
|--------------------------------------|---|
| Ein Ledischiff enthält um 1750 | 140 bis 150 Zentner = ca. 7500 kg, evtl. mehr |
| also grobes bzw. feines Kaufmannsgut | 56 bis 62 Stück à 225 bis 250 Pfund |
| oder ebenso viele Saum zu 1 Stück | der herkömmlichen Weesner Zollordnung halber |

Leichte und schwere oder sperrige Güter belasteten somit Träger und Fahrzeug unterschiedlich. Man unterschied deshalb zwischen «glatter» und «rauer» Feldfrucht, also Kernen und dergleichen, gegenüber Gerste und Hülsenfrüchten, beim Kaufmannsgut zwischen «feiner» Ware wie Seide oder Baumwolle und dem übrigen «groben» Zeug. Mit obiger Tabelle will ich ohne tie-

fere Ansprüche lediglich die oft vorkommenden Ausdrücke nochmals veranschaulichen.¹⁷

14 Fürs Flüssige von knapp 1 bis 2 Liter; auch Hohlmaß für Schüttgüter, z. B. Getreide.

15 Nach Heldmann, z. B.: 1 Viertel «glattes» Getreide = 1035 Kubikzoll, «raues» gut 14 Kubikzoll grösser; 1 Viertel «lauteres» Getränk = 1380 Kubikzoll, das «trübe» Viertel aber knapp 100 Kubikzoll grösser.

16 Schifffahrtsordnung 1750 (STAZ, L 101/6), §9; Abschiede 7.II (1749/1511/12).

17 Dabei benütze ich wo möglich meine Quellen, im Übrigen halte ich mich an Heldmann, dessen frz. Kubikzoll ich auf 19,6 cm³ abrunde (nach Larousse: 1 pied = 32,5 cm, 1 pouce (Zoll) = ⅓ pied = 2,7 cm, dies hoch 3. Das Verhältnis Liter zu kg entlehne ich Dürst, S. 132: das Zürcher Kornviertel zu 83 Litern = ca. 65 kg.

Tabelle 4: Vorschlag zu einer Münzvereinheitlichung, um 1650¹⁸

4.1 «Gangbare» goldene und silberne Geldsorten¹⁹

| | |
|-----------------------------------|--|
| 1 Dukaten in Gold | gleich 3 Gulden 24 Schilling |
| 1 Krone in Silber | gleich 1 Gulden 24 Schilling |
| 1 eidgenössischer Taler in Silber | gleich 1 Gulden 32 Schilling |
| 1 Gulden in Gold | im Mittelalter Goldmünze, nun Rechnungseinheit |

4.2 «Hand- oder Kleines Münz»: 1 Gulden gilt

| | | | | | |
|---------|-------------------|-------------------|-------------|----------------------------------|---------------|
| 2 Pfund | 15/16 Batzen (Bz) | 40 Schilling (Sh) | 60 Kreuzer | 240 ZH Pfennig 240 SZ Angster | 480 Heller |
| | 1 guter Batzen | 2 Sh 4 Pfennig | 4 Kr. | 16 Pfennig | 32 Hl. |
| | 1 Bz gewöhnlich | 2 Schilling | 3 Kr. 3 Pf. | 15 Pfennig | 30 Hl. |
| | | 1 Schilling | | 6 Pfennig | 12 Hl. |
| | | | 1 Kreuzer | 4 Pfennig | 8 Hl. |
| | | | | 1 Pfennig | 2 Hl. |

Bemerkungen zum Münzwesen

Eine ähnliche Vielfalt wie bei Mass und Gewicht herrschte beim Geld, und je nach Metallgehalt unterschied man ebenfalls zwischen «guten» und gewöhnlichen Münzen. Gebräuchliche Rechnungseinheit war in der Neuzeit der Gulden, in Zürich beispielsweise zu 40 Schilling oder 60 Kreuzern oder 16 Batzen genommen.²⁰ Spätmittelalterlich war das Pfund, erst gewogen und gezählt, später zur Rechnungseinheit abgesunken. Ähnlich wie die Währungen waren die wirklich gepräg-

ten Münzen ebenfalls recht zahlreich. So gab es in Kupfer Rappen, Kreuzer, Angster, Pfennige und Heller, in Silber «ganze, halbe und Viertel-Taler», sodann Schillinge und Batzen von mehrfachem bis halbem Wert, in Gold «doppelte, einfache, halbe und Vierteldukaten». Mittels der internationalen Verflechtung waren häufig fremde Geldsorten in Gebrauch.²¹ In Tabelle 4.1 gebe ich die recht komplizierten schweizerischen Verhältnisse stark vereinfachend wieder.

¹⁸ Abschiede 6. I. 2. S. 1067, 1834f.; «Model, nach welchem man die Conformitet in Müntzen, Gwicht und Messen in der Eydgnoschafft einrichten könnte».

¹⁹ Nach Heldmann, S. 73, anno 1786 mit 4 $\frac{3}{4}$ Gulden bestimmt.

²⁰ Heldmann, S. 79. Der Einsiedler Gulden galt allerdings 50 Schilling, der Louisdor dort 10 $\frac{1}{2}$ Gulden, die Krone 80 Schilling, 1 Pfund Geld = 5 Kronen (Meyer v. Knonau, S. 144).

²¹ Silbergeld nach Heldmann, S. 78, dazu, S. 79, an die 20 gebräuchliche ausländische Münzsorten erwähnt.

Die Handelswaren und ihre Taxen (Zölle, Brückengeld usw.)

Zürich wurde seit Mitte des 13. Jahrhunderts von einem Rat aus Adligen und Kaufleuten regiert. Dieser handhabte Markt, Zoll und Münz und brachte wirtschaftlichen Schwung in die Stadt. Die «Oberwassergesellschaft» pflegte bevorrechtigt die Fuhr auf den Zürichsee und zum Walensee. «Das Wollen-, Leinen- und Gerbergewerbe, besonders aber die Seidenschleierweberei fanden bis weit nach Norddeutschland, Italien, Ungarn und Polen grossen Absatz.»²² Produkte²³ wie Rohseide, Baumwolle, orientalische Gewürze und Drogen stammten vorwiegend aus Venedig und Bologna, Mailand folgte. Bürgermeister Bruns Revolution von 1336 verbreiterte die politische und wirtschaftliche Basis. Fünfzig Jahre später entstand daraus die Vorherrschaft der Zünfte. Der abnehmende Textilexport²⁴ wurde ab Ende des 14. Jahrhunderts ergänzt durch «den Salz-, Wein-, Eisen- und Stahlhandel und den Handel mit Getreide», welche im Unterschied zu den früheren Exporten «in der Stadt Zürich konzentriert wurde». Zürich wurde so zum wirtschaftlichen Motor für die Ost- und Zentralschweiz. Dies stimulierte das Transportwesen, zuerst zur See und auf der Limmat, nach dem Fall feudaler Barrieren auch via Walensee und Linth ins Oberland. Zürich sicherte sich beim Güterumschlag mit ausgefeilten Kaufhaustarifen eine

gute Einkommensquelle.²⁵ Seine Nachbarn bestanden, oft erfolgreich, auf Taxbefreiung (meist für Eigengut).²⁶ Schwyz profitierte davon am Nadelöhr zu Grinau.

Tabelle 5: Grinau-Zoll um 1500 für «Alles so das Wasser uff und niderfahrt»²⁷

| | |
|--|-------------------|
| «1 Mess Saltz, 1 Ballen Stachel, 1 Ballen Ysen» | je 1 Angster |
| «Welsch Win», Kaufmannsgut, Käse, Unschlitt | je Saum 2 Angster |
| Leder, Tuch, Baumwolle, «Krämerey, welicherley das ist» | je Saum 2 Angster |
| «1 Mülystein gross oder klein, 1 Ledy Ruschfarb» (= Reisholz-Bündel) | je 2 Schilling |
| Von «1 Ledy Ströwy» | 1 «Bürdy» |

Was die Stadt Zürich im Zweiten Kappellerkrieg an Vermögen und Prestige einbüsste, machte sie also durch aufblühendes Gewerbe und den Handel wett. Vermutlich hatte Zürichs west-östliche Wasserstrasse im 16. Jahrhundert die beste Zeit; dies unbeschadet der längst offenen Gotthardroute und trotz oder wegen der Reichskonflikte mit Frankreich um die Oberherrschaft

22 Peyer Hans Conrad, S. 207 in: Handbuch der Schweizer Geschichte, Bd. I (1980).

23 Schnyder 1937, S. X f.

24 Schnyder 1937, S. XVII f. Zu Zürichs Eisen- und Stahlhandel: Schnyder 1936. Schnyers Kaufhaustarif von 1508 (Schnyder 1938, S. 170 f.) enthält an die 150 Warentaxen «um Lagerlohn, Hausgeld, Zoll und Ungeld», die ausser den genannten Gattungen auch eine Menge weiterer Metalle und Lebensmittel benennen (z. B. Fisch, Fleisch, Nuss und Öl, Milchprodukte, Leder, Glas, Steinwaren).

25 Vgl. den ausführlichen Zürcher Kaufhaustarif von 1508 (Schnyder 1938, S. 170–179) betr. Lager- und Hausgeld, Zoll und Ungeld. Er taxierte rund 130 Waren in den Gattungen Salz, Stahl, Eisen u. a. Metalle, Wetz- und Weinstein sowie Farben, Harz, Wachs und Glas, Leder und Fell, Gewürze, Fisch, Nuss und Öl, Milchprodukte, Fett und Honig, Getreide, Schweine und Schweinefleisch, Wein, feine und grobe Textilien, Federn sowie Schindel- u. a. Holz.

26 Z. B. Abschiede 7. I., Nr. 254a (1726 V. 14.–18.); Nr. 257a (1727 I. 13.–20.). Hartnäckiger war die Abgabe des Immi in Zürich zwischen diesem Stand und Glarus umstritten: Abschiede 7. I., Nr. 335 a (1732 III. 3.), ebd. Nr. 335 b, Glarus beschwert sich erfolgreich über die Taxe des Zürcher Einzählers.

27 Ochsner, S. 134: «Item es zollet alles, das Inn und uss Welltschlandt gat, ussgenommen Bücher». Zollfrei war dagegen «was von Zürich gatt, Win, Korn, Haber, Ancken, Ziger». Die «Ruschfarb» nach Ochsner, S. 137, gleich «Rüschfahrt», Rüsche lt. Idiotikon ein «langes, grosses Bündel Reisholz, das zu Hause zu kleinern Reishwellen verarbeitet wird».

in Italien sowie eidgenössischer, deutscher und französischer Religionskriege. Hauptgüter dieses Transportes waren laut Vollenweider ab Zürich Korn und Landwein, schliesslich seit etwa 1570 zusätzlich Zürcher Textilien, vor allem Zwilchballen, nach Zürich Flumser Eisen, deutsches Salz, Reis, Wein, textile Rohstoffe, aber auch Comer Metallwaren.²⁸ Stationen wie Horgen, Rapperswil, Lachen, Ziegelbrücke, Weesen und Walenstadt belieferten die Innerschweiz, Gaster und Glarus mit Korn, Wein und Salz, umgekehrt jene die Region Zürich mit Holz, Streue und dergleichen, ferner Glarner Schiefer.²⁹ Der wichtige Zürcher Kornmarkt öffnete «jeweils Freitag Morgen 9 Uhr».³⁰ Der Glarner Kornkäufer hatte sich am Freitag früh beim Kornhaus einzufinden, durfte aber von dort «keinen Grämpel [Eigenhandel] treiben, weder mit Wein noch mit Korn noch mit andern Sachen». An Verkaufstagen sollen um 1500 wöchentlich etwa «1000 Mütt» umgesetzt worden sein, davon³¹ knapp die Hälfte nach Graubünden und mehr als ein Viertel für die übrige Südostschweiz sowie in Zürich selber. Wie üblich kompensierten die Zürcher Preise das grössere oder verminderte Angebot.³² Getreidehandel aus Graubünden

nach Italien war bei Bedarf altgewohnt, nicht zuletzt im kriegerischen 16. Jahrhundert.³³ Wurde das auf Eigengebrauch erworbene Getreide weiter verkauft, verminderte dies die Einnahmen der Schiffsmeister. Schnyder teilt für den Weesener Zoll eine Fassung von 1568 mit.³⁴ 1582 wurde deshalb untersagt, «dass zu Weesen und an anderen Orten ein besonderer Korn- oder Fruchtmarkt aufgerichtet werde».³⁵ Nach wie vor aber gelangte «Zürcher» Korn via Bünden nach Italien, sodass die drei Orte verschiedentlich einschritten.³⁶ Während der vier Wochen ab 19. November bis ab 10. Dezember 1595 verliessen wöchentlich gegen 10 beladene Schiffe die Stadt in Richtung Oberland.³⁷

28 Vgl. dazu die Taxen der einzelnen Gütersorten, Anm. 24/25 und 27.

29 Vollenweider, S. 128 f. Zum Salz: Seit Zürich 1531 den Salzhandel in die katholische Innerschweiz gesperrt hatte, scheint dieser eigene Wege gegangen zu sein. Nach HBLS habe damals der Schwyzer Kaufmann Hans Dettling zu Walenstadt grosse Quanten Salz in seine Heimat schmuggeln lassen. Das Alte Land monopolisierte den Salzhandel zunehmend und kaufte selber ein.

30 Nach Bosch, S. 50 f., Blumer-Heer, S. 9

31 Zwischen Februar und März 1528 kauften 103 Ostschweizer in Zürich ein, nämlich 27 Glarner, 25 Bündner und 21 Sarganser, die restlichen dreissig aus Weesen, dem Gaster und Rapperswil sowie aus der March und den Höfen: Bosch, S. 64, mittels der Beglaubigungsscheine, mit denen Zürich sich vor dem Weiterverkauf abzusichern versuchte.

32 Bodmer, Tabelle 2, zeigt Zürcher Müttpreise von 1620 bis 1800. Sie bewegten sich normalerweise um 250 Schilling je Mütt, stiegen aber während des Dreissigjährigen Krieges bis auf 1000 Schillinge. Deutsche Getreidesperren trieben in Frankreichs pfälzischem Krieg den Preis erneut hoch (so um 1695 auf 700 Sh).

33 Vgl. Bosch, S. 60 f.

34 Schnyder 1938, S. 187 f. Taxierte wurde (summarisch) Vieh, eine Ledi sowie ein Saum Gut, ein Mühlestein und der Eimer Wein; die Gebühren beliefen sich von etwa 1 Pfennig bis höchstens 1 Kreuzer.

35 Abschiede 4. II., Nr. 629 a (1582 V. 9.). Dazu Blumer-Heer, S. 33: «Weil jedoch die zu Rapperswil, Uznach, Lachen und andere Nachbarn derer von Weesen für Salz, Wein, Reis und dergl. Frucht einzutauschen gewohnt» wären, sei solcher Tausch im Kleinen auch den Weesnern gestattet.

36 Abschiede 5. I. 1, Nr. 163, s-u, S. 247 (1591 I.); Nr. 193 a (1592 I. 20.). Nr. 320 (1596 XII. 20.), Blumer-Heer zitiert, S. 38–43, eine damals erlassene «Schiffsordnung für Weesen und Walenstadt vom Sebastians-tag», welche guten Einblick in die Schifffahrtsverhältnisse des Walensees gewähre.

37 Vollenweider, S. 155, vgl. Tab. 6. – Abschied V. II. 2, Nr. 265 d, S. 320 (1622 XI. 25), GL gegen «Messer- und Schleikerlohn» durch «die Fasser und Sackträger» in Zürich. Nr. 265 a, gegen 5 Bz. Aufschlag aufs Röhrli Korn (gut 150 Liter oder 130 kg); Nr. 579 (1632 III.), Aufschläge immer noch in Kraft. Abschiede 7. I., Nr. 229/335 (1725 II./1732 III.), GL/ZHer Zwist um das in ZH auf durchgeführtes Korn erhobene «Immi».

Tabelle 6: 1595 von Zürichsee aufwärts geführtes Getreide und ungenanntes Gut nach

| | | | | |
|------------|------------------|------------------|----------|----------|
| Graubünden | 87 Ledinen Korn | 19 Ledinen Hafer | 12 Säcke | |
| Sargans | 44 Ledinen Korn | 1 Ledi Hafer | 4 Säcke | 5 Malter |
| Weesen | 27 Ledinen Korn | 21 Ledinen Hafer | 19 Säcke | |
| Glarus | 56 Ledinen Korn | | | |
| Total | 214 Ledinen Korn | 41 Ledinen Hafer | 35 Säcke | 5 Malter |

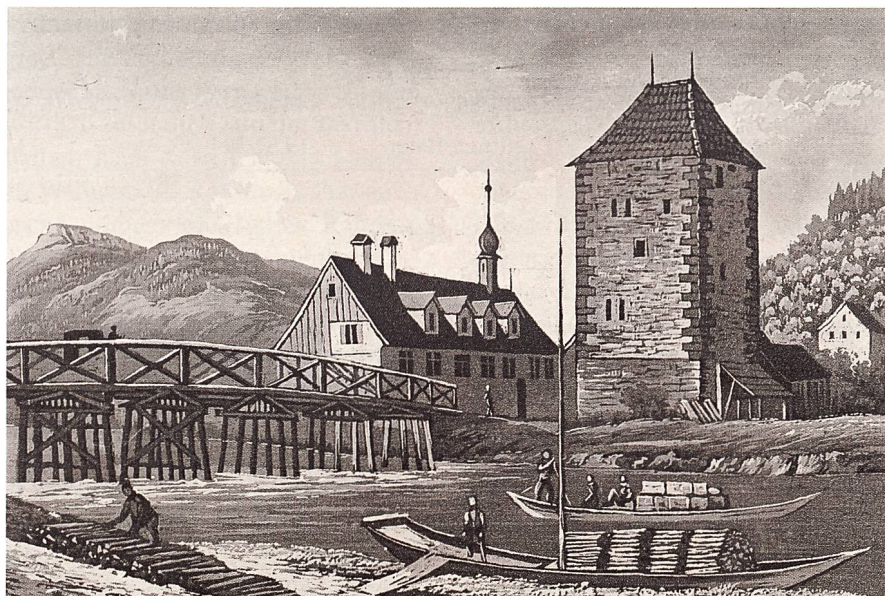
Einen Einbruch, von dem die Linthstrasse sich nie mehr ganz erholten sollte, bescherten 1602 bis 1648 die Bündner Wirren und der Dreissigjährige Krieg. Um 1650 ersetzte Schwyz das Grinau-Fahr durch eine Brücke. Der Tarif wurde dem angepasst und erweitert, wie nachstehende Tabelle zeigt. Für die «zollpflichtigen, das Wasser auf- und abwärts fahrenden» Kaufmannswaren, blieb allerdings der bereits bestehende und in Tabelle 5 genannte Tarif von 1500 in Kraft.³⁸

Tabelle 7: Neuer Ausfuhrzoll zu Grinau für linthabwärts geführte Waren (seit ca. 1608)³⁹

| | |
|--|--------------------------------|
| Von 1 Ledi Heu bzw. Streue | 40 bzw. 25 Schilling |
| von 1 Ledi Holz | 5 gute Batzen |
| «von jedem Stücklin» Flössholz | 1 Schilling |
| von 1 Wagen | 4 gute Batzen |
| von 1 «Zwey-Räderkarren» | 2 gute Batzen |
| von 1 Schlitten | 4 Schilling |
| Ein durchfahrendes Schiff (geladen oder ungeladen) weil Grinau «vom Schloss bis zu den Reckhütten Steg und Weg erhalten muss». | 5 Schilling |
| Durchführende Ware «wegen Wind und Wetter unter das Tach des Schlosses» unterzustellen kostete je nach Sack oder Saum | 2 Kreuzer oder 2 bis 4 Pfennig |

38 So auch bei Spiess, S. 58, ad 1608. Gegen die neuen Taxen gab es 1653/4 Einspruch, anscheinend ohne grosse Wirkung (Ochsner, S. 138 f.). Vgl. Abschiede 6. I., Nr. 130d (1654 IX. 3.): Grinauer Zoll gering im Vergleich mit den aufgewendeten Baukosten (Brücke); erhöhter Zürcher Kornhauszoll, als Entschädigung «für die bis zu dem Kornhaus geführte bequeme Ab- und Zufahrt». Vgl. oben Tabellen 1 und 5.

39 Spiess, S. 57 f. (ad 1608). Dazu kommt in Ochsners Tarif von 1650: 1 Koll- und RüsCHFahrt: 60 Schilling (= Uznacher Braunkohle bzw. Reisholz). Vgl. Abschiede 7. II., Nr. 59b (1749 III.), die zwei letztgenannten Tarife habe Schwyz von den Vorbesitzern (Toggenburg) übernommen.



Die Grinau um 1800, mit Holzbrücke, altem Turm, Wirts- und Amtshaus. Sie war für Schwyz eine wichtige Zoll- und Grenzstation. (ZB Graphische Sammlung)

Bodmers Konjunkturdiagramm

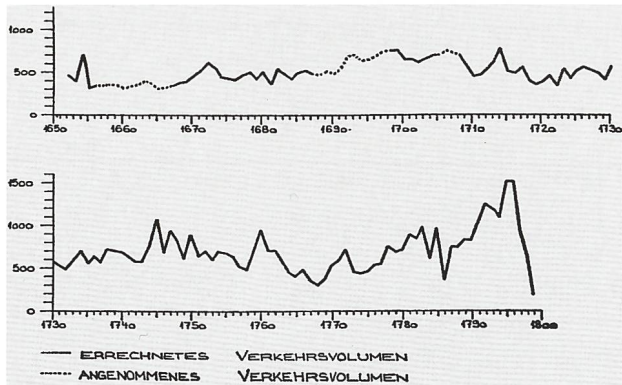
Für die Zeit von 1650 bis 1800 legte Bodmer eine Konjunkturkurve des Wassertransports vor, welche er mittels des *Weesner Zolls* akribisch errechnete (Abschnitt «Zu Weesen durchlaufender Warentransit in Tonnen, 1650–1800, nach Bodmer», S. 27).⁴⁰ Ihre «transitierten» Waren von 15 136 Stück beliefen sie sich in diesem Zeitraum auf rund 1500 Tonnen. Aus diesem Verhältnis zwischen Einnahmen und Gütergewicht liessen sich mittels der laufenden jährlichen Zollgelder die entsprechenden Tonnagen errechnen.

⁴⁰ Bodmer, S. 58 f., Tabelle I, samt Erläuterung dazu (Tabelle II und III verzeichnen die Zürcher Getreidepreise zwischen 1610 und 1800, mit Spitzen in den 1620er-, 1630er-Jahren sowie um 1795 und 1800). Vgl. Bodmer, S. 1 f.

Selbstverständlich erschienen dabei, so Bodmer, nicht die effektiven Tonnen der durchlaufenden Waren, sondern lediglich annähernde Werte. Immerhin ermöglichten diese, angesichts fehlender präziserer Angaben, eine *Konjunkturkurve* zu zeichnen. Der Autor macht es plausibel, dass deren Verlauf «einer Zu- beziehungsweise Abnahme des Verkehrsvolumens durchaus entspricht». Ausser Acht blieben in Bodmers Statistik nahe liegender Weise Waren, die den Weesner Zoll nicht passierten, so Zürichs Import und Export zwischen Ziegelbrücke und dem Zürichsee, von oder nach dem Glarnerland direkt, dem Gaster, der March und der Innerschweiz. Ebenfalls konnten die zwischen 1798 und 1800 beträchtlichen Militärtransporte nicht mehr einbezogen werden, obwohl sie die Linthebene nicht zuletzt auf dem Wasser-

wege durchquerten und hier für Fourageverdienst sorgten. Zwischen 1779 und 1785 wurden im Jahr durchschnittlich 500 Tonnen Güter von Zürich nach Walenstadt gesandt,⁴¹ nämlich gut 7% Seide, knapp 15% andere Gewebe, gut 6% Eisen und Eisenwaren, gut 71% aber unspezifizierte «*Ordinari-Waren*».

Zu Weesen durchlaufender Warentransit in Tonnen, 1650–1800, nach Bodmer⁴²



Kriegerische Auseinandersetzungen zwischen 1650 und 1799 (aus Bodmer): 1) 1653 eidgenössischer Bauernkrieg; 2) 1656 Erster Villmergerkrieg; 3) 1667f. Eroberungskriege von Louis XIV in den Niederlanden; 4) 1688–1697 Pfälzischer Erbfolgekrieg; 5) 1701–1714 Spanischer Erbfolgekrieg; 6) 1712 Zweiter Villmergerkrieg; 7) 1733–1735 Polnischer Thronfolgekrieg; 8) 1740–1748 Eroberung Schlesiens durch Preussen, Österreichischer Erbfolgekrieg; 9) 1756–1763 Siebenjähriger Krieg; 10) 1778–1779 Bayerischer Erbfolgekrieg; 11) 1789f. Französische Revolution; 12) 1792–1797 Erster Koalitionskrieg gegen Frankreich; 13) 1799–1802 Zweiter Koalitionskrieg.

41 Bodmer, S. 46;

42 Bodmer, S. 58f. u. a. a. O.

Zum Transport durch die Linthebene ab 1750 gibt Bodmer weitere Anhaltspunkte.

- 1749 erhielt Zürich auf unserer Route nach wie vor Levanteprodukte, nämlich zyprische Baumwolle, türkischrot gefärbtes Garn, Seide, Reis, Südfrüchte.⁴³
- In den 1760er-Jahren führten Walenstädter Schiffsleute beschränkte Mengen Eisen und Stahl, Salpeter, Wolle, aber auch Rammholz, Rebstecken und Mühlsteine nach Zürich, Horgen und Rapperswil.⁴⁴
- Graf Karl von Zinsendorf stellte in seinem Reisebericht von 1764 die via Linth und anderswoher geführten Güter dem nun weit umfangreicheren Gotthardtransit gegenüber.⁴⁵
- Linthabwärts gelangten insbesondere Wolle, Seidenzeug, aber auch «*Saftfässer*» und Pfäferser «*Heilwasser*» nach Zürich. Aufwärts schickte die Stadt vor allem verarbeitete Textilien in den Süden.
- Die Glarner⁴⁶ hatten schon 1722 kritisiert, dass sie für Tische, welche sie auf eigenen Schiffen «*hinweg ferggten*», 7 Gulden bezahlen müssten, während die Zürcher aber auf ihren Schiffen Stein und Holz führten und lediglich den Linth-Dicken gäben. 1774 verhandelten die Gesandten der fürs Gaster zuständigen Orte

43 Bodmer, S. 32.

44 Bodmer, S. 46.

45 Bodmer, S. 32.

46 Abschiede 7.I, Nr. 200 (1722 XI.); Abschiede 7.II, Nr. 62 (1748 VII. 10), weitere Glarner Missbrauch-Klage.

Schwyz und Glarus «im Kloster ob Gauen», also auf Berg Sion, über Einzelheiten des Weesner Zolls.⁴⁷

Schiffsmeister und Schiffsleute

Die Schiffsmeister waren eine Art Frühunternehmer; ihr Salär entstammte den Sporteln, welche ihnen die Frachten und Transporte einbrachten (Tab.8–10). Sie mussten daraus viele anfallende Spesen begleichen. Die Fuhrkosten setzten sich aus mehreren Teilen zusammen: eigentlichen Frachtkosten, der Fürleite sowie Recker- und Spettknechtstaxen auf der Linth. Zölle wurden wie erwähnt an den Susten bezogen. Wie diese folgten auch die Taxen der Schiffsleute und alsdann ihrer vorgesetzten Schiffsmeister der ökonomischen Entwicklung. Im 15. Jahrhundert musste die eidgenössische Linthschiffahrt noch stark improvisiert werden. Neben den Kaufmannswaren bescherte der Korn-, Wein- und Eisenhandel Zürichern wie Glarnern gute Einnahmen. Der Posten des Schiffsmeisters muss in der Folge recht einträglich gewesen sein. Jedenfalls bezahlte der Glarner Amtsinhaber im 18. Jahrhundert für den Posten «gewisse sehr erhebliche Beträge», so 1719 «laut alter Ordnung jeglicher in Schatz 150 Gulden und jeder auf den Landmann 2 Batzen», was bei etwa 3000 Landleuten nochmals an die 400 Gulden ausmachte.⁴⁸ Im Landsgemeindeort Schwyz wird es kaum anders gewesen sein.

47 Abschiede 7.II, Gaster (1774, S. 1216 f.): Schwyz und Glarus meinen (§ 159). «dass der Churerbote dasjenige, was er in seinem Felleisen und auf seinem Leibe an Barschaft oder anderm über Weesen führe, nicht zu verzollen brauche», dafür aber alles andere, auf Güterschiffen oder Pferden, Karren, Wagen oder Schlitten Durchgeführte. § 161: Vom Salz bezog Weesen «immer schon» 10 Kreuzer je Fass. Glarus dagegen pochte auf 6 Kreuzer, hälftig für die Stände und die Burgerschaft. Diese habe daraus Salzmesser, Seevögte und alle Nebensachen zu bezahlen. Zollfrei war der Bezug zum Hausgebrauch der Landleute beider Stände sowie für die Vogteien Uznach und Gaster. Die Zollbüchse sei abzuschaffen, dafür die verzollten Waren verzeichnet und jährlich abgerechnet, unnötige Mahlzeiten aber vermieden werden.

48 Blumer-Heer, S. 53.

Tabelle 8; Glarner Schiffmannssporteln 1451⁴⁹, Zürcher Eisen-Einnahmen 1574⁵⁰

| Glarner Sporteln | | Einnahmen zu Zürich 1574 | |
|------------------|------------|--------------------------|---------------------|
| für 1 Eimer Wein | 14 Angster | an Flumser Eisen | 69 Pfd. 6 Bz. |
| 1 Mütt Korn | 7 Angster | an Glarner Eisen | 80 Pfd. |
| 1 Ankenstück | 4 Angster | | |
| 1 Ziger | 4 Angster | Rein-gewinn: | 68 Pfd. 4 Bz. 2 Hl. |

Die Schifffahrtsregelung von 1498⁵¹ brachte vorerst bessere Ordnung ins Geschäft und fixierte Abgaben. Für Zürcher und «Schiffsleute der obern Orte» galt jetzt gleiches Transportrecht, jene zahlten auf dem Walensee, diese auf dem Zürichsee «Fürleiti» zur Durchfahrerlaubnis. Grobe Ware betraf geringeres, «schlechtes» Kaufmannsgut wie «Leder, Unschlitt, Reis, Pomeranzen, Sogellen (Zoccoli), Holz, Tintenäpfel und Lorbonen» (Lorbeer) usw. Fahrpflicht bestand ab 6 Saum.

49 Blumer-Heer, S. 9. Schiffsmann: der spätere Schiffsmeister.

50 Blumer-Heer, S. 31, nach Vollenweider, S. 130, 152. Einnahmen gut 442 Pfd. minus 374 Pfd.

51 Vollenweider, Beilagen 4–6, S. 166 f., Blumer-Heer, S. 10 f., vgl. oben S. 14. Spezielle Vorschläge für die Zürcher Oberwasser-Schiffer: Zur Fahrt abgefertigt werden solle nur, wer «eigen Schiff und Gschirr» besass, für tauglich galt, über ein gute starkes Schiff mit gutem Segel, Rudern, Sitzbänken und Bandagen verfügte, bei Busse von einer Silbermark. Die am Abkommen nicht beteiligten Weesner sollte Glarus dafür engagieren. Jedem Schiffsmann sollten zwei Aufseher beigegeben werden, welche seine und seines Schiffs Tauglichkeit kontrollierten. Nach Augenschein vom November 1498 verzeichneten die Aufseher 19 Zürcher Schiffsinhaber, einer davon führte mit zwei Söhnen insgesamt drei Boote. Vgl. Schnyder 1937, Nr. 1624.

Tabelle 9: Sporteln der Schiffsleute für geführtes Kaufmannsgut 1498⁵²

| | Ware | je | Schiffslohn | Fürleiti |
|-------------------|------------|------|-------------|-----------|
| Zürich-Walenstadt | feine Ware | Saum | 11 Batzen | 2 Batzen |
| Walenstadt-Zürich | do. | do. | 11 Batzen | 1 Batzen |
| Zürich-Walenstadt | grobe Ware | Saum | 8 Batzen | 1 Kreuzer |
| Walenstadt-Zürich | do. | do. | 7 Batzen | 1 Kreuzer |

Die *Schiffsordnung von 1532* straffte die Organisation weiter. Menschlichkeiten wie Spiel-, Streit- und Fleischelust, Unkosten für Verpflegung, Übernachtung und dergleichen sorgten immer wieder für Unruhe.⁵³ Teuerung bewog die Schiffsmeister 1569, um Lohnerhöhung zu ersuchen.⁵⁴ Sie argumentierten, ein Schiff koste sie jetzt 28 Gulden statt der früheren 20, ein Mahl beim Wirt 5 gute Schilling statt der bisherigen 4. Man bewilligte ihnen zusätzlich auf Korn je Mütt 1 guten Batzen und auf den Eimer Wein deren 2. Weinfuhren aus dem Oberland kosteten neu 24 bis 30 Schwyzerbatzen, ein Mäss Salz 17 Angster Luzerner Währung. Um

die oft fragwürdige Moral der Schiffsmeister zu heben, erneuerten die drei Orte die Tarifordnung von 1573 (*Tabelle 10*) und erliessen 1584, wie erwähnt, präzisere Vorschriften.⁵⁵

52 Nach Vollenweider, S. 92 und S. 166 (Beilage 4).

53 Vgl. Abschiede 4.I, Nr. 77 (1549 X.), auch oben S. 15.

54 Abschiede 4.II, Nr. 350 (1569 XI.14).

55 Elsener, S. 106 f. Vgl. Abschnitt «Bemerkungen zum Komplex von Mass, Gewicht und Münzwesen», S. 20. Abschiede 5.1, Nr. 723 k (1610 III.): «Die Schiffsmeister beklagen sich über die Neuerung, dass sie beim [Zürcher] Weggen drei Klafter Holz oder wöchentlich 8 Schilling bezahlen sollen, ferner dass sie jenem Herrn, welcher in Zürich und zu Rapperswil den Zoll einnimmt, alle Freitage einen Abendtrunk und dazu 16 Schilling bezahlen müssen, was jährlich 30 Gulden betrage. Nachdem Zürich erläutert hat, dass jene Abgabe an den Zolleinnehmer auf einem alten Brauche beruhe und die Zunft zum Weggen viel Unmuss mit den Schiffsmeistern habe, lässt man es für dermalen dabei bleiben.» 5. II. 1, Nr. 877 (1638 XI.), wiederum Klagen wegen «unordentlicher Fertigung» in Zürich.

Tabelle 10 «Der Schiffsmeister Belohnung» wie anno 1573 bestimmt und gesetzt⁵⁶

| | |
|--|--|
| «Von einem Mäss Salz» | 3 gute Schilling |
| «Von einer Korn- und Haberledi» nach Sargans bzw. Graubünden, sommers und winters | 2 Gulden bzw. 2 Gulden 4 Batzen ZH Währung |
| «Von einer Soum Stachel» (Stahl) | 3½ gute Batzen |
| «Von 1 Mütt Kernen» nach Glarus oder Gaster | 5 gute Kreuzer |
| – do. von einem Eimer Wein | 10 gute Kreuzer |
| «Von einem Centner Glarner Ziger» | 5 gute Kreuzer |
| Für spezielle sperrige «Legelen» | 2 Böhmisches Gulden |
| Ziegel, Steine, «Gsichter» und dergleichen ab Zürich | nach Absprache |
| Bündner und andere Kaufleute befreit | vom Wassergeld am Zürichsee |
| Je Saum Zürcher Zwilchballen seeaufwärts und übers Gebirg zu höchstens 1½ Zentnern | 16 Zürcher Schilling |

Die Schwyzer und Glarner Schiffsmeister waren «mehrereils Wirt, etwa auch Müller» und profitierten so vom Korn und Wein, das sie zu ihrem Hausgebrauch mit sich führten, während der Zürcher «nützig dann

56 Reglement 1532: Elsener, S. 96 f. Blumer-Heer verzeichnet, S. 35 f., ad 1573 meist gleiche Taxen, ferner für Kaufmannsgut je Saum 8 Heller Fürleite sowie 3 Heller Zoll zur Rapperswil, zu Grinau 4, zu Weesen 8 Heller, ebenso für 1 Saum Stahl zu Weesen 8 Heller erwähnt.

etwan Holz nidtsich ab zuo siner Hushaltung» mitnehmen könne. Zum Ausgleich erhielt er Fuhrlohn, wenn jene mehr als 10 Mütt Kernen und 10 Eimer Wein für sich abzweigten.⁵⁷ Wenn Private die Linthstrasse benützten, so hatten sie an deren Unterhalt 16 Schilling je Schiff zu bezahlen. Die Schiffsmeister mussten aus ihren Einnahmen vordringlich alle Wirte, Knechte, Recker, Seiler und so weiter entlönnen und beim Eid in Zürich Rechnung ablegen.⁵⁸ Wie schon gesagt, waren die Recker noch vom Schiff aus zu bezahlen. 1611 wurde, wie öfters, über den Preis verhandelt und er der Teuerung angepasst.⁵⁹ Beispielsweise kostete der Saum Kaufmannsgut, «das ist 2 Stück, 4 Zentner und 10 Pfund schwer», neu 9 Batzen, der Saum Stahl und Eisen 14 Kreuzer, das Mass Salz 4 Schilling. Der Mütt Kernen kostete die Glarner 6 statt 5 Kreuzer, der Eimer Wein neu 12, der eingeführte Zentner Glarner Ziger aber etwas weniger. Auch Recker und Schiffsknechte heischten bei Teuerung, unrentablen Fuhren und anderen Nachteilen Lohnerhöhung, so beispielsweise 1612 oder 1654.⁶⁰ Mit der Zeit wurden Frachtgüter anders gebündelt. So kritisierten die Schiffsmeister 1749, dass bestimmte Stückgüter erheblich schwerer gepackt würden, und verlangten Bezahlung nach Gewicht, dazu auf- und abwärts vom Zentner zwei gute Batzen.⁶¹ Schwierigkeiten auf der Linthschiffahrt in der zweiten Jahrhunderthälfte bewogen die Schiffsmeister einmal mehr zu lamentieren. So beklagten sie im Spätsommer 1764 vor den zu-

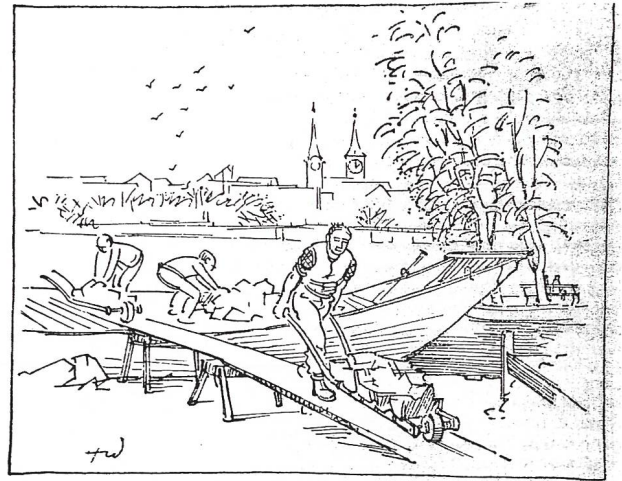
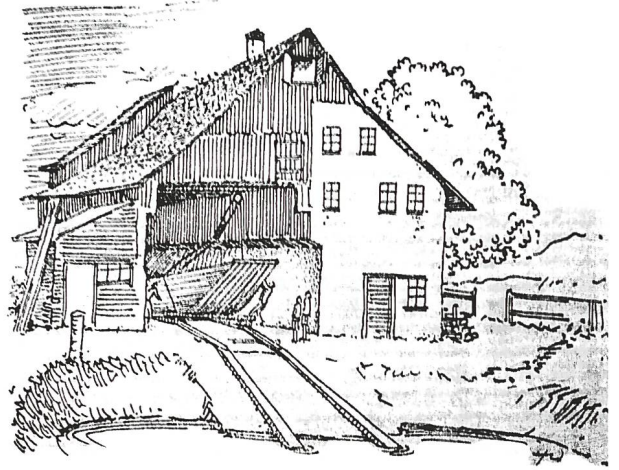
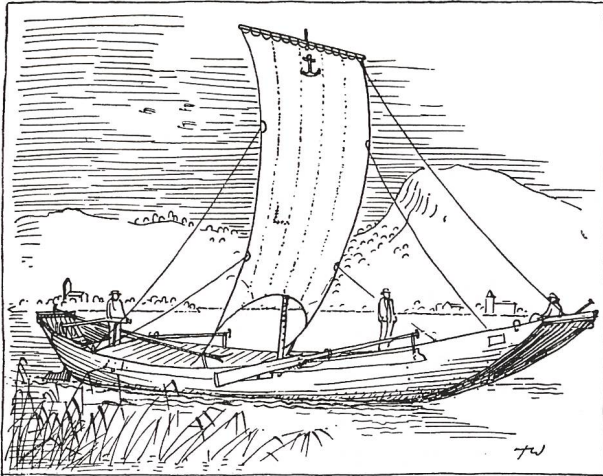
57 Elsener, S. 111 (§ 8).

58 Elsener, S. 101.

59 Abschiede 5. I., Nr. 766 (1611 III. 12.). Das Kaufmannsgut zu 2 Stück, 4 Zentner und 10 Pfund schwer.

60 Siehe das im Reckerkapitel Ausgeführte.

61 Abschiede 7. II., Nr. 59 (1749 III.). Vormalis wäre feine Ware 225 Pfund und grobe fünf Zentner schwer gewesen. Glarner und Schwyzer «Kässpale» hätten früher drei Zentner statt wie jetzt vier gewogen. Das Stück habe für eine Pferdelast und zwei Stück für einen Saum gegolten. Dagegen war in Schwyz und Glarus der Saum ein Stück gleich einer Pferdelast.



Schiffe und Schiffsleute vom Zürichsee

Lastschiff, Schiffmacherei und «vo Spiis, Trank und Arbet bin Schifflüte». Zürcher Schiffer engagierten sich auch auf der Linth stark. (Hans Witzig, nach Hasler)

ständigen Konferenzen den am Langwuh *«bedeutenden, durch den Ausbruch der Linth erlittenen Schaden»*. Es sei ihnen unmöglich, den Dienst fortzusetzen, *«wenn man ihnen nicht kräftigst beistehe oder ihre Löhne erhöhe»*. Hätten sie doch schon im verflossenen guten Jahre ziemlich viel verloren.⁶²

Sozusagen vorprogrammiert waren Konflikte mit den sogenannten *«Zinsschiffsleuten»*. Es waren dies, wie angedeutet, gegen Lohn zur Frachtbeförderung angeheuerte freie Schiffsleute vornehmlich des Zürichsees mit oft kleineren Schiffen.⁶³ Sie pflegten seit alters Getreide und Anderes ins Oberland zu führen, linthabwärts auch Holz usw., waren aber verpflichtet, den Schiffsmeistern 16 Schilling Weggeld zu zahlen⁶⁴ und ihre Boote durch deren Recker flussaufziehen zu lassen. Von den Komplikationen, welche die Vereisung des Zürichsees der Schifffahrt bescherte, werde ich im Abschnitt zur Überlandfuhr berichten. Unklar war vor allem die Rangfolge der dafür zuständigen Fuhrleute. Aber auch die beim Transit zu entrichtenden Weggelder und ein sogenannter Überlohn⁶⁵ der Recker sorgten für Missstimmung. Die schwieriger gewordenen Fahrverhältnisse auf der Linth des späteren 18. Jahrhunderts hatten zur Folge, dass hier ebenfalls ein Überlohn bezogen wurde. 1768 forderten die Glarner Gesandten die Oberen Schiffsmeister beim Eid auf, den Zuschlag getreulich selber oder durch Vertreter einzuziehen. Diene dieser doch einzig und allein zur Bezahlung der Unterhaltskosten für Reckwege und Wuhre.⁶⁶ Man

62 Abschiede 7.II., Nr. 242 (1764 VII.), Nr. 247 Grinau-Konferenz (1764 IX. 7.–9.).

63 Vgl. Schweizerdeutsches Wörterbuch, sub Zinsschiff.

64 Abschiede 5.II. 1, Nr. 493 (1629 III. 26.). Abschiede 6.I. 1, Nr. 130 c (1654 IX. 2.) neue Klage; usf. Mehr dazu unten im Reckerkapitel.

65 Zuschlag zur regulären Transportgebühr, z.B. als Teuerungsausgleich.

66 Abschiede 7.II, Nr. 299 d (1768 XII.).

zahlte dafür vermutlich den sogenannten *«Linth-Dicken»*.⁶⁷ Bezahlen musste ihn, hiess es 1791, wer über das oberste Gatter auf dem Staffelried hinauf fahre, die Schiffsmeister zogen ihn ein.⁶⁸ Nun wurde dieser Überlohn dazu verwendet, die Geldvorschüsse beim Ausbau der Spettlinth zu amortisieren.⁶⁹

Die Schifferordnung der Helvetik wie auch Ihre nächsten Fortsetzungen, unten in Teil II, Abschnitt *«Hans Conrad Eschers Werk und die Kanalschifffahrt, 1807–1847»*, S.55, behielten die bisherigen Strukturen der Oberschiffsmeister, Frachtgebühren, Zölle usw. weitgehend bei. Das Zürcher Kauf- und Waaghaus blieb Hauptbüro. Der Wartung des Linthbettes mit Wuhren, Reckwegen und so weiter diente vom Kaufmannsgut *«der bisherige Überlohn von 1 Batzen 6 Rappen»* plus ein *«Abtrag»* von *«2 Batzen und ein und ein drittel Rappen»* sowie vom Privatschiff 42 ½ Rappen und vom *«Lädlischiff»* 21 ½ Rappen.⁷⁰

67 Dicken, im Gegensatz zu den dünnen Pfennigen im 15. Jh. geschaffene Silbermünze, ursprünglich im Wert von etwa ⅓ Gulden.

68 Abschiede 8, Nr. 170 m (1791 V.).

69 Abschiede 8, Nr. 230 e/a (1796 VII.), vgl. Nr. 243 d (1797 VII.). Zur Spettlinth siehe Abschnitt *«Das Spettlinth-Projekt von 1785»*, S. 47.

70 ASHR VII, Nr. 117 (1801 IX. 16.); zu den Finanzen § 6, 7, 13, 15 u. a. gleichen Orts § 15: *«Da indessen auch von den übrigen Privat-Schiffen ein Überlohn zu beziehen ist, nämlich von einer Ledi obsich und nidsich zusammen vier Batzen, zwei und zwei Drittel-Rappen, und von einem Lädlichiff zwei Batzen, ein und ein Drittel-Rappen, so geheissen Linthdicken, so wird der Oberschiffsmeister des Kantons Linth solchen einziehen und halbjährlich dem Waagmeister in Zürich, zu Handen der Kauf- und Waaghaus-Commission, verrechnen.»*

Die schwierige Fuhr in der unteren Linthebene

Die «*Schiffszieher*» oder Recker beförderten die Linthschiffe mit ihren Pferden vom Ende des Obersees zum Walensee hinauf. Als Fuhrleute ersetzten sie diesen Dienst, wenn er infolge Seegfrörne pausieren musste, wobei auch andere regionale Pferdehalter sich am Geschäft beteiligten. Allgemein konkurrierte deren Landfuhr die Linthschiffahrt, insbesondere der wöchentliche Verkehr des Glarner Amtsboten störte im 18. Jahrhundert die Verantwortlichen der Oberwasserschiffahrts-Gesellschaft. Ihre Arbeitsbedingungen hingen ausser vom veränderlichen Linthwasser vom Zustand der Linthwuhren und der ihnen entlang streichenden Reckwege ab.

Die Recker

Gemäss dem Schweizerdeutschen Wörterbuch ist das Wort «*recken*» in der Bedeutung «*ein Schiff von Pferden oder Menschen flussaufwärts ziehen lassen*» erst im 16. Jahrhundert aktenkundig. Ursprünglich organisierten Schiffs- und Kaufleute die Reckfuhr wohl von Fall zu Fall. Mit den Schiffseinigungen der drei Orte wurde auch dieser Linth-Fahrteil als Beruf in die Regelung einbezogen. Die Recker waren Angestellte der Schiffahrtsgesellschaft. Nicht immer entsprach die Planung dem Bedarf, sodass freie Schiffsleute gerne versuchten, private Recker einzuspannen.¹ Der lokale Transport lief wie vor alters mehr oder weniger selbständig neben her. Gereckt wurde von Tuggen aus, solange es ging, später von unterhalb der Grinau, der sogenannten «*Rünni*». Der Reckweg lag normalerweise bis hinauf nach Weesen auf der rechten Linthseite, die zuletzt wohl «*Rünni*» auf

Schmeriker Boden. Dementsprechend befanden sich vor der Kanalisierung die Reckwiesen als wichtiger Zwischenhalt beim Benker Giessen am rechten Flussufer, möglicherweise mit Pferdewechsel. Während die leitenden Schiffsmeister Sporteln bezogen, erhielten die Recker Lohn.

1548 erliessen die zuständigen Schwyzer und Glarner Landesherren folgende Verfügung.² Der Glarner Joss Oswald besass im Gaster die an der Linth gelegene Zieglerwiese. Vor Jahren sei ihm dort «*grosser und ungewöhnlicher Schaden durch die Recker mit den Kaufmannsgütern und der Schiffahrt geschehen*». Obwohl er Schadenersatz verlangte, hätten jene bis dato so getan, als ob nichts geschehen wäre. So sei er schliesslich vor seinen «*gnädigen lieben Herren*» erschienen. Diese stellten zwar fest: Normalerweise habe man für Reckwegschäden nicht aufzukommen. Jedoch «*nach vieler und langer Unterredung zu allen Teilen*» sei klar geworden, dass zu dieser Zeit der Transit wie der Wasserschwall die Norm übersteige. Auch hätten die Recker zu «*mehr Zeiten die Türli und Gatter auf diesem Gut offen gelassen*», weshalb ihm von anstossenden Allmeinden gefährlicher Schaden entstanden sei. Man habe mit Oswald vereinbart, er werde diesen Reckweg wenn nötig zu brauchen gestatten. Allerdings müssten die Recker von Mitte März bis Martinstag die Landstrasse benützen, wenn sie mit den «*leeren Rossen*» heimführen, und beim Recken aufwärts die Wegsperren wieder schliessen. Werde dies versäumt, wäre dem Oswald entstandener Schaden zu vergüten. Es sei den Eigentümern auch unbenommen, das Gut zu verwahren, aber nur «*an ihrem eigen Bort und*

1 Abschiede 7. II, Nr. 59 I (1749 III. 13.–17.), begehren die Recker u. a., «*dass den Zinsschiffsleuten die Befugnis abgesprochen werden möchte, selbst ihre Schiffe hinaufzuziehen*»; mehr dazu unten.

2 Elsener, S. 36 (Nr. 18 vom 14. VII. 1548).

Wasen, der Schiffahrt, Schiffung, Schiffen, Reckweg und Reckstrass aller Dingen unschädlich und unnachteilig, ohne alle Gefährde». Für die Gerechtigkeit, über die Zieglerwiese zu recken, verhiessen «unser Herren beide Ort, jedoch besonders, dem Joss Oswald zehn Münzgulden auszurichten». Die Vereinbarung wurde vom Landvogt zu Windegg und Gaster besiegelt.

Zu den Reckern äusserte sich die Schiffseining von 1573.³ Ihr Lohn blieb konstant, «nämlich von einem jeden Zug fünfundfünfzig Costentzer Batzen». Die Schiffsmeister bezahlten sie «bar und grad in den Schiffen». Die Recker hatten wöchentlich drei Züge zu je zwei Rossen zu stellen, denen die Schiffsmeister bei Bedarf einen vierten Zug beifügten. Gesellschaftsfremde Schiffsleute mussten den Reckern 16 Schilling für Unterhalt der Strassen und Brücken zuhanden der Schiffsmeister erlegen. Mit den Gütern war sorgfältig umzugehen, sie gehörigen Orts abzuliefern, den Partnern freundlich zu begennen.

«Unbescheidenlich» zu trinken sowie sich «anderwäg ungebührlich» zu betragen stand unter Strafe, «mit dem Anhang und Erläuterung, ob die Recker oder ihre Knecht durch ihre Liederliche etwas versumbten, wurden die Reckmeister dahin gewiesen und gehalten, dass sie söllichen Schaden abtragen müssten».⁴ Damit sie bei Seegfrörni

nicht stillstehen mussten, durften sie wöchentlich mit ihren Reckrossen eine Landfuhr auf- und abwärts erledigen. Dies beeinträchtigte allerdings das Recht der regionalen Pferdehalter, etwa der Richterswiler, Höfner und Lachner. Fuhren winters die Schiffsmeister nicht mehr von Weesen bis Tuggen, konnten die Recker die Rückfahrt «an die Hand nehmen», jedoch auf eigene Gefahr. 1582 beschwerten sie sich an der Weesner Konferenz,⁵ dass ihnen die Einwohner, denen sie «Streu, Holz, Kohlen und anderes mehr auf der Linth» führten, «die 16 Schilling für Unterhalt der Strassen und Brücken» vorenthielten. Deshalb wurde ausdrücklich verordnet, dass ohne diesen Beitrag kein Schiff gereckt werde. Weigerte sich jemand zu bezahlen, so sollten «die Recker bis zur Bezahlung Pfand nehmen» und mit den Schiffsmeistern verrechnen. Wurde ein neues Schiff zum Walensee hinaufgezogen, so entfalle erstmals der Betrag, nicht aber bei weiteren Fahrten. Eine Konferenz der drei Orte Zürich, Schwyz und Glarus war im November 1612 anberaumt worden, um herrschende Missverständnisse zwischen den Reckern, Fuhrleuten und Schiffsmeistern zu beseitigen. Die Recker brachten vor, «von Jahr zu Jahr schlage alles auf, wovon Menschen und Vieh leben» müsse. Für Pferde, die sie hoch vor wenig Jahren für 20 Kronen gekauft, gäben sie jetzt 40 Kronen aus, denn schlechte Pferde könnten sie für ihren schweren Dienst nicht brauchen. Vormalig hätten sie eine Pferdeweide um 6 Kronen gehabt, jetzt müssten sie das Doppelte bezahlen. Deshalb könnten sie sich mit dem in wohlfeilen Jahren festgesetzten Lohn nicht mehr behelfen.

Das hätten die Schiffsmeister bereits eingesehen und bezahlten ihnen daher seit einigen Wochen über den alten Lohn von 3 Gulden 10 Batzen von jedem Schiff noch 5 gute Batzen Überlohn. Man möge ihnen also den

3 Elsener, S. 101 f. (Rapperswil 1573 IX. 24.), in «Schiffahrtsordnung Zürich-Walenstadt», Teil V. Die Bestimmungen von 1584 wiederholen das 1573 Gesagte: Heimatkunde Linthgebiet, 9. Jg. (1936), S. 7 f. (gibt die Recker-Ordnung der Schiffseining von 1584 wieder, welche den Text von 1573 wiederholt). Vollenweider benennt, S. 140, den Reckerlohn für 1584 mit «2 gut Gulden». Abschiede 5.1, Nr. 487 (1603 I.) behaupteten die Recker, «dass sie während des Sommers Tag und Nacht stets mit 36 guten Pferden, die an das Wasser gewöhnt seien, bereit sein und täglich grosse Gefahren an Leib und Leben ausstehen» müssten.

4 Schon Abschied 4.II., Nr. 350 (1569 XI. 14.), enthielt den Vorwurf, die Recker und ihre Knechte betränken sich zu Weesen, an der Ziegelbrücke und (wohl bei Seegfrörni, dazu unten) in Lachen und liessen Waren auf der Strasse liegen.

5 Abschiede 4.II., Nr. 629 (1582 V. 9.).

Tabelle 11: Der Reckerlohn folgt der Teuerung⁶

| | | |
|-----------|--|--|
| 1573/1584 | 55 Konstanzer Batzen je Zug | 16 Schilling an Kosten |
| 1612 | 3 Gulden 10 Batzen (alter Lohn) plus 5 Batzen Überlohn je Schiff | Reckpferde kosten 40 Kronen (vormals 20) |
| 1654 | 60½ Gulden fürs Schiffsmeisterschiff 2¾ Gulden für Zinsschiffe | |
| 1755 | 8 Gulden vorerst, 7 Gulden nach Abrechnung, 3 Gulden von Zinsschiffen | Recker fordern 8, ja 9 Gulden – sollen sie Lädli zu 28 Stück zum alten Lohn führen? |

Lohn fürs Recken eines Schiffes nach Weesen auf 4 Gulden erhöhen. Die Schiffsmeister schilderten dagegen ihre eigenen prekären Verhältnisse. Da die Konferenz diese Streitigkeiten nicht beheben konnte, sollte der genannte Reckersold bis zu ihrer Lösung beibehalten werden.⁷

Normalerweise mussten, wie gesagt, die offiziellen wie die privaten Linthschiffe durch die vertraglich gebundenen Recker flussaufwärts gezogen werden. Bei Engpässen aber waren die Betreiber freier oder sogenannter «Zinsschiffe» natürlich versucht, sich selber zu helfen. 1654 klagten die freien Schiffsleute des Zürichsees, sie müssten den Reckern an der Linth höheren Lohn zahlen, als andere Fuhrleute verlangten. Deshalb heischten sie Ermässigung oder aber die Erlaubnis, jene als Recker zu nehmen. Da jedoch die «gedingten Recker» für diese Arbeit allein berechtigt waren, wurde unter Vorbehalt obrigkeitlicher Genehmigung geraten, «dass von einem Zinsschiff 2¾ und von den den Schiffsmeistern zugehörigen Schiffen 6½ Gulden genommen werden» dürften,

6 Elsener, S. 101 (ad 1573); Abschiede 5.I, Nr. 815 (1612); Abschiede 6.I, 1, Nr. 130c (1654), do. 7. II, Nr. 140, Nr. 143 (1755) – Leider geht aus den Abschieden nicht hervor, welche Taxe schliesslich in Kraft trat.

7 Abschiede 5.I, Nr. 815 (1612 XI. 27.).

die Recker überhaupt aber «Billigkeit» beobachten sollten.⁸ An der dreiörtigen Konferenz vom November 1741 auf Grinau verlangte deshalb der Prokurator der Freischiffer, es müssten der Reckerlohn gemindert und mehr Reckpferde angeschafft werden; ansonsten möchten seine Mandanten nicht an diese Recker gebunden sein. Dabei beriefen sie sich auf einen Vertrag von 1614, den der Zürcher Schiffsmeister mit ihnen geschlossen hatte, anscheinend ohne Zustimmung der Kollegen. Die Konferenz aber insistierte auf der vertraglichen Regelung. Doch schlug sie bei «Abgang mehrerer Pferde» vor, zusätzliche anzuschaffen sowie Kosten und Schaden zu hinterfragen.⁹ Diese Klagen und Vorschläge wurden auf der dreiständischen Konferenz 1742, mit «Zuckerbrot und Peitsche» verabschiedet, unter dem Vorbehalt gegebener Abänderung. Den «Holz- und Zinsschiffsleuten» wurde erlaubt, ihren Kunden ein paar Eimer Wein oder einen gleichen Ersatz an Feldfrüchten zuzuführen. Wenn die Schiffsmeister ihnen Güter anvertrauen wollten, müssten sie diese zu gewohntem Preis übernehmen. Bezüglich des Reckens ihrer Schiffe aber blieb es beim Monopol der Vertragsrecker. Doch schlug der Glarner Gesandte folgenden Fahrplan vor:

8 Abschiede 6. I. 1, Nr. 130 c (1654 IX. 2.).

9 Abschiede 7. I, Nr. 488 (1741 XI. 8./9.).

Am Montag sollten zuerst die Kaufmannsgüter gereckt werden, Dienstags aber «zum voraus, was noch an Wein, Korn oder Gütern übrig» war; hernach kamen «der Zinsschiffsleute Schiffe» an die Reihe. Wäre indessen «etwa Kalk, Steine, Ziegel und dergleichen Material vorhanden», sei dieses am Mittwoch unfehlbar zu spedieren. Dabei müsse turnusgemäss immer ein Schiffsmeister selbst in den Güterschiffen mitreisen und «von Haus bis wieder nach Haus alle Verlohnung einnehmen», ihr Kollegium aber zu gegebener Zeit dem Schiffsamt darüber Rechenschaft ablegen.¹⁰ Mitte Februar 1755 beschwerten die Recker sich, dass ihnen 10 Schilling von den «Zinsschiff-*lenen*» beschnitten worden seien. Man lenkte ein und verlangte, dass die Zinsschiffer künftig den Reckern 3 Gulden bezahlten.¹¹ Doch 1789 beklagte man sich erneut, dass die Schiffsmeister den Reckerlohn eigenmächtig erhöht hätten; man versprach, sich der Sache anzunehmen.¹²

Schadensfälle sollten die Recker in erster Linie den regionalen Gerichten vortragen.¹³ Dagegen beriefen sich jene 1770 darauf, dass sie als Angehörige des Schiffsamtes ihm gegenüber und nicht dem Landvogt Gaster verantwortlich seien.¹⁴ Die Recker hatten, einem richterlichen Gebot («*Rechtsbott*») von Säckelmeister Glaus zuwider, wegen «*verderbter*» Wuhren und Reckwege dessen Wiesen überfahren. Die Schiffsmeister verteidigten sich. Im Gaster seien solche Rechtsbotte üblich, wenn sie alle einhalten würden, wären sie ausserstande, die

ihnen anvertrauten kostbaren italienischen Güter zu fertigen. Dem wurde entgegnet, dass die Recker «*das questionierliche Rechtsbott*» auch ohne Not «*frecher und mutwilliger Dingen gleichsam zum Despekt des Herrn Landvogts und Gerichts*» überträten. Jedenfalls wurden die vom Gaster verhängten Bussen gebilligt, aber auch die Schiffsmeister wie die gastrischen Beamten aufgefordert, Wuhre und Reckwege besser zu beaufsichtigen.

Die Recker waren sozusagen von Berufs wegen wohl eher grobschlächtige und ungebärdige, aber wohl nicht unfrome Gesellen. 1484 hatte der Weesner Pfarrer Bartholomäus Zwingli, ein Onkel und Lehrer des Reformators, eine in der dortigen Bühlkirche domizilierte *Heilig-Kreuz-Bruderschaft* gegründet, welche sich ums Seelenheil der Schiffsleute auf dem Walensee und später auch der Recker auf Linth und Maag kümmerte. Jeder Schiffsmann hatte ihr einen Gulden zu entrichten, der Beitritt zur Kongregation kostete einen weiteren Gulden. Für lebende und verstorbene Mitglieder wurden Messen gelesen beziehungsweise Jahrzeit gehalten. Bezeichnenderweise taten die zu Reichenburg und Benken wohnhaften Recker 1659 für sich und ihre Nachkommen das spezielle Gelübde, jeder von den Zwölfen solle in die Bruderschaft eintreten, ihr jährlich ein Pfund Wachs stiften und es dem zuständigen Weesner Kirchenvogt übergeben, und dies an jenem Tage, wo sie von den Schiffsmeistern «*gedungen*» wurden. Wer dies nicht täte, besässe kein Recht zum Recken und Anspannen der Rosse! Der Allmächtige sollte sie dafür, von Mariens und des himmlischen Heeres Fürbitte unterstützt, vor Unglück bewahren und ihnen zur künftigen Seligkeit verhelfen. An Stelle der Kerze konnten auch zehn Batzen Bargeld gespendet werden.¹⁵

10 Abschiede 7.I., Nr. 499 (1742 VIII.); Abschiede 7.II., Nr. 52 (1748 VII. 10.), pro Präsenz der Schiffsmeister und gegen Versäumnisse der Schiffsknechte.

11 Abschiede 7.II., Nr. 143 (1755 II. 17./18.); vgl. Abschiede 7.II., Nr. 59 (1749 III.). Vgl. Abschiede 7.II., Nr. 140 (1755 I. 27.).

12 Abschiede 8, Nr. 151 c (1789 VII.).

13 Vgl. etwa oben die Schiffsordnung von 1532.

14 Elsener, Nr. 127 (1770 XI. / 1771 IV., S. 225 f.). So schon Abschiede VII.I., Nr. 169 (III. 1721) Zürich.

15 Gmür.

Linthwuhre und Reckwege

Wuhre oder Buhnen schützten an der Linth vor allem die Wiesen und Riede. Dementsprechend waren die Landbesitzer, meist bäuerliche Genossamen, dafür besorgt. Die den Flussufern entlang streichenden Reckwege, auf denen die Schiffe linthaufwärts gezogen wurden, waren Bestandteil der Schifffahrt. Sie anzulegen und zu unterhalten oblag daher den Schiffsmeistern. Diese Arbeitsteilung¹⁶ bestand mehr oder weniger unbestritten bis zum Bau des Linthkanals. Eine Ausnahme davon bildete es, wenn notgedrungen beschlossen wurde, die Linth auf einem anderen Arm als dem bisherigen zu befahren, so Ende des 18. Jahrhunderts die Spettlinth.¹⁷

Selbstverständlich kam es immer wieder zu lokalen Konflikten, da Wuhre unter Umständen die gegenüberliegende Flussseite stärker belasteten. So verbürgte ein Spruchbrief von 12. August 1584 zu Rapperswil der March und Reichenburg gegenüber dem Gaster das Recht, ihre Güter und Länder mit Schupfwuhren zu schützen¹⁸ – doch ohne Nachteil der Reichsstrasse an der Linth.¹⁹ Ähnliche Probleme entstanden nach 1600 am Henkelgiessen, einer grossen Linthkurve am Obern Buchberg. Im März 1619 verglichen sich Schwyz und Glarus zu Reichenburg darüber und entschieden, Bilten müsse das hier «*verschlagnene*» Wuhr entfernen, «*also, dass die Linth, wenn sie sich wiederum auf selbige Seite*

schlagen sollte, ihren Gang wohl haben und man mit dem Schiff und Geschirr ungehindert durchfahren» könne. Denn ein solches Wuhr dürfe nur mit Wissen und Willen des Gegenparts errichtet werden.²⁰ 1646 setzte ein Gutsbesitzer gerichtlich durch, dass Benken und Buchberg weiterhin am Linth-Tschachen das Ufer säubern und wuhren müssten, um sein Gras, Ried und Streu zu schützen.²¹ Um 1666 musste die Spettlinth durch einen Damm, das sogenannte Langwuhr gegenüber der Untern Reichenburger Allmend, abgesperrt oder mindestens stark eingeschränkt werden.²² Am 17. April 1666 trat Fürstabt Plazidus Reimann bei Schwyz zugunsten seiner Herrschaft Reichenburg ein,²³ die dem neuen Wuhr ein entgegengesetztes baute, um ihre Güter zu schützen. Die Schiffsmeister hätten es den Reichenburgern verwehrt, er aber erlaubt fortzufahren. Die Angelegenheit wurde im Schwyzer Landrat und mit den Schiffsmeistern direkt erörtert. Seither wurde die Abänderung vertagt – vermutlich *ad calendae graecas* auf die lange Bank geschoben, und der alte Linthlauf blieb weiterhin als Schiffslauf bestehen.²⁴

1718 verlangte Glarus von den Schiffsmeistern, ihr neues Wuhr bei der Windegg zu schleissen. Diese lenkten ein, nachdem zwei obere Glarner Schupfwuhre in

16 Fürs an der Linth gelegene Reichenburger Land schuldete jeder Genosse gut 20 «*Wasserburden*» je Jahr, und im Gemeinwerk mussten gegen 80 Fuder Steine und etwa 300 Wasserschwirren herbeschafft werden: SG, Akten 188.23. 1712 weigerte sich ein Reichenburger, welcher ein Gut im Glarnerland hatte, «*mit anderen Landleuten die Kösten eines Wuhrs an der Linth*» zu tragen: STAE, I. DA. 14/9 (1712).

17 Siehe unten, S. 38, 47 f.

18 Schupfwuhre: schräg zur Flussrichtung errichtet, um das Wasser auf die andere Seite zu leiten.

19 STAE, I. DA. 3 (1584 VIII. 12.).

20 Abschiede 5. II, Nr. 55 (1619 III. 7.), später als «*Spruchbrief von 1619*» bezeichnet. An «*Nebengiessen, wo kein rechter Linthruns ist*», möge man ohne Schaden der andern Partei das Seinige schirmen, jedoch ohne «*Schüpf und Bück*».

21 Elsener, Nr. 255 (1646 VII. 3.).

22 In Niderösts Plan von 1759 sickert die Spettlinth nur in kleinen Rinnsalen aus dem Hauptlintharm.

23 STAE, I. DA. 5, 6 (1666 IV. 17.; VII. 30); DA. 14/4–7). Schliesslich beantragte Abt Reimann, wieder die Spettlinth zu befahren, vermutlich erfolglos.

24 1710 einigten sich die Schiffsmeister der drei Orte und Schübelbach wegen des Wuhrs bei dem kleinen Giessen, der ihre Allmend rechts der Alten Linth betraf. Die Genossame stellte dazu gutwillig und ohne Präjudiz die Materialien auf den Platz. STAE, I. DA. 7 (1710 XI. 8.).

Streichwuhre umgewandelt worden waren. Peter Bruhin besass im Reichenburger Langholz ein Ried, das die Recker zu dieser Zeit geschädigt hatten. Die Schiffsmeister wiesen die Schuld von sich, sei es doch üblich, dass die Anstösser selber dem Wasen genugsam Schirm gäben.²⁵ Bruhin versuchte daraufhin, die Marktfuhr rechtlich zu stoppen. Der Handel zog sich zwischen dem Besitzer, dem Reichenburger Anwalt Abt Thomas Schenklin und den drei Ständen bis 1721 hin, als man sich letztlich einigte. Reichsstrasse und Reckweg wurden verständlicher Weise beibehalten, doch erhielt Bruhin etwas Abfindung, musste aber auch das Seine zum Schirm seines Riedes beitragen.²⁶ 1730 erklärte Schwyz, einen Augenschein zu veranstalten, «um zu sehen, ob die Linth nicht wiederum in die alte Furt (Spettlinth) könnte geführt und mit der Schifffahrt gebraucht werden» solle. Einsiedelns Abt ordnete Reichenburgs wegen den Kanzler dazu ab.²⁷ Doch blieb alles beim Alten. 1751 verglichen sich die Schiffsmeister und der Tagwen Benken um den Unterhalt des Langwuhrs, welches die Spettlinth vom östlichen Linthlauf abspernte. Benken, dessen Rieden das Wuhr nicht zuletzt diente, besorgte künftig die obere Wuhrhälfte, für die Reparatur der unteren aber lieferte die Gemeinde Holz und Stauden.²⁸ An der Tagsatzung von 1757 beklagte Schwyz «den schlimmen Zustand der Reckwege an der Linth» im Gaster. Dieser falle «teils den Eigentümern der anstossenden Güter, teils den Schiffsmeistern zur Last», weil nämlich jene nicht hinlänglich wuhrten, diese aber die Reckwege

nicht gehörig ausfüllten.²⁹ 1760 forderte die Schwyzer Gesandtschaft an der dreiörtigen Lachner Konferenz instruktionsgemäss, wiederum die Spettlinth zu befahren, denn die Wuhre und Reckwege der derzeitigen Route beeinträchtigten die Schifffahrt zu stark. Der Zürcher Schiffsmeister pflichtete dem bei und bemerkte unter anderem, dass «die Gemeinde Benken mit unerlaubten Schupf-, Ringel- und Strickwuhren ihre Nachbarn in der March so zu sagen zu ersäufen» suche.³⁰ Die Diskussion schloss damit, die notwendigen Sanierungen, sei es der gegenwärtigen oder der neuen Flussrinne, dem Schiffsamt aufzubürden, das ja allein davon profitiere. Desgleichen solle es die defekten Strecken unter- und oberhalb der Ziegelbrücke instand stellen. Dies geschah anscheinend. Schänis aber zitierte wegen des Henkelgiessens den bis dato unerfüllten «Spruchbrief» von 1619.

Seit Mitte des 18. Jahrhunderts wuchs der Aufwand, um die Schifffahrt in der unteren Linthebene aufrecht zu erhalten. So versuchte man, etwa im Hinblick aufs Langwuhr, die Gemeinden stärker einzuspannen.³¹ Als die Linth 1764 hier durchbrach und «das Beckenried» überschwemmte, lag den Drei Ständen eine entsprechende «Supplication» der Schiffsmeister vor. Der angerichtete Schaden verunmögliche es ihnen, ihr Amt fortzusetzen. Einmal mehr wurde verlangt, die Schifffahrt zur Spettlinth umzulenken – allerdings ohne die Gemeinden, Genossamen und Partikularen zu belasten.³² Da die Be-

25 Abschiede 7.I., Nr. 119 h (1718 IV. 8./9.).

26 STAE, I. DA 14.10–37; Abschiede 7.I., Nr. 169 g (1721 III. 8.). STAE, I. DA. 14–38: 1730 verglichen sich Schübelbach und Buttikon mit den Schiffsmeistern betreffs des Wuhrens an der Linth.

27 STAE, I. D.14–39, 40.

28 Elsener, Nr. 259 (1751 I. 26. auf Grinau), S. 373 f. Benken lieferte «zu besserer Unterhaltung des Reckwegs unter der Steinen dem Wald nach» sechs «Tschauppen», wurde aber vom «Schwirren-Wuhr» entlastet.

29 Abschiede 7.II, Gaster 1757, Art. 128 (S. 1212).

30 Abschiede 7.II, Nr. 199 (1760 IV. 10.–12.). Tuggen wollte die «nötigen Wuhre, Reckwege und Brücken machen und unterhalten» – wenn man dem Dorf die Schiffsmeisterei länger als bisher gewähre. Das Dorf stellte also zur Zeit mindestens gelegentlich einen der drei Schwyzer Schiffsmeister.

31 So etwa an der eben zitierten Lachner Konferenz.

32 Abschiede 7.II., Nr. 242 (VII. 1764; Nr. 247 (Schloss Grinau 1764 IX. 7.–9.).

treuung der neuen Strecke offen blieb, geschah nichts Entscheidendes. Noch 1767 beharrte der Glarner Landrat darauf, dass die Schiffsmeister alter Übung gemäss die «*verschlagenen*» Ablaufgräben wieder öffneten und die Reckwege in Stand stellten. Indessen sollten auch die Anstösser ihre Wuhren verbessern.³³ 1770 beurteilte ein Schwyzer Gericht die Gültigkeit eines Rechtsbotts im Gaster, den Säckelmeister Glaus erlassen hatte, weil die Recker wegen der verderbten Wuhren und Reckwege über seine Wiesen gefahren waren.³⁴ 1771 besprachen Schwyz und Glarus zu Weesen und Schänis die neuerlichen Beschwerden des Schiffsamtes und inspizierten einzelne Orte und Plätze. Dem Landvogt des Gasters wurde befohlen, die kritischen Stellen zu besichtigen und sie instand stellen zu lassen.³⁵ An der Linth, die «*unterhalb der Ziegelbrücke bei Andreas Steiners Wiese*» an vier Orten ausbrach, war der Besitzer, ein armer Mann, Willens zu wuhren, wenn ihm die Gemeinde und die Schiffsmeister behilflich wären. Um einen ungehinderten Reckweg zu haben, drängten die Schiffsmeister auch darauf, an der Windegg einige Eschen zu beseitigen. Ferner wünschten sie, dass «*die neue obere Strasse*» statt der alten als Reckweg diene. Schänis wehrte sich dagegen, da sie gemäss dem Abschied von 1770 «*nicht mehr als eine Landstrasse zu machen verpflichtet seien*». Schwyz schlug deshalb vor, die Schänisser hätten «*in der untern Strasse die Wuhre breiter zu machen und zu erhöhen*», die Schiffsmeister aber «*gleich hinten an dem Wuhre ihren Reckweg anzusetzen und auszufüllen*». 1774 stritten sich die Schiffsmeister mit dem Tagwen Benken um das

Wuhr beim sogenannten «*Schwallstein*», dies aber sei Benkens Aufgabe, hiess es.³⁶ Erst ab März 1783 beschäftigten sich die Drei Stände eingehend mit den doch wohl grösseren Problemen der unteren Linthebene. Wegen der hohen Sanierungskosten dachte man nun laut darüber nach, den Unterhalt der neuen Wuhre den anstossenden Gemeinden aufzuhalsen. Die Gesandten nahmen die Verhältnisse in Augenschein, Fachleute erstatteten über die Wuhre und Reckwege Bericht.³⁷ Als dann beschloss man, die Schifffahrt auf die *Spettlinth* umzulenken – was schliesslich zwischen 1785 und 1790 gelang, aber nicht lange vorhielt.

Im Gaster waren inzwischen, wie deren Deputierte und die Schiffsmeister meldeten, die Reckwege und Wuhren zerfallen. Glarus beauftragte deshalb 1788 seinen Landvogt Burger, die Lage zu inspizieren und sowohl den Schiffsmeistern als auch den gastrischen Beamten die nötigen Korrekturen anzubefehlen.³⁸ 1790, nach Vollendung des Spettlinth-Projektes, war die Besorgung dieser Werke längerfristig noch unbestimmt.³⁹ An der Lachner Sitzung 1791 verlangte Zürich nun, wie teilweise bereits vorgesehen, sie statt den Schiffsmeistern den anstossenden Gemeinden oder Genossamen zu übertragen. Zögen diese doch «*den grössten Nutzen aus der Einschirmung*» und wären besser motiviert als die Schiffsmeister. Schwyz lehnte dies ab und verlangte dafür jährliche Inspektionen.

Immerhin entschied man, mit Tuggen und Benken zu verhandeln. Die Genossame Tuggen erklärte sich gleich bereit, gegen eine Entschädigung von 70 Gulden jährlich

33 Elsener, Nr. 125 (1767 V. 16., S. 224 f.).

34 Elsener, Nr. 127 (1770 XI. 29.), S. 225 f.

35 Abschiede 7.II, Nr. 333 (1771 IX. 22.–24.), dies auch fürs Folgende. Gleichen Orts beantragte Schwyz, der Marchstein, welcher den Kanton Glarus, die Herrschaft Gaster und den Hof Reichenburg scheidet, solle an einen Platz gesetzt werden, wo er vor Wasserschaden geschützt sei. Glarus aber verlangte, die wirkliche Grenze des sogenannten Schübelbacher Grabens zu ermitteln.

36 Abschiede 7.II., Gaster 1774 (S. 1217).

37 Abschiede 8, Nr. 81 (1783 III. 27.–31.).

38 Elsener, Nr. 135 (1788 V. 13.), S. 233.

39 Abschiede 8, Nr. 163 d (1790 VII.). Zur Spettlinth siehe unten, S. 47 f.

das Servitut zu übernehmen, und zwar vorerst auf drei Jahre hin. Auch den Reckweg der Spettlinth vom Schlosse Grinau über das Staffelfried wolle sie übernehmen, allerdings gegen eine Entschädigung von 350 Gulden, führe er doch über fruchtbaren Boden, wo die Reckpferde grössere Schäden anrichteten. Benken aber weigerte sich, solche Arbeiten zu verrichten. Die Schiffsmeister insistierten jedoch, sodass der gastrische Untervogt Benken und Schänis dies befahl, gegen verhältnismässige Unterstützung.⁴⁰ Bilten aber hatte inzwischen die «*Obern Wuhren*» in Ordnung gebracht. Reichenburg erklärte sich daraufhin bereit, zusammen mit Bilten «*das untere Fuhrenwuhr*» zu «*verschlagen*», allerdings ohne Präjudiz für später.⁴¹ 1795 erwies es sich erneut, dass die Gemeinden die Brücken, Wuhr und Reckwege nicht gehörig pflegten – weshalb sie wie den üblich gerügt wurden.⁴²

Zusätzliche Schifffahrtshemmnisse

Die Schiffsrinne der Linth war von Anfang an nicht nur natürlichen Gefahren wie Hochwasser mit Damnbrüchen und Überschwemmungen, Niederwasser, Sandbänken, sondern auch künstlichen Behinderungen ausgesetzt. Das Flössen von Holz konnte leicht den übrigen Transport stören. Lästig wurden der Schifffahrt etwa die Einrichtungen, welche der Fischerei dienten. Hierbei gerieten die Interessen der Schiffer und Kaufleute mit denen der Anstösser einander natürlicherweise oft in die Quere. Wachsende Bedürfnisse führten dazu, die Landstrassen besser auszubauen. So konnte unter Umständen das Fuhrwerk die Schifffahrt konkurrenzieren; bei Seegfrörni tat sie dies ohnehin.

40 Abschiede 8, Nr. 170 e, f, i (1791 V. 24.–27.); Nr. 186 e (1792 VIII.), Benken und Schänis weigern sich nach wie vor; Nr. 197, «*Admodation*» steht noch immer aus; Nr. 209 d (1794 VII./VIII.).

41 Stucki, Nr. 195 D (1794 II. 23., S. 528).

42 Abschiede 8, Nr. 218 (1795 VII.); Nr. 230 e/c (1796 VII.): Appell an Gemeinden, eventuell auch an die Zinsschiffsleute.

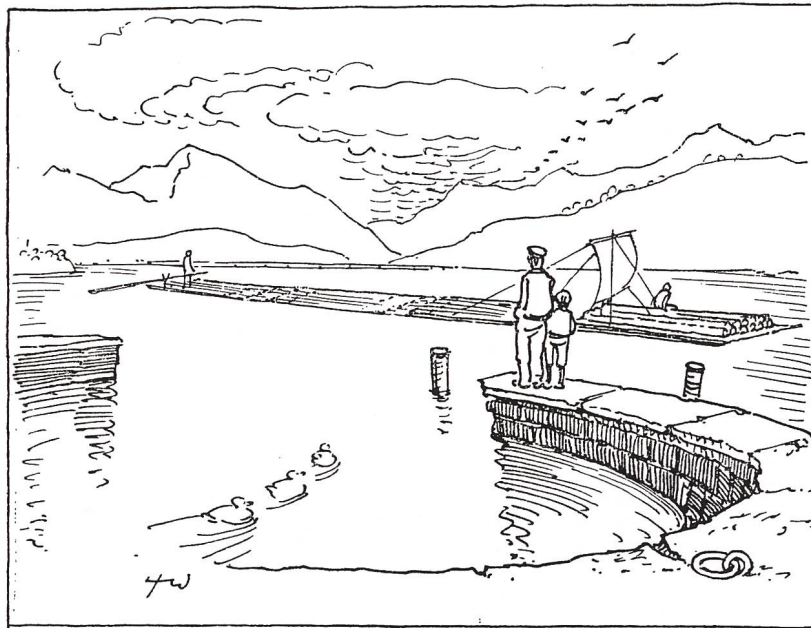
Holzflösserei

Für den Schwertransport von Holz benützte man vorzugsweise die Wasserstrasse. So geflösst wurden meist Baumstämme, die durch Band und Flechtwerk der Länge nach verbunden waren.⁴³ Flüsse führten die Flösse sozusagen von selbst abwärts, auf dem See mussten sie von Schiffen gezogen werden. Zürich versorgte sich zwar zu Wasser in erster Linie durch die Sihl und von den Seegemeinden. Die wenigen erhaltenen Zeugnisse übers Flössen auf unserer Reichsstrasse zeugen wohl eher für einen normalerweise unproblematischen Ablauf als für einen seltenen Vorgang. Immerhin gebieten die Schifffahrtsordnungen entsprechende Vorsicht. In den 1580er-Jahren hatte Reichenburg beträchtliche Alpteile gereutet und das Holz Zürich verkauft. Geliefert wurden ganze Sägebäume, aber auch Spalten, Scheiter und anderes. Der Glarner Unternehmer Fridli Bäl di übernahm den Transport unter Auflagen. Wie von der March und den Schiffsmeistern verlangt, schuldete Bäl di Rechenschaft. Ausserdem musste er Bürgen stellen, die notfalls dafür hafteten, wenn Anstösser oder Private durchs Flössen geschädigt würden. Kein Floss durfte länger als 60 Schuh sein (etwa 18 Meter), und flössen könne Bäl di erst, wenn die Schiffsmeister und Recker den Weg frei gäben. Für jedes Floss sei ein «*Scheiterbatzen*» zu bezahlen.⁴⁴ 1765 waren «*durch unvorsichtiges Flötzen der Holzführer die Wuhr und Reckwege an der Linth des merklichen verderbt und geschädigt*» und dadurch die Schifffahrt gehemmt worden. Die drei Stände verlangten mehr Sorgfalt mit Flössen und widrigenfalls Schadenersatz.⁴⁵

43 Grimms Wörterbuch.

44 Glaus 2008, S. 33 (nach Akten des STAZ).

45 Elsener, Nr. 124 Glarus (1765 VI. 12.), S. 224.



Holzfloss auf dem Zürichsee. Auf der Linth mussten die Flösse wegen des krummen Laufs wesentlich kürzer sein, so um 1600 höchstens 60 Schuh oder knapp 20 Meter lang. (Hans Witzig, nach Hasler)

Fischfang-Vorrichtungen

Häufiger wurde die Linthschiffahrt jedoch durch die «Fache» geheissenen Fischfang-Vorrichtungen beeinträchtigt. Es waren dies Verschläge und Gehege, welche in den Fluss hinein gebaut waren und für ruhiges Hinterwasser sorgen sollten. Sie bestanden oft aus Ästen und Flechtwerk, die einen sich verengenden Gang bildeten und durch eine Reuse, einen «Bären» (Sacknetz), abgeschlossen wurden.⁴⁶ Schon 1530 versprach Schwyz gegenüber Glarus dafür zu sorgen, dass der Verkehr auf

der Linth bei Tuggen nicht durch Fache usw. behindert werde.⁴⁷ An der Rapperswiler Konferenz 1629 beschwerten sich die Schiffsmeister und Recker, das von den Tuggnern geschlagene Fach behindere die Durchfahrt, es müsse beseitigt werden. Auch auf Schänisser Boden war der Reckweg mit Stauden und Stöcken «verlegt» worden. Hier sollten die Schiffsmeister dafür sorgen, dass «nach der Ordnung gefacht» werde. Müssten die Schiffe gar anhalten, sei vom Urheber Abhilfe zu fordern, der ansonsten kosten- und entschädigungspflichtig

⁴⁶ Schweizerdeutsches Wörterbuch.

⁴⁷ Stucki, Nr. 324 A (1530 II. 14.9), S. 324.

tig werde.⁴⁸ 1675 beschwerte sich Glarus erneut, dass die Genossame Tuggen ihre Fache oder Wuhren ungebührlich weit in die Linth hinaus setze.⁴⁹ 1726 aber hatten Weesner die Glarner Seite hinderlich «*verfacht*», so dass der Landvogt das Gebührlige anordnen solle.⁵⁰ 1736 entschieden Schwyz und Glarus auf eingekommene Klage hin, dass «*die Reichsstrasse in der Linth zu Tuggen laut Fachschatzbrief 36 Schuh [knapp 11 Meter] jederzeit offen*» bleiben und der «*obrigkeitlich verordnete Fachschätzer*» fortan jährlich die Fache schätzen müsse.⁵¹

Seegfrörni

Während der Kleinen Eiszeit⁵² gefror der Obersee und gelegentlich der ganze Zürichsee. Seegfrörni unterbrach die Transitschiffahrt, zeitweise Linthüberflutung oder selteneres Niedrigwasser ebenfalls. Obligater Weise mussten dann Fuhrwerke und Schlitten die Güter übernehmen. Traditionell durften die dadurch unterbeschäftigten Recker mit ihren Pferden «*wöchentlich einmal aufwärts und einmal abwärts über Land*» fahren und sich dazu mit Schlitten und allem Nötigen versehen.⁵³ Öfters besprachen die drei fürs Oberwasserfahr zuständigen Orte die divergierenden Interessen der regionalen Fuhrhalter und der Recker und wogen sie gegeneinander ab.⁵⁴ Da Fahren improvisiert werden mussten, stritt man nicht selten um die dafür bezogenen Taxen. Fast zwangsläufig entstanden Verzögerungen und Streit

um Güterschäden, die zu decken waren, so 1573 im Betrag von über 3500 Pfund.⁵⁵ Die Konferenz vom Februar 1600 in Lachen war unter anderem angesetzt worden, weil Richterswiler bei der damaligen Seegfrörni Waren von der Ufenau nach Lachen geführt hatten. Pfäffikon und Lachen aber wollten ihnen dies nur bis Bäch gestatten. Sie erhielten vorerst recht, um der Landesmarchen und geschundenen Liegenschaften willen. Die Linth-Recker forderten dagegen, sie müssten stets über acht Pferde halten. Man möge ihnen also, wie versprochen, erlauben, ebenfalls zu fuhrwerken. Die Lachner aber wehrten sich für ihren eigenen Nutzen und den ihrer Güter. Gestützt auf kürzlich erlassene Bestimmungen mussten die Recker sich schliesslich statt der geforderten drei mit einer wöchentlichen Fuhr zufrieden geben. Zum Ausgleich wollten ihnen die Schiffsmeister jährlich je 2 Kronen Trinkgeld verabreichen.⁵⁶

Auch 1603 gefror der Zürichsee, insbesondere ober- und unterhalb der Rapperswiler Brücke. Die Kaufleute stöhnten über das viele Auf- und Abladen, über Verzögerung und Verteuerung der Fahren sowie beschädigte Waren. March und Höfe aber wehrten sich für die 1600 beschlossene Regelung. Wegen ihres Pferdeunterhalts und gefährlichen Berufs aber erwarteten die Recker, die Kaufmannswaren, «*welche sie oben oder unten antreffen, vor jedem andern verladen zu dürfen*». Nach «*Erdauerung*» der Vorwürfe und unter Vorbehalt der Obrigkeit wurde jedoch verordnet: «*Von jeder Ledi Frucht, Salz und Waren*» stand Glarus und Schwyz ein Weggeld zugunsten der Brücken und Wege zu. Neu durfte die direkte Fuhr nach Weesen und umgekehrt einem zuverlässigen Mann ver-

48 Abschiede 5. II. 1, Nr. 489 a (1629 III. 6., Rapperswil); ebd., Nr. 493 (1629 III. 26.).

49 Abschiede 6. I. 1, Nr. 624 c (1675 VIII. 5.).

50 Abschiede 7. I., Nr. 254 (1726 X. 14.-18.).

51 Abschiede 7. I., Nr. 417 Lachen (1736 XI. 5.-10.).

52 Wikipedia: ab 15. bis ins 19. Jahrhundert hinein.

53 Abschiede 4. II., Nr. 350 b (1569 XI. 14.).

54 Vgl. Abschiede 4. II., Nr. 372 (1571 IV. 4.), Abschiede 5. I., Nr. 278 (1595 IV. 17.).

55 Abschiede 4. II., Nr. 421 (1573 VIII.), S. 522.

56 Abschiede 4. II., Nr. 399 (1600 II. 14.), bestätigt und präzisiert Abschiede 5. I., Nr. 278 a und d (1595 IV. 17.). Abschiede 5. I., Nr. 153 d (1590 X. 10.); auch Linthfuhr während der Gfrörni teurer; Nr. 477 (1602 VII. 5.), Fahrtaxen.

dingt werden. Die Strasse solle also «fürderhin frei und jedermann offen und der angezogene Abschied zu Lachen» aufgehoben sein. Für die Recker blieb es bei ihrer wöchentlichen Fuhr, dazu durften sie übrig gebliebene Güter frei verladen.⁵⁷ Ergänzend wurde 1614 entschieden:⁵⁸ War der See bis nach Richterswil zugefroren, so sollten je zwei Wochen lang die Schiffer aus der Herrschaft Wädenswil die Güter bis nach Weesen und zurückführen, die dritte Woche gehörte denen «im Land Glarus». Reichte die Seegfrörni nur bis Bäch, so gehörten zwei Wochen den Schwyzern, die dritte wiederum den Glarnern. Die Kaufleute durften ihre Waren an den jeweiligen Kehrtorten verdingen. Vorbehalten blieb die den Reckern durch Schiffsordnung und Abschiede erlaubte Fuhr. Wären sie jedoch saumselig, sässen «in den Wirts- und Trinkhäusern» und liessen andere Leute die Güter ausladen, verlören sie auch dieses Privileg.⁵⁹ 1633 beschwerte sich Glarus, dass die Schiffsmeister bei Seegfrörni wider gemeine Ordnung nicht die Linth benützten, vermutlich ab und bis Tuggen, sodass man den Reckern Überlohn zahlen müsse.⁶⁰ Wegen veränderter Verkehrsgewohnheiten wurde das Glarner Weggeld später von Weesen nach Bilten verlegt.⁶¹ 1718 beanstandete Glarus namens seiner Handelsleute, dass die Schiffsmeister bei Seegfrörni zu hohe Taxen hätten, weshalb sie ihnen keine Güter mehr anvertrauen wollten. Ihr «Anzug» wurde ad referendum genommen (also den Antrag den Räten zu Hause vorlegen).⁶² 1724 beschwerte sich Glarus über die Höfner, die letztthin ihren

Ratsherrn Luchsinger daran gehindert hatten, sein Korn mit eigener Fuhr heimzufahren. Die angeführten Bestimmungen von 1614 bezögen sich nur auf Kaufmannswaren. Wer Recht hatte, blieb jedoch offen.⁶³

Da die Verhältnisse jedes Mal etwas anders lagen, beschäftigten Probleme der «Gfrörni-Fuhr» die Obrigkeiten stets von Neuem. So wollte Zürich 1748 dem Churer Boten verbieten, dass er bei gefrorenem See seine Waren selber nach Weesen «fergge».⁶⁴ Einmal mehr optierte Zürich 1754⁶⁵ für «Direktfuhr» der Kaufmannswaren – eine Freiheit, welche Schwyz und Glarus auf zürcherischem Gebiet ebenfalls genössen. Diese verwiesen auf die Schiffsordnung von 1584 und unterschieden zwischen eigenem und Kaufmannsgut. Doch beharrten die Parteien auf ihren Standpunkten. Die Angelegenheit wurde 1755 erneut aufgegriffen.⁶⁶ Nun erklärten die Schiffsmeister, es wäre für sie viel nützlicher, wenn die Zürcher Kaufleute während der Seegfrörni die ganze Spedition ihrer Güter von Walenstadt bis in die Stadt Zürich und umgekehrt selber besorgten. Man schlug vor, ihr Direktorium solle einen Speditor ernennen, der die ganze Fuhr während der Seegfrörni organisiere und vom Schiffsamt dazu «Schiff und Geschirr» erhalte. Es habe ihm für jedes Stück Kaufmannsgut 16 Kreuzer zu bezahlen. Der Speditor müsse jedoch die «ordinär» und regional zuständigen Fuhrleute verwenden, also die Recker für «die erste Ladung und Fuhr», sodann wie üblich die Landsleute der Herrschaften Wädenswil, Höfe und March. Für Transitgüter «und das, was der ordinäre Glarner Bote in seinem Schiff von Zürich bringt», liess man es

57 Abschiede 4. II., Nr. 487 (1603 I. 21/22.)

58 Abschiede 5. I., Nr. 851 (1614 II. 6.); vgl. Nr. 278a (1595 IV. 17.), Nr. 399 a (1600 II. 14.).

59 An der gleichen Sitzung reklamierte Schwyz für die winterliche Durchfuhr in der March sein Weggeld: Abschiede 5. I., Nr. 851 (1614 II. 6.).

60 Abschiede 5. II., Nr. 619 c (1633 III. 8.).

61 Stucki, S. 482 (1710 III. 20./3.).

62 Abschiede 7. I., Nr. 119 f (1718 IV. 8./9.).

63 Abschiede 7. I., Nr. 217 e (1724 II. 7./8.); vgl. Nr. 239c (1725 XI. 5./6.) den Schwyzer «salomonischen» Bescheid.

64 Abschiede 7. II., Nr. 52 Frauenfeld (1748 VII. 10.)

65 Abschiede 7. II., Nr. 131 h (1754 VII.).

66 Abschiede 7. II., Nr. 143 Lachen (1755 III. 17./18.); vgl. das Nr. 140 b Rapperswil (1755 I. 27.) ad referendum Genommene.

bei bisheriger Übung und dem Verkommnis von 1614 bewenden. Falls Schwyz und Glarus dem zustimmten, solle dieser Entwurf *«dem Schiffsamtbuch einverleibt werden»*. 1764 forderten die Schiffsmeister *«des obern Wassers»* von denen *«des untern»* die Vergütung ein, welche ihnen früher entrichtet worden sei, wenn sie bei gefrorenem See oder andern Vorfällen die Waren bis nach Lachen und Schmerikon spedierten.⁶⁷

Überlandfuhr

Wie angetönt, boten Längs- und Querwege Alternativen zur Schifffahrt. Sie waren lange blosse Saumpfade und Karrenwege, doch wurden sie mit der Zeit zu Strassen ausgebaut.⁶⁸ Wege führten rechtsseitig von Weesen nach Schänis, Kaltbrunn, Benken, Uznach und Rapperswil, linksseitig von Glarus zum Zürichsee, aber auch von Walenstadt ein Ausweichpfad *«über den Berg»* nach Mollis. Zumindest seit dem 14. Jahrhundert war das Glarnerland unterhalb des Walensees über die Brücke an der Biäsche mit Weesen verbunden, und ab 1450 durch die Ziegelbrücke mit dem Gaster. Der Weg von Uznach nach Tuggen blieb bis 1650 auf die Grinauer Fähre angewiesen. Weitere Fahren kamen zwischen Bilten und Schänis sowie Reichenburg und Benken auf. Zunehmende Schwierigkeiten der Linthschifffahrt, aber auch die wachsende Industrie bewirkten, dass die Landverbindungen stärker beansprucht wurden, was laufenden Sanierungsbedarf und Verbesserungen nach sich zog – wie dies für die Strecke Glarus–Lachen dokumentiert ist.⁶⁹

Im 17. Jahrhundert machten sich die Obrigkeiten noch für die Wasserfuhr stark. So verordnete der Glarner Grosse Rat von Glarus im September 1681, dass Glarner und Märchler Kaufleute für Kaufmannswaren die Linth benützen und sie nicht über Land nach Lachen fertigen sollten.⁷⁰ 1716 aber beschwerte sich Zürich, dass man dem Churer Boten seit der Verlegung des Weggeldes von Weesen nach Bilten an beiden Orten Weggeld heische. Glarus präzisierte, früher wären zu Weesen zwei Weggelder eingezogen worden, ein der Obrigkeit gehöriges bei Winterfrost und das Weesen zukommende. Bloss Ersteres sei nach Bilten verlegt worden.⁷¹ 1724 reklamierte Glarus, *«dass man in Lachen seinem geschworenen Ordinäri-Boten»* Schwierigkeiten mache. Dieser wie schon sein Vater hätten die Glarner Waren mit Pferd und Wagen von Lachen nach Glarus geführt, und bis dahin sei seine Fuhr mit Glarner und Eilgut immer ungehindert von Statten gegangen. Schwyz möge ihm *«namentlich auch jetzt und bei dem Baumwollengespinnst keinen Eintrag tun»*. Die Antwort lautete, dieser Bote sei *«ein Fuhrmann»* geworden und habe zum Schaden und Nachteil der Märchler, *«so das Wasser ungeschluckt müssten vorbeirinnen lassen»*, eine Fuhr aufgezogen. Übrigens müssten sie an der Ziegelbrücke Zoll zahlen, obschon Schwyz an den Neubau 60 Kronen gespendet habe. Wenn dieser Zoll wegfalle, würde man dem *«Ordinäri-Boten»* erlauben, die *«ihm anvertrauten Glarner Waren mit einem Wagen und zwei Pferden in der Woche einmal»* durch die March zu spedieren.⁷² Ein Jahr später aber kam der Glarner Bote vier- bis fünfspännig, und die Märchler mussten an der Ziegelbrücke nach wie vor Zoll zahlen – da sie den Boten ja behinderten. Glarus lenkte schliesslich ein und Schwyz liess den Boten pas-

67 Abschiede 7. II., Nr. 247 h (1764 IX. 7.-9.).

68 Zum Stand um 1800 vgl. Glaus 2005, S. 169 f.; allgemeiner Ochsner, S. 118 f. u.a.a.O.

69 Vgl. Abschiede 8, Nr. 95 (VII.1784), S. 99; Glaus 2005, S. 168, Anm. 598.

70 Stucki, Nr. 176 A (1681 XI. 22.), S. 483.

71 Abschiede 7. I., Nr. 83 f (1716 VII./VIII. 22.-4.).

72 Abschiede 7. I., Nr. 217 Lachen (1724 II. 7./8.).



Heuschiff oberhalb der Ziegelbrücke, um 1790, von Hand gereckt.
Zwischen der hier noch auflandenden Glarner Linth und der Maag, dem alten Abfluss des Walensees, von F. Hegi.
(ZB, Graphische Sammlung)

sieren, sogar wenn er etwas Weniges mehr als abgemacht führe.⁷³ Doch die Reibereien setzten sich fort, der Glarner Bote brauchte drei bis vier Pferde, und die Märchler klagten über die durch die schweren Lasten

havarierten Schaden – und sollten Zoll und Weggeld bezahlen.⁷⁴ Dreissig Jahre später pflegten die Glarner Postmeister auch via Schänis und Uznach an den Zürichsee zu fahren, was das Schiffsamt beanstandete. Die

73 Abschiede 7.I., Nr. 239 (1725 XI. 5./6.).

74 Abschiede 7.I., Nr. 417 Lachen (1736 XI. 5.-10.).

Glarner dagegen pochten darauf, *«dass sie nach alter Gewohnheit nebst den Landleuten, welche in das Glarnerland reisen, auch Waren einschiffen und nach eigenem Belieben den Weg einschlagen mögen, welcher ihnen am bequemsten sei»*. Schwyz und Zürich beharrten jedoch auf der bisherigen Praxis.⁷⁵ Als in den 1780er-Jahren verschiedene Kanalisierungen diskutiert wurden, bemerkte die Glarner Gesandtschaft maliziös, für sein Land wäre die Wasserstrasse nicht allzu wichtig, *«weil der Transport zu Lande auf den schönen Wegen in der March hinlänglich vor sich gehen könne»*.⁷⁶

Der Walensee, der nie gefror, hatte ebenfalls seine Tücken. So war im Januar 1570 ein mit Salz und Wein überladenes Schiff mit 60 Personen und 6 Pferden an Bord gekentert und die meisten ertranken. Solche Unglücksfälle entständen, erklärte der Glarner Gesandte an der Tagsatzung, *«weil, wenn der Wind ungestüm wehe und man wegen der Schneemasse nicht über den Berg kommen könne, dann viele, um Kosten oder Versäumnis zu ersparen, sich über den gefährlichen See wagen. Glarus habe sich deswegen entschlossen, eine rechte Strasse dem See entlang zu bauen, um den Pass zur Winters- und Sommerszeit stets offen halten zu können»*. Er bat darum, dieses teure Werk zu billigen und Glarus hier ein angemessenes Weggeld zu gestatten. Wenn ich nicht irre, blieb der Weg über den Kerenzerberg jedoch bis in die Neuzeit blosser Saumpfad.⁷⁷

75 Abschiede 7. II., Nr. 308 (1769 VII.), S. 349.

76 Abschiede 8, Nr. 95 e (1784 VII.).

77 Abschiede 4. III., Nr. 369 a (1571 I. 7.-15.). Dazu Google, *«Heerweg am Walensee»*. Gebaut von 1603 bis 1607 von Fridolin Heer, der vom 1570er-Unglück verschont geblieben war.

Kanalprojekte vor Eschers Linthkanälen

In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts begannen widrige Umstände die bisherige Route unserer «Reichsstrasse» zu sprengen. Der Tuggner See war längst aufgefüllt, sodass die Flussläufe sich verflachten und erhöhten, immer wieder brachen Wuhre ein. An der Ziegelbrücke verstopfte das Linthgeschiebe den Abfluss der Maag, wodurch Weesen, Walenstadt und die obere Linthebene versumpften. Die drei örtlichen Hoheiten Zürich, Schwyz und Glarus, aber auch die eidgenössische Tagsatzung hatten laufend auf Abhilfe zu sinnen. Während Jahrzehnten überlegten sie unter anderem, den kürzesten Lintharm, die Spettlinth, als alt-neue Schiffslinie zu öffnen. Ebenso erörterten sie des Langen und Breiten Massnahmen, um die Lage am untern und obern Walensee zu verbessern. Doch die komplexen Verhältnisse, Unklarheit über die geeigneten Behelfe und nicht zuletzt das benötigte Geld hintertrieben die meisten Aktionen. Lediglich Teilprojekte und kleinere Vorhaben wurden ausgeführt. Schliesslich wurden die politischen Probleme des Landes vordringlicher als solche regionalen Gegebenheiten.

Das Spettlinth-Projekt von 1785

Jahrzehntelanges Klagen über den schlimmen Zustand der Reckwege an der Linth ging der Sanierung voraus; so 1757. Es hiess, die Eigentümer der anstossenden Güter würden nicht hinlänglich wuhren, die Schiffsmeister aber die Reckwege nicht gehörig auffüllen.¹ An der Lachner Konferenz vom April 1760² schlug der Schwyz Gesandte deshalb vor, dass wiederum die Route durch die Spett-Linth eingeschlagen werde. Das Schiffs-

amt stellte in Aussicht, sich an den Kosten namhaft zu beteiligen, nicht aber mehr am künftigen Unterhalt.³ Glarus sprach sich ebenfalls für die Spettlinth aus; wenn nötig, könne man ja davon wieder abkommen. Tuggen stellte Bedingungen, aber auch Beteiligung in Aussicht, Buttikon und Schübelbach aber distanzieren sich, Benken ebenfalls, da die Spettlinth durch sein Gebiet floss. Der neue Lintheinlauf bedingte, dass das sogenannte Langwuhr etwa sechs Klafter weit geöffnet, «der Rest aber mit starken Schwirren und Köpfen» versehen würde. Der ortskundige Zürcher Schiffsmeister erachtete die Sanierung des jetzigen Arms für kostspielig, umgekehrt biete die neue scharfe Kurve zur Spettlinth-Gefahr weiterer Überschwemmungen. Der Entscheid der Konferenz lautete deshalb bezeichnenderweise negativ, da den Anstössern der Unterhalt der neuen Linie schwerlich aufgebürdet werden könne. Das Schiffsamt allein profitiere vom Transport, also müsse es auch den Bau und Betrieb der neuen Route beziehungsweise Sanierung der alten finanzieren – oder die Schiffsmeisterei abgeben. 1764 klagten die Schiffsmeister erneut über immer wieder auftretende Schäden, insbesondere den jüngsten Ausbruch der Linth beim sogenannten Langwuhr, und baten um Abhilfe. Man hielt es nun für zweckmässig, dem Fluss von der Ausbruchsstelle an «einen geraden Lauf zu geben», und wollte dies genauer prüfen.⁴ Nach einem Augenschein zweifelten die Gesandten, ob «die Mühle-, Sand- und Langwuhre» je dauerhaft repariert werden könnten. Übrigens sei ja die

1 Abschiede 7. II., Gaster 1757 (Art. 127, S. 1212).

2 Abschiede 7. II., Nr. 199, Lachen (1760 IV. 10.–12.).

3 Abschiede 7. II., Nr. 199: Das Schiffsamt wollte «jährlich 250 Gulden» bezahlen, die Schiffsmeister sogar 400 Gulden – falls sie endlich den 1749 verlangten Gewichtszuschlag von zwei Kreuzern erhielten!

4 Abschiede 7. II., Nr. 242 f (1764 VII.).

Spettlinth «durch den erfolgten Ausbruch zu einem schiffbaren Kanal geworden».⁵ Bis Entscheidendes geschah, wurde wohl die Alte (oder Kleine?) Linth provisorisch saniert.⁶

Erst nach mehr als zehn Jahren, 1783, nahmen die Gesandten der drei Orte das Geschäft wieder auf. Auf Ratifikation ihrer Stände beschlossen sie, dass die Schiffsmeister die Spettlinth für die Schifffahrt gehörig einrichteten.⁷ An der ordentlichen Juli-Tagsatzung zu Frauenfeld aber wurde einschränkend bestimmt, erst eine Expertise anzufordern.⁸ Da das Projekt Reichenburg mit betraf, beschickte dessen Einsiedler Herrschaft diese Treffen, korrespondierte mit den Ständen und versprach, 40 Louisdor beizusteuern, wenn das Dorf nicht wuhrpflichtig würde.⁹ Im Sommer 1784¹⁰ drängte Zürich, das Werk endlich in Angriff zu nehmen, es würde dazu auf eigene Kosten einen sachverständigen Mann abordnen.

Vermutlich wurde dabei bereits der im folgenden «Herbst-Abschied» genannte Voranschlag von gut 8000 Gulden erwähnt. Schwyz warf dem im Gaster engagierten Stand Glarus vor, das schon lange verabredete Werk

zu vernachlässigen. Werde nicht bald abgeholfen, so sperre Schwyz «die jetzt für die Schifffahrt allein noch übrig bleibende Kleine Linth». Glarus lenkte ein, obschon ihm der Zoll bei der Ziegelbrücke wenig eintrage, ja der Landtransport dienlicher wäre.¹¹ Im Herbst 1784 tagten die Drei Stände in Lachen¹² und beschlossen, «allervorderst» den Wasserlauf gemeinsam mit den Ingenieuren Andreas Lanz aus Bern und Sigmund Spitteler aus Zürich zu besichtigen. Darnach solle beraten werden, «wie einerseits die alte Spettlinth schiffbar gemacht, andererseits den Verheerungen in Walenstadt und Weesen gesteuert werden könne». Schwyz kritisierte den «auf 8228 Gulden sich belaufenden Kostenüberschlag, indem es von der Schifffahrt nie eigentlichen Nutzen gezogen habe». Zürich und Glarus entgegneten, Schwyz könne ja auf die Genossen zu Schübelbach und Buttikon zurückgreifen, denen das Werk Vorteile bringe. Selbstverständlich wären die Schiffsämter zu beanspruchen. Die Schiffsmeister legten die Brücken, Stege und Reckwege an und pflegten sie. Die Wuhre aber müssten inskünftig von den Anstössern unterhalten werden.

1785 entschieden Zürich, Schwyz und Glarus, nachdem Plan und über 8000 Gulden zur Schiffbarmachung der Spettlinth bereitlägen, solle unter Ingenieur Spitteler mit den Arbeiten angefangen werden, «sobald die Jahreszeit und die Wasserhöhe es gestatten».¹³ Während der Juli-Tagsatzung 1786 wurde das Geleistete gelobt, aber auch

5 Abschiede 7. II, Nr. 247 (1764 IX. 7.-9., Grinau). Bei der Umstellung wären allerdings die territorialen Rechte zu schützen und die Gemeinden weder zu schädigen noch zu belasten.

6 Abschiede 7. II, Nr. 333 k (1771 IX. 22.-24; Jedenfalls war unklar, ob der Schübelbacher Graben ganz auf Schwyzerboden oder zu Beginn «in der gastrischen Jurisdiktion liege».

7 Abschiede 8, Nr. 81 Lachen (1783 III. 27.-31.). Die Schiffsmeister hätten sich selber um taugliche Arbeiter umzusehen und die Wuhren und Reckwege einzurichten. Der Unterhalt aber werde den Anstössern überbunden, deren Eigentum die Wuhre ja schützten. Das beendigte Werk sei genau zu inspizieren und inskünftig vom Landvogt zu Gaster jährlich zu «beaugenscheinigen».

8 Abschiede 8, Nr. 84 c (1783 VII.), wie schon bei der «Oberrn Linth», dazu unten.

9 STAE, I. DA. 12 (1783 III. 26.); DA 13 (1785 VII.); DA. 14-42, 43 (1783, 1784, 1786).

10 Abschiede 8, Nr. 95 e (1784 VII.); vgl. Nr. 94 l.

11 Glarus gab zu bedenken, indem durch die projektierte Unternehmung der Kanal hauptsächlich «auf die gasterische Seite gezogen» werde, wäre erst dafür zu sorgen, dass das neue Werk nicht durch abgelagertes Geschiebe Überschwemmungen verursache. Vordringlich sei also die Weesner Linth zu säubern und zu vertiefen!

12 Abschiede 8, Nr. 101 (1784 IX./X.). Bezüglich der Spettlinth sollte nach Zürcher und Schwyzer Ansicht erst diese Rinne «schiffbar gemacht und alsdann die alte Linth oben am Langwuhre in das neue Bett geführt werden». Glarus erwartete «genauere Vorschläge» und keine übertriebenen Kosten.

13 Abschiede 8, Nr. 106 e (1785 VII.).

gewünscht, «dass an diesem gemeinnützigen Werke mit gleichem Eifer fortgearbeitet und der Kostendevis so wenig als möglich überstiegen werde».¹⁴ Doch schon am Martins-tag waren die vorgesehenen 8228 Gulden aufgebraucht und damit zusätzliche Gelder nötig. Da Glarus sich weigerte, zu den «noch erforderlichen 3200 Gulden etwas zuzuschüssen, mussten die Arbeiter abgedankt werden».¹⁵ Dank Zürich war die Arbeit 1788 wieder im Gang,¹⁶ und im Sommer 1790 konnte an der Tagsatzung berichtet werden, «durch die unverdrossenen Bemühungen des Ingenieurs Spitteler» sei das Werk glücklich beendigt, sogar ohne den 1786 veranschlagten Zustupf zu überschreiten.¹⁷ Ende Mai 1791 präsentierte Ing. Spitteler den Drei Ständen das Schlussergebnis, wofür sie ihn fürs geschickt und rationell Vollbrachte ihr «Wohlgefallen bezeugten». Der fürs Gaster zuständige Landvogt verlangte für Benken «Entschädigung wegen erlittener Überschwemmung und abgetretenen Landes». Um Schifffahrt und Geldgeber zu entlasten, sollten nun die Gemeinden die Dämme, Wuhre und Reckwege unterhalten.¹⁸ Der Stand Zürich aber bemühte sich meist vergeblich, von Glarus und Schwyz die vorgeschossenen zwei Zusatzdrittel einzutreiben. 1794 hatte die Stadt ausserdem der Gemeinde Tuggen für abgetretenes Land «35 Louisdor mit dreijährigen Zins» vorgestreckt. Schwyz argumentierte daraufhin, er habe der Gemeinde Tuggen bereits einen kleinen Nachlass gewährt. Glarus aber liess sich Jahre

lang vergeblich mahnen.¹⁹ Ein Jahr später stand vor allem der Unterhalt der neuen, teilweise bereits von Hochwasser havarierten Bauwerke zur Diskussion.²⁰ 1796 beantragten die Drei Stände ihren Obern, die beträchtlichen Geldvorschüsse, welche «behufs Reparationen an der Spettlinth nach und nach gemacht wurden und weitere etwa notwendige» müssten nun ausdem «Überlohn» erstattet werden.²¹ Durch den Koalitionskrieg von 1799 auf Schweizerboden waren die Reckwege der Linth «gänzlich in Zerfall» geraten.²² Sie sollten 1800, nachdem der Zürichsee seit März wieder offen lag, ausgebessert werden. Im Hochwasser 1801 zerbrach vermutlich sogar das Wuhr, welches den Einlauf in die Spettlinth regelte. Alt Distriktstatthalter Alois Kühne aus Benken veranschlagte die Wiederherstellung auf gut 90 Gulden:²³

Tabelle 12: Kosten fürs Flicken des Spettlinth-Wuhrs 1801

| | | |
|---|-------------|---------------|
| 1) 2000 Burdenen | 20 Gulden | = FL |
| 2) 2 Stämme zu Schwirren oder Pfählen | 4 Fl 25 Sh | SH: Schilling |
| 3) 30 Klafter Grund zum Belegen | 4 Fl | total: |
| Tagewerk vom 4.–15. IX., 63 Mann à 12 Batzen im Tag | 50 Fl 20 Sh | 78 Fl 45 Sh |
| Aufsicht während 8 Tagen à 24 Batzen | 12 Fl 40 Sh | 91 Fl 35 Sh |

14 Abschiede 8, Nr. 119 d (1786 VII.).

15 Abschiede 8, Nr. 130 c (1787 VII.).

16 Abschiede 8, Nr. 142 c (1788 VII.); vgl. ebd., Nr. 151 c (1789 VII.).

17 Abschiede 8, Nr. 163 d (1790 VII.).

18 Abschiede 8, Nr. 170 (1791 V.). Vgl. dazu Abschnitt «Linthwuhre und Reckwege», S. 37, übers Wuhren Gesagte. Noch im Herbst 1801 musste die Benkner Munizipalität die helvetische Verwaltung daran erinnern, dass die Neueinrichtung der Spettlinthrinne sie seiner Zeit um mehr als 16 000 Klafter Riedboden gebracht habe, die versprochene Entschädigung aber unterblieben sei: SG HA 69 b (1801 X. 3.).

19 Abschiede 8, Nr. 209 d (1794 VII./VIII.). Betr. Glarus vgl. weiter Nr. 170 (1791 V.), Nr. 186 e (1792 VII.); Nr. 193 t (1793 VII.); Nr. 197 e (1793 VII.).

20 Abschiede 8, Nr. 218 e (1795 VII.); vgl. Abschnitt «Linthwuhre und Reckwege», S. 37, übers Wuhren.

21 Abschiede 8, Nr. 230 e/a (1796 VII.).

22 Vgl. «Zweiter Teil, Die Linthschifffahrt im 19. und 20. Jahrhundert», S. 55.

23 SG HA, Akten 69 b (1800 II. 19., 1801 IX. 24.).

Abhilfe fürs überschwemmte Oberland

1783 bekannte die Tagsatzung, «dass durch immer stärkeres Anschwellen des Walensees die Bewohner des Städtchens Walenstadt nicht bloss ihrer Güter, sondern auch dieses ihres Wohnsitzes vollkommen verlustig werden dürften». Sie beschloss, «die ganze Lage des Sees samt dem Aus- und Zusammenflusse der Weesner und Glarnerlinth durch einen Sachkundigen untersuchen zu lassen».²⁴ Dieser, der Berner Hauptmann Andreas Lanz, legte eine gründliche Expertise vor.²⁵ Den schlimmen Zustand lastete er dem Geschiebe der Glarner Linth an, wodurch ihr Bett und Ufer bei Ziegelbrücke sich stark erhöhte, sodass bei Sommerwasser die beladenen Holzschiffe nicht mehr unten durch kämen.

Mittels des «starken Laufs» treibe sie bei angefülltem Bett die Weesner Linth zurück in die Hausgänge bei der Sust «nur knapp drei Schuh über der Seeoberfläche», sodass diese bei Ansteigen das Städtchen unter Wasser setze. Auch die ausserhalb liegenden Gärten und Allmenden seien «in Sumpf und Morast verwandelt worden» und trügen «nichts mehr als Rohr und grobe Streue». Gleiches gelte für die Gegenden unter dem See. Bald müssten die meisten Einwohner zu Weesen und Walenstadt ihre Wohnungen verlassen.

Anschliessend stellte Lanz vier Sanierungsprojekte mit «spezifizierten Devis» samt Arbeits- und Expropriationskosten zur Diskussion (Abb.S. 53):

24 Abschiede 8, Nr. 82 p (1783 VII., S. 85). Nr. 73d: Im Juli 1782 war von Glarus verlangt worden, «die gefährliche Klinge oder Sandbank» oberhalb der Ziegelbrücke zu beseitigen, war doch ein Schiff an die Brücke geprallt. Die Glarner gaben Überladung schuld, das Schiffsamt müsse den Pfeiler reparieren.

25 Abschiede 8, Nr. 82 p, S. 85 f.: «Ursache der gegenwärtigen traurigen Lage der Stadt Walenstadt und des Fleckens Wesen wegen Aufschwellung der Weesner Linth und des Walensees». Zu Lanz siehe dessen Lebenslauf von Rud. Wolf, im Berner Taschenbuch auf das Jahr 1857, S. 177–194.



Am Weesner Hafen erinnert eine Wassersäule an die katastrophalen Überschwemmungen zwischen 1817 und 1824. Nachtrag: Hochwasser 1999.

(Grafikatelier Carl Deuber, Reichenburg)

1. die Glarner Linth «dem Wallenberg nach» in den See einzuleiten (grosso modo entsprechend dem heutigen Escherkanal) und die Weesner Linth auf 200

Schuh zu verbreitern. Kostenvoranschlag rund 90 000 Gulden.

2. der Linth ab Niederurnen bis unterhalb der Südkurve bei St. Sebastian ein neues Bett zu geben. Kostenvoranschlag gut 55 000 Gulden, eine neue Ziegelbrücke uninbegriffen.
3. diesen neuen Kanal nur bis unterhalb der Windegg zu führen, wobei dort ein langes «Zungenwuh» Linth und Maag voneinander trennen sollten, um deren Aufstau zu verhindern. Kostenvoranschlag zwischen 43 000 bis 45 000 Gulden.²⁶ Oder
4. das alte Linthbett ab Näfels «mit Wuhren und Flechtwerken» zu kanalisieren, das bestehende Zungenwuh zwischen Linth und Maag an der Ziegelbrücke aber zu erhöhen und zu verlängern. Kostenvoranschlag rund 27 500 Gulden.

Bei den Projekten 3 und 4 müsste das laufend angehäufte Kies beim Zungenwuh periodisch weggeräumt werden. Mittlerweile wäre «die Sandbank bei der untern Ziegelbrücke» wegzuräumen.²⁷

Wie erwartet wurden die Vorschläge auf den Tagungen der Stände und drei Orte langfädig erörtert. Dabei fielen die Kosten, aber auch Bedenken erheblich ins Gewicht. Die Tagsatzung von 1784 verlangte vordringlich, dass die Ziegelbrugger Sandbank entfernt, dazu die Weesner Linth erweitert und vertieft werde.²⁸ Die im gleichen Herbst zu Lachen versammelten Stände Zürich, Glarus und Schwyz befürchteten, beim ersten Projekt würde lediglich ein hohes Delta anwachsen, zu

26 Je nachdem der neue Kanal nur teilweise oder ganz ausgegraben werde.

27 Abschiede 8, Nr. 84 c (1783 VII.). Gemäss der angesprochenen Glarner aber war dies Aufgabe des «gemeinsamen Schiffsamts».

28 Abschiede 8, Nr. 94.1 (1784 VII.); Glarus zu Sandbank: schnell werde sich wieder eine neue bilden.

Recht, wie sich später herausstellte, mit Folgen für den Maag-Abfluss. Sie unterstützten deshalb Projekt 2. Gleiches taten die Vertreter der Acht alten Orte mehrheitlich im Sommer 1785, wobei Glarus beim Zusammenstoss der Linth mit der Maag einen neuen Engpass vorhersah.²⁹ Ab 1786 schwang das billigste 4. Projekt deutlich obenauf, und es galt nun, die benötigten Finanzen zu beschaffen. Weesen und das Sarganserland versprachen Beiträge, diejenigen der Stände blieben umstritten – auch wenn Walenstadt «für jeden Durchreisenden einen schrecklichen Anblick» bot. Ein Anteil «von 1500 Gulden für jedes Ort» war offensichtlich zu gering veranschlagt. Uri erklärte sich bereit, 75 Louisdor zu spenden, «Obwalden 30, Nidwalden 15 und Zug 45 Louisdor».³⁰

Inzwischen hatten «Zürich und Glarus die Arbeiten an der untern und obern Linth» miteinander verknüpft.³¹ Immerhin liess die Frauenfelder Tagsatzung vom Juli 1791 optimistisch verlauteten, das 4. «lanzische Projekt» könne nun eingeleitet werden, nachdem unterdessen diesbezügliche Bedenken grösstenteils behoben seien, Schwyz und Glarus hätten die Ausführung zu begleiten.³² Diese beiden stritten jedoch nach wie vor jahrelang um Details weiter.³³ Noch 1796³⁴ betonte der Schwyzer Vertreter, «die Angehörigen seines Standes im Gaster» erwarteten eine «gleiche Vorsorge», deshalb «könne er dem obern Werk noch immer nur insofern beitre-

29 Abschiede 8, Nr. 101 (1784 IX./X.); Nr. 104 l (1785 VII.).

30 Abschiede 8, Nr. 117 o (1786 VII.), Nr. 125 Schänis (1786 X. 19./20.), Nr. 128 o (1787 VII.), Nr. 140 m (1788 VII.), Nr. 149 m (1789 VII.), innerörtliche Bedenken; Nr. 161 m (1790 VII.).

31 Dazu nachstehend Kapitel «Zweiter Teil, Die Linthschiffahrt im 19. und 20. Jahrhundert», S. 55.

32 Abschiede 8, Nr. 170 (1791 V. 24.–27.), Nr. 171 t (1791 VII.).

33 Abschiede 8, Nr. 193 t (1793 VII.), Nr. 207 r (1794 VII./VIII.), Nr. 216 t (1895 VII.).

34 Abschiede 8, Nr. 228 a (1796 VII.).

ten», als Glarus den neuen Läufen im Henggelgiessen zustimme, was Glarus ablehnte. Zu dieser Zeit entstanden «an der kleinen Ziegelbrücke» Unfälle, wodurch «mehrere Personen und ein beträchtliches Quantum Waren bedeutend geschädigt wurden». Zürich ersuchte deshalb Glarus 1796, jene Brücke «beförderlichst» zu erhöhen.³⁵ Auch während der Helvetik wurde über die Sanierung der pitoyabelsten Zustände weiter theoretisiert.³⁶ Entscheidende Beschlüsse fasste jedoch erst die eidgenössische Tagsatzung während der Mediation, 1804, und ab 1807 wurde sie in Angriff genommen.

Kleinere Kanalprojekte der 1790er-Jahre

Um den zunehmenden Überschwemmungen und Versumpfung unterhalb Ziegelbrücke vorzubeugen, plante man, einige heikle Mäander zu abzuschneiden und damit den Fluss etwas zu beschleunigen. Am Obern Buchberg knickte die Linth im sogenannten Henkelgiessen nach Norden ab. Nach etwa einem halben Kilometer wandte sie sich wiederum und nahm anschliessend den Steinerbach auf. Mehrere Nebenläufe suchten sich kürzere Verbindungen und überschwemmten bei Hochwasser immer wieder das Umland. Wie schon 1760 und 1770 erinnerten die Schänisser 1771 daran, dass der Henkelgiessenkanal «niemals geöffnet worden sei», entgegen den 1619 ausgestellten Urkunden; die Gesandten nahmen dies «ad referendum». 1771 war zudem oben vor Ziegelbrücke «bei Andreas Steiners Wiese die Linth an vier Orten ausgebrochen», sodass der Reckweg saniert werden musste.³⁷ Gründlicher wurde diese Problematik erstmals im Mai 1791 angesprochen, als die Kanalisierung der Glarner Linth längst projektiert war.

35 Abschiede 8, Nr. 230 e/d (1796 VII.). Die «kleine Ziegelbrücke» betraf vermutlich den Teil vom rechten Ufer zum Brückenjoch.

36 Glaus 2005, S. 166 f.

37 Abschiede 7. II., Nr. 333 (1771 IX. 22.-24.); vgl. dazu die Ausführungen in Abschnitt «Abhilfe fürs überschwemmte Oberland», S. 50.

Nun ersuchte der Landvogt des Gasters erneut, den Henkelgiessens zu durchstechen.³⁸ Vorgesehen war ein neuer Graben, der die Kurve abschnitt.³⁹ Trotz erfolgreicher Abreden verzögerte sich der Plan vorerst bis Sommer 1792,⁴⁰ weil Schänis und Bilten sich wegen der «projektierten Sönderung der Linth vom Steinerbach» nicht einigen konnten. Entscheidend aber blieb, dass Schwyz der lanzischen Sanierung nur dann beipflichten wollte, wenn Glarus den Durchstich durch das Biltnerried unterstütze und dem Steinerbach «einen zweckmässigen Auslauf verschaffe». Die Glarner aber fanden, «der Steinerbach stehe wegen seiner zweistündigen Entfernung mit dem obern Werk in keiner Verbindung, und wenn es bloss um Sönderung dieses Baches von der Linth zu tun sei, möchte dies in anderer Weise und mit geringerem Aufwande von Seite der Biltner bewerkstelligt werden». Ein Augenschein, der die Parteien versöhnen sollte, fand «fataler Weise nicht statt», sodass die Gesandtschaften erneut dazu aufriefen.⁴¹

Nach Verheerungen von 1795 auf Benkner und Tuggner Boden an der unteren Spettlinth regten die Drei Stände an, mittels zwei Landeinschnitten auch hier «der Linth einen geraden Lauf» zu geben. «Nach erfolgter landesherrlicher Zustimmung von Schwyz und Glarus» sei «das erforderliche Land auszustrecken» und «ein Kostendevis zu entwerfen». Diese «Wasserbaute» wäre entweder «durch Benken und Tuggen oder wenn die genannten Gemeinden sich hierzu nicht verstehen wollten, durch die Zinsschiffleute unter Zuziehung von Arbeitern aus dortiger Gegend auszuführen».⁴² Doch mussten 1797 Zürich und Schwyz

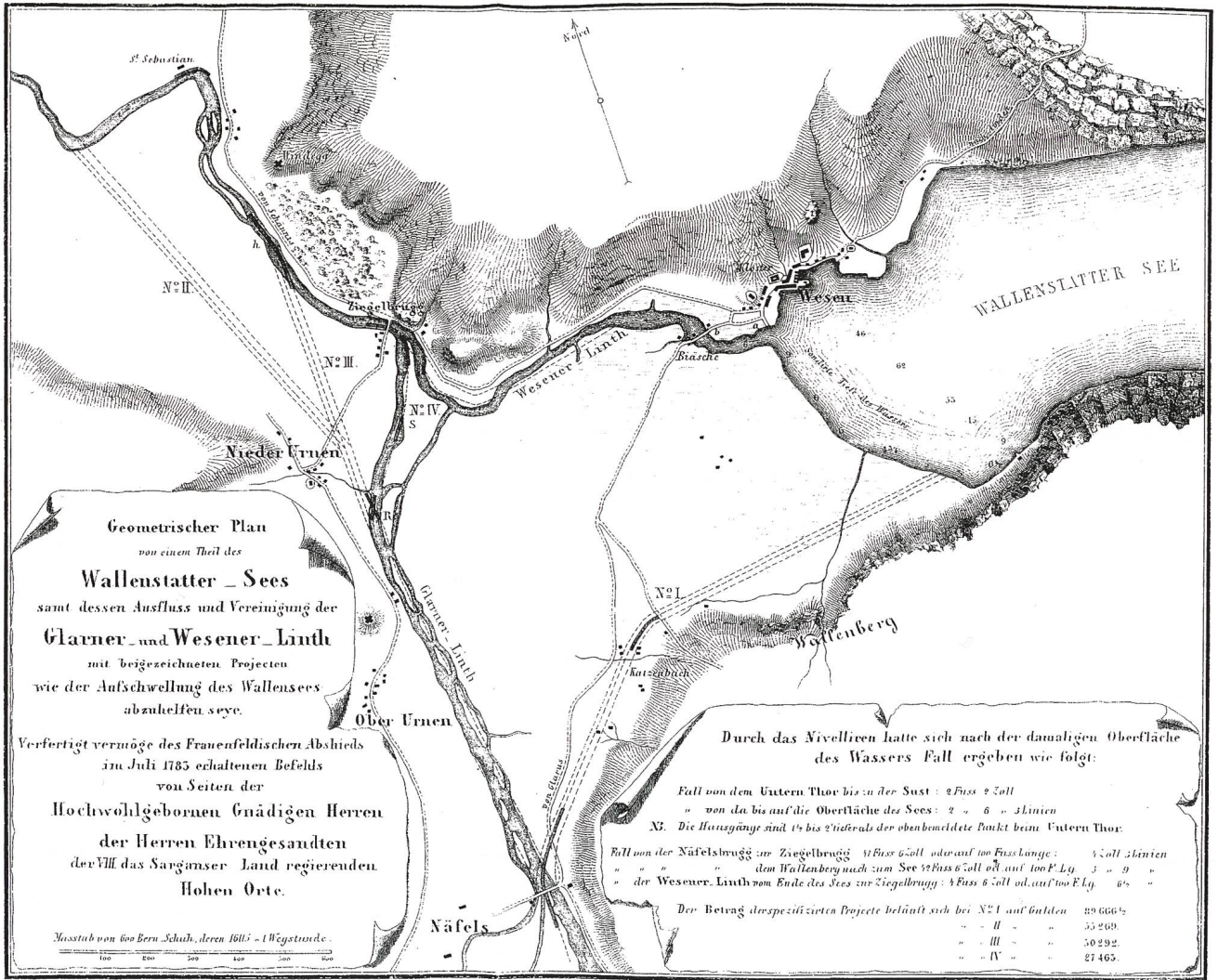
38 Abschiede 8, Nr. 170 b (1791 V.).

39 Abschiede 8, Nr. 170 d (1791 V.).

40 Abschiede 8, Nr. 184 s (1792 3. VII.). Vgl. ebd., Nr. 193 t (1793 VII.), Nr. 207 r (1794 VII./VIII.).

41 Abschiede 8, Nr. 228 a (1796 VII.), Nr. 241 w (1797 VII.).

42 Abschiede 8, Nr. 230 e (1796 VII.).



Vier Projekte des Berner Ingenieurs Andreas Lanz, um «der Aufschwellung des Wallensees abzuhefen», um 1790. (Abschiede 8, Nr. 82)

den Stand Glarus nochmals um Zustimmung ersuchen. Schwyz aber behielt sich vor, wenn Glarus dem nicht entspreche, «die nötigen Verfügungen mit Zürich allein zu treffen, um so mehr als die eine dieser Arbeiten ganz, die andere grösstenteils auf schwyzerischem Territorium» läge.⁴³ Auch hier brachten erst Escher und seine Nachfolger Lösungen.

43 Abschiede 8, Nr. 243 d (1797 VII.).

Zweiter Teil, Die Linthschifffahrt im 19. und 20. Jahrhundert

Wie schon im Ancien Régime erforderte die Fuhr auf Zürichsee, Linth und Walensee auch weiterhin politische Entscheidungen, mehr aber nahmen die Wirtschaft, der technische und gesellschaftliche Fortschritt die Schifffahrt in Griff. Von 1800 bis etwa 1850 wiederholte deren Regelung in langer Dauer viel Altgewohntes. Während der Helvetik waren die Kantone Zürich und Linth verantwortlich, nachher redeten neben Zürich wie früher Schwyz und Glarus, dazu neu St. Gallen mit. Seit 1798 gab es den Franken als Schweizer Währung, doch waren noch lange das alte Geld wie auch Mass und Gewicht gebräuchlich.

Übergang: Die Helvetische Republik

Zur Zeit der Helvetik blieb die *Oberwasser-Schiffseinerung* des Ancien Régime noch bis 1801 bestehen. Schon seit 1796 waren die privaten Warentransporte zwischen Zürich- und Walensee drastisch abgesackt, wie Bodmers Kurve zeigt, die er aus dem Weesner Zoll erschloss.¹ Dies in Folge von Napoleons siegreichem Italienfeldzug und der dem Frieden von Campoformio von 1797 nachfolgenden französischen Besetzung der Schweiz. Wasserweg und Landstrasse lagen nun, wie gesagt, in den Kantonen Linth und Zürich. Seit Anbahnung und während des Zweiten Koalitionskrieges (1798–1801) dienten sie neben der Landesversorgung vorwiegend Militärtransporten.² So wurden im Frühling 1799 die helvetischen und französischen Truppen im Oberland mit Heu und Korn versorgt. Letztere zerstörten auf ihrem überstürz-

ten Rückzug vor den alliierten Invasoren im Mai 1799 die Brücken über die Linth und den Rapperswiler Seesteg. Während des folgenden Interims vom Sommer operierten eine kleine Flotille unter englischem Kommando auf den Zürichsee. Mit der französischen Offensive vom August und September 1799 war die LinthebeneumstrittenerKriegsschauplatz, die einheimischen Schiffer streikten nach Möglichkeit. Parallel zur zweiten Schlacht von Zürich Ende September sprengten die Franzosen auch die Zürichsee-Linth-Barriere. Damit war die Reichsstrasse wieder in ihrer Hand. Während der Winterpause wurden die Grinaustellungen ausgebaut, in Weesen ein Schiffspark, in Walenstadt und Rapperswil Fuhrparks angelegt. Nach wie vor führten wichtige Nachschubwege durch die Schweiz und nicht zuletzt über die Wasserrinne Zürich–Graubünden. Bis März 1800 war der obere Zürichsee gefroren, sodass erst auf Kantonskosten Eis gebrochen werden musste. Seither übten Benkner den Reckdienst mit 16 Pferden aus, gegen Befreiung von weiteren Militärlasten.³ Mit der Offensive von 1800 verlagerte sich der Krieg bald nördlich und südlich von der Schweiz. Der Reckerlohn des Benknerns Vinzenz Fäh betrug einmal halbjährlich über Fr. 1000, und als Napoleon mit seiner Armee und Zuzügnern in Oberitalien einbrach, sogar in zwei Monaten gut Fr. 720.⁴ Erneut zog im Sommer 1800 nochmals eine Armée des Grisons quer durch die Schweiz.

Die helvetische Ächtung des Feudalismus zog die Gewerbefreiheit nach sich, schaffte allerdings das umständliche interne Zoll-, Weg- und Brückengeldwesen

1 Siehe Bodmers Diagramm, S. 27.

2 Glaus 2009, S. 50 f., 65, darnach das Folgende. Zum alliierten Interim und dem spektakulären Gegenstoss der Franzosen (via Limmat zur zweiten Schlacht von Zürich, 25./26. IX. 1799, und parallel dazu über die Linth bei Schänis und Reichenburg: Glaus 2006, S. 34 f.

3 GL, Helv. Archiv, Buch 35/94 (1799 X. 28.).

4 GL, Helv. Archiv, Buch 155, S. 14. Vgl. Fierro, Karte S. 1275.

noch nicht ab.⁵ Die *Schifferordnung für den Warentransport zwischen Zürich und Walenstadt* vom 16. September 1801 regelte den Verkehr in 18 längeren Paragraphen akribisch.⁶ Sie öffnete diese Spedition allen Bürgern, doch mussten sie gute Zeugnisse vorweisen, eine Kauti- on von Fr. 480 erlegen und unterlagen nach wie vor ziemlich rigoroser Aufsicht. Die Warenfuhr unterstand zwar den zwei kantonalen Verwaltungskammern. Doch übte das Zürcher Kauf- und Waaghaus als Hauptinteres- sent sicherheitshalber die Oberaufsicht und General- kontrolle der Unternehmung aus, es blieb das *Haupt- bureau dieser Wasserstrasse* und erstellte nach wie vor die Generalrechnung. Die *«Schiffergesellschaft auf dem obern Wasser»* besass nach wie vor das *Monopol* für sämt- liches Kaufmannsgut, ausgenommen die *«wie bisher auf den gewöhnlichen Markt- und Botenschiffen»* geführten Waren sowie Güter der Regionalversorgung.⁷ Die Teilha- ber waren in drei abwechselnde, ungefähr gleich grosse und solidarisch haftende Gruppen eingeteilt. Jede musste zwecks allfälliger Schadensdeckung Fr. 6400 Kauti- on hinterlegen. Um die Rechnung zu führen und zu kontrollieren wählte sie zwei untadelige *Säckelmeis- ter*, die kantonal patentiert wurden. Aus einem Dreier- vorschlag ernannten die zwei Verwaltungskammern alsdann je einen *Oberschiffsmeister*. Beide zusammen verakkordierten die Recker. Der Zürcher Schiffsmeister am- tete als Mittelsperson zwischen dem Waagmeister der Zürcher Kaufleute und den Gruppenchefs. Dem

Linthschiffsmeister *«ob der Rapperswiler Brücke»* unter- standen die Wuhren und damit die kommunalen Wuhrvögte, das Reckwesen, die oberen Susten sowie Verbesserungen der Infrastruktur, wenn die Zürcher Kauf- und Waaghaus-Kommission sie anordnete.

Ladeinheit war das Kaufmanns-Stück *«zu zween und einem halben Zentner»*, also 125 Kilo.⁸ Es kostete rund Fr. 1.40 Fracht und ein paar Batzen *Überlohn*.⁹ Vom Er- trag des Stückpreises wurden die Schiffer- und Recker- löhne abgezogen, der Rest den Schiffsklassen gutge- schrieben. Privatschiffe bezahlten den sogenannten *Linthdicken*.¹⁰ Das Linthbett sollte *«nach alter Bestim- mung durchaus 36 Zürcherschuh (knapp 11 m) weit offen und unverschlagen erhalten»* bleiben.¹¹ Die Normalla- dung betrug 24 Stück, also 3 t oder 3000 kg, kleineres Eilgut kostete gleichviel. Die Schiffe mussten hohen Ansprüchen genügen. Ihre Segel hatten *«das helvetische Ehrenzeichen»* zu tragen. Helvetische Gründlichkeit prägte die Frachtbelege.¹² Einer der zwei Säckelmeister begleitete die Gruppenfuhr, inspizierte und kontrol- lierte die Güter samt Frachtpapieren. Normalerweise wurden die Schiffe beim Zürcher Kaufhaus am Sams- tagmorgen beladen und fuhren zu Mittag ab, um am Dienstag in Walenstadt anzukommen. Die Rückfahrt dauerte von Mittwoch bis Freitag. Glarner Waren wur-

5 Z. B. ASHR, Bd. III, Nr. 30; Glaus 2005, S. 167, 172. Zur Gewerbefrei- heit: Schweizer Geschichte Bd. 2, S. 1064, 1071. Binnenzollmässig betraf die Linthschiffahrt nun die zwei helvetischen Kantone Zü- rich und Linth.

6 Wie man sich das, Glaus 2005, S. 210, von der zweiten Staats- streichregierung gewohnt war. ASHR VII, Nr. 117; vgl. Glaus 2005, S. 167 f. Doch war die neue Organisation auch *«kompliziert und wohl im Verhältnis zum abnehmenden Verkehr hypertroph»*: Huber, S. 130.

7 ASHR VII, Nr. 117, § 10. Bzgl. der Regionalversorgung hiess es, *«Korn, Salz und Wein»* fielen unters *«Kaufmannsgut»* lediglich insofern, *«als sie der Schiffergesellschaft freiwillig übergeben»* wurden.

8 Zentner zu 100 Pfund à 500 g, geben 50 kg, 1/2 q (Doppel-)Zentner (Zürcher Pfund aber 528 g).

9 ASHR VII, Nr. 117, § 15, nämlich Fr. 0.16 *«und Abtrag von»* Fr. 0.21 1/2 *«von jedem Collo Kaufmannsgut»*, § 6, hohe Gehälter aus der Überlohn- kasse bezahlt.

10 ASHR VII, Nr. 117, § 15, nun ebenfalls Überlohn genannt, er betrug *«von einer Ledi obsich und nidsich zusammen»* 4 Batzen und 2 2/3 Rp, vom leichteren sogenannten *«Lädlischiff»* 2 Batzen und 1 1/2 Batzen.

11 Der Zürcher Schuh mass 30,1 cm, 36 Zürcher Schuh ergaben also 10,84 m.

12 ASHR VII, Nr. 117, § 11, 13. Kein Gut wurde ohne Zollbeleg und Lad- zettel gefertigt. Diese waren nummeriert, die Nummern fingen semestral neu an, jedes *«Collo»* wurde *«mit Marke, Gewicht und Tag»* verzeichnet.

den in Ziegelbrücke und Weesen abgefertigt. Nebensusten befanden sich ausserdem in Horgen, Stäfa und Rapperswil. Die Sustmeister waren patentiert, bezogen Sporteln und rechneten halbjährlich, zum Teil wöchentlich ab.¹³ Übernachtet wurde meist in Stäfa und Weesen. Der obere Schiffsmeister sorgte auf Montag «für genugsam Leute und Pferde zum Recken an der Linth», auch für die Privatschiffe, und entlöhnte die Recker gemäss ausgehandeltem Tarif.¹⁴ Vereiste der Obersee, verlagerte sich der Transport auf die beidseitigen Landstrassen, wie dies die Oberschiffsmeister anordneten, bürokratisch kontrollierten und bezahlten.¹⁵ Die abgebrannte Ziegelbrücke verursachte gelegentlich Engpässe.¹⁶ In Walenstadt musste alles ein- und ausgehende Gut gewogen werden. Die «Fuhr durch das Sarganserland» geschah zwar patentiert, aber in freiem Wettbewerb. «Prozesse über Mein und Dein» wurden provisorisch vor den Distriktsgerichten zu Zürich und Glarus abgehalten – «in Ermangelung von Commmerz-Tribunalien». Appellationsinstanz war das entsprechende Kantonsgericht. Nach Huber zählte die Schiffergesellschaft zwar über 40 Teilhaber – aber «ausser zwei von Niederurnen waren es durchwegs Zürichseeleute».¹⁷

Hans Conrad Eschers Werk und die Kanalschiffahrt, 1807–1847

Nach dem Ende der Helvetik 1803 wurde aus praktischen Gründen die damalige Form der Schiffergesellschaft bei zu behalten. Am 24. Februar 1805¹⁸ erliessen die nunmehr berechtigten Stände Zürich, Schwyz, Glarus und St. Gallen eine neue Schifffahrtsordnung. Dementsprechend gab es nun theoretisch vier kantonale Klassen Schiffsleute, mit je einem Säckelmeister. Die Reckwege waren von den zuständigen Kantonen zu unterhalten, gegen Abgeltung aus den Linth-Benutzungsgebühren. Das traditionelle Zollwesen der alt-neuen Kantone kehrte zurück. Im Übrigen herrschte Kontinuität. Das sollte sich ändern, sobald der neue Linthkanal die Wasserstrasse begradigte.

Die eidgenössische Tagsatzung des alt-neuen Staatenbundes von Napoleons Gnaden beschloss, unter ihrer Aufsicht die Linth im Walensee zu versäubern und parallel dazu bis Grinau hinunter zu kanalisieren.¹⁹ Das Terrain dazu musste meist angekauft werden. Die abschnittsweise gestaffelte Linth-Unternehmung wurde auf Aktienbasis privat finanziert.²⁰ Zu dauerndem finanziellem Rückhalt sollte ihr ein ansehnlicher Dotationsfonds dienen, der den Gewinn des von dauernder Überschwemmung befreiten Geländes sowie den Mehrwert

13 ASHR VII, Nr. 117, § 12. Die höchsten Sporteln bezog der Zürcher Waagmeister, nämlich 4 Rp. je Stück.

14 ASHR VII, Nr. 117, § 14: Güterschiffe hatten den Vorzug, auch die «gemeinen Schiffsleute» waren auf die anerkannten Recker angewiesen.

15 ASHR VII, Nr. 117, § 16: Die Schiffsmeister sollten auf günstige Konditionen achten und die Recker mit berücksichtigen. Es herrschte freie Fahrt auf den Landstrassen zu beiden Seiten des Sees und der Linth, jedoch «unbeschadet der Zölle und Weggelder».

16 SG, HA 166.3: 1800 XI., 1801 II., IV.

17 Huber, S. 130, nach STAZH, K III 374, I, Nr. 5.

18 Huber, S. 130 f., der die neue Schifffahrtsordnung skizziert.

19 Dies stiess nicht überall auf Gegenliebe. Einiges dazu in Glaus 2003, S. 50–52.

20 Erst wurden 1600 Aktien zu Fr. 200 ausgegeben, bei dem zunehmenden Geldbedarf schliesslich über 4000: Legler 1868, S. 3, 8 f.



Hans Conrad Escher leitet 1811 die Linth in den Walensee. Der Durchbruch ermöglichte es in der Folge, die chronisch überschwemmte Gegend zu sanieren, die Flussstrecke trägt heute den Namen ihres Retters (Escherkanal).
(Distelkalender, um 1835)

des sanierten Landes einheimste.²¹ Mitte März 1807 gab der Landammann des aktuellen Kantonsvorsitzes Zürich den Beginn der Unternehmung bekannt. Hans Conrad Escher präsierte die fünfköpfige *Aufsichtskommission* und organisierte mit beigezogenen Ingenieuren das Linthwerk. Eine fürs Geld verantwortliche Schat-

zungskommission bestellte die Landmesser. Sie kaufte das Kanalneuland und liess die trocken zu legenden beziehungsweise zu verbessernden Böden akribisch berechnen. Ab September 1807 wurde das neue Flussbett zum Walensee ausgehoben und von Ziegelbrücke abwärts kanalisiert, wo gutes Gefälle wartete.²² Nicht viel anders als bei der altherkömmlichen Urbearbeitung prägte zu Eschers Zeiten Handarbeit den Kanalbau. Man hantierte mit Schaufeln, Spaten, Pickeln, Schlägeln, Tragen, Schubkarren und anderem Werkzeug, wo-

21 Repertorium I. S. 306 (1803); S. 308 (1804), Pkt. 10; S. 313 (1810); S. 314: Der Boden der neuen Kanäle wird unveräusserliches Linth-Eigentum (1811, Lit R 1 (1813)). Und Rep. II, Bd. 1, 1846c, S. 1173: Dazu sollte sich der Fonds aus dem Saldo der Liquidationsrechnung von rund Fr. 32 000 äufnen sowie «aus den künftigen Einnahmen an Damm- und Streuganten, aus dem Erlös des Verkaufs des noch übrigen Strandbodens, aus den Beiträgen für den Escherkanal und den Einnahmen der Linthschiffartskasse», einschliesslich, ebd., S. 1107, der Linthschiffahrtzölle. Hinzu kamen die regelmässigen Beiträge der betroffenen Grundbesitzer, die schliesslich deren Unterhaltspflicht ersetzen, vgl. Speich 1999, S. 4.

22 Dies und das Folgende nach Repertorium I, § 119, Notizenblatt, Legler 1868.

Tabelle 13: Daten der ersten Bauperiode (1807–1816)²³

| | |
|--------------|---|
| 1807 | Baubeginn am Mollisser Kanal und später am Ziegelbrücke Kanal |
| 1809 f. | Der Niederurner und der Schänisser Kanal werden geöffnet, die Maag kanalisiert, der Windeckfelsen erstmals gesprengt, im Herbst der Biltner Kanal aufgetan. |
| 1811 V. 2. | Die Linth fliesst seither in den Walensee und entlastet die obere Linthebene. Im Unterland dienen die neuen Kanäle bereits der Schifffahrt. |
| 1811 X. | Der Steinerriedkanal wird aufgesperrt. |
| 1813 f. | Es werden im Frühling 1813 die Kanäle des Henggelgiessens und Oberbuchbergs eröffnet, im Juni 1814 der Reichenburger Kanal aufgemacht, im Dezember 1815 der kurze Grinau-Kanal in Betrieb genommen. |
| 1816 IV. 17. | Mit der Öffnung des 4,2 km langen Benkner Kanals ist die «Reichsstrasse» zwischen Weesen und Grinau provisorisch kanalisiert und für die Schifffahrt offen. |

möglich auch mit Hilfe von Fuhrwerk und Schiff.²⁴ Die Lose wurden meist im Akkord oder Taglohn an Kleinunternehmer vergeben und boten willkommene Arbeitsbeschaffung. Besondere Schwierigkeiten bot versumpftes Gelände oder der Windeckfelsen, der unter Wasser ausgesprengt werden musste. Gleichlaufende wie auch quere, gepfahlte Faschinenwerke halfen die Strömung zu lenken, dadurch die Laufrinne zu vertiefen oder die Ufer zu befestigen, bis diese später durch solideres Steinwerk besser gesichert wurden. Hartnäckiger Lehmgund wurde vom Schiff aus mit «Bohrrudern» gelockert.²⁵ Mit fortschreitender Mechanisierung kamen vermehrt Maschinen zum Einsatz, so um 1830 zwischen Weesen und Ziegelbrücke etwa Bagger.²⁶ Ab 1814 orientierte Präsident Escher laufend über seine Aktienli-

quidationskasse.²⁷ Der Kauf der Wertpapiere ging schleppend vor sich, die Rückzahlung zog sich bis 1845 hin. Insgesamt kostete der Kanalbau bis Ende 1827 nahezu eine Million Schweizerfranken, wie das 1829 erschlossene 23. und letzte Notizblatt bekannt gab.²⁸

1923 starb der verdiente Pionier Hans Conrad Escher, und für sein Werk trat damit eine neue Phase ein. Wie schon lange vorgesehen,²⁹ folgte der Linthaufsichtskommission 1824 als neues Organ die *Linthwasserbau-Polizeikommission*. Es war wiederum ein fünfköpfiges Gremium mit Vertretern der engagierten Kantone und

23 Das meiste nach Notizenblatt Heft 1 f., Gelegentliches nach Legler 1868.

24 Vgl. Frey und Glättli Dissertation «Schaufeln, Sprengen, Karren. Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahnarbeiter in der Schweiz um die Mitte des 19. Jahrhunderts».

25 Notizenblatt (I. Bd.), S. 178 f.

26 Legler 1868, S. 18: viel «Material mit durch Wellenböcke getriebenen Schorrhauen ausgebagert».

27 Ihr wurden verschiedentlich Anleihen für die Lintharbeiten entnommen, 1823 beliefen sie sich auf Fr. 40 000: Repertorium II, Bd. 1, S. 1151 (1823 c.I).

28 1813 hatte Schwyz von 120 Aktien Fr. 17 934 bezahlt, Fr. 6066 offen: STAS, Kartei Castell, ad 1813 VII. 24.; 23. Notizenblatt (1829), S. 47. Legler 1868, S. 9 f.: Die Ausgaben von Fr. 984 508 gedeckt durch Fr. 814 100 an Aktien, restlich durch verschiedene andere Einnahmen (u.a. aus der Schifffahrtskasse). Die Rückzahlung schloss mit einem Überschuss «von Fr. 31 000 alter Valuta oder Fr. 46 950 neuer Währung» und floss in die Dotationskasse.

29 Rep. I, Bd. 1, S. 314 f. (1811, Lit. Q, 1812, Lit T).

einem Bundesvorsitzenden.³⁰ «Damit setzte der zweite Finanzierungsplan ein», inskünftig sollte der erwähnte Dotationsfonds mit eigenem Kapital und Einkommen den Fortgang und Erhalt des Linthwerks gewährleisten.³¹ Sukzessive wurden die «vollendeten» Linthkanäle den «drei beteiligten Ständen» übereignet, der Unterhalt aber den in lokale Genossenschaften zusammengeschlossenen Eigentümern sanierten Bodens aufgebürdet.³² Spezielle Fürsorge galt vorerst dem nun nach Escher benannten Mollisser Kanal, aus dem beständig angestautes Glarner Geschiebe zu entfernen war.³³ Als dem mit Korrekturen nicht beizukommen war, behalf sich La Nicca ab 1842 damit, den Kanal rund 1 km wei-

ter zur Seetiefe hinaus zu führen, was bis 1861 ziemlich gut gelang.³⁴ In der unteren Linthebene blieb der Kulgewinn gering, weil die Binnengewässer wegen der hohen Dämme und dem Zürichseepiegel mangelhaft abflossen. Man legte deshalb eine Anzahl spezieller Entwässerungsgräben an, die in parallel zur Linth geführte Seitenkanäle mündeten.³⁵ Erst die Meliorationen des 20. Jahrhunderts sollten den Missstand gründlicher beheben.

Für die *Linthschiffahrt* bewirkte der andauernde Kanalbau, dass ihre Reckwege teils den alten Linthläufen entlang, teils aber bald längs neuen Kanälen führten. Präsident Escher und die Linthschiffahrtskantone einigten sich im Frühling 1808 über die Konstruktion sowie den Unterhalt der neuen Trampelpfade.³⁶ Das Linthwerk baute sie, gegen Entschädigung von Fr. 400 je 1000 Zürcherfuss (gut 300 m) im Normalfall sowie des Unterhalts. Ab 1810 erschien die «Rechnung über die Erbauung neuer Reckwege» im «Notizblatt». Bezahlt wurde nach einjähriger Probezeit erst Fr. 1500, ab 1816 Fr. 2400 jährlich. 1810 waren ab Ziegelbrücke 2150 Fuss, zum Niederurnerteil ebenso viel und beim Schänisserkanal 4650 Fuss zu vergüten, einschliesslich der Bekiesung. 1816 konnte ab Giessen bis Grinau am Benknerkanal auf 13750 Fuss gereckt werden, wobei ein ausserordentlicher Beitrag von Fr. 1600 wegen des heiklen Torfgeländes zu entrichten war. Eigens berechnet wurden die

30 Als Präsidenten amtierten nach Eschers Tod die Zürcher Honoratioren Hans Jakob Hirzel, Martin Usteri, Heinrich Escher-Schulthess, Johann Jakob Hess, und schliesslich 1840–1862 Konrad von Muralt. Für Technisches standen ihnen bis 1836 der Winterthurer Genieoffizier Salomon Hegner mit Ingenieur Heinrich Pestalozzi zur Seite, gefolgt von Alois Negrelli bis 1840 und Riccardo La Nicca bis 1863. Nach Repertorium II, Bd. 1, S. 1148 (1822 a) f. und Legler 1868.

31 Speich 1999, S. 4. Zum Dotationsfonds vgl. oben, S. 57 und Anm. 21. Gemäss einem «Auszug aus den Abschieden der eidg. Tagsatzung 1833–1846» waren 1832 die meisten Aktienpakete liquidiert, bis 1843 mit Fr. 161 689 die restlichen. Die Abrechnung belegt folgende Einnahmen: den Erlös «von verkauften alten Linthbetten» und anderen Böden rund Fr. 16 000, an Mehrwert rund Fr. 552 000, «von dem an die eigentümlichen Güter anstossenden Sumpfboden» über Fr. 365 000. Die verpumpten Güter warfen rund Fr. 119 600 ab, Zinsen und rückbezahlte Vorschüsse gut Fr. 30 000. Insgesamt beliefen sich die Einnahmen auf knapp 1,2 Millionen Franken, davon über zwei Drittel (Fr. 814 100) als (zinslose) Aktienvergütung.

32 Gemäss der «Verordnung über fortdauernde Aufsicht und Unterhaltung der Linthkanäle» vom 6.VII.1812, Repertorium I, S. 320 f. (1812, Lit. T). Dagegen wehrten sich die Genossenschaften der unteren Linthebene 1826/27, als es ernst galt, bis ihre Regierungen das längst Beschlossene durchsetzten: Repertorium II, Bd. 1, S. 1156 (1827 a, b), do. S. 1157 f. (1828 a); STASZ, Schachtel 247 (Linthakten), ab 1826 XI./ 1827 sowie Kartei Castell.

33 Erachtete man diesen Durchstich doch als «den wichtigsten Teil der Linthunternehmung, auf welchem der weitere glückliche Erfolg derselben hauptsächlich beruht». Repertorium II, Bd. 1, S. 1159 (1828 b. II); Notizenblatt Heft 23, S. 103. Damit gerieten die Glarner Wildbäche als Geröllverursacher ins Visier, Verbauungen, bessere forstpolizeiliche Vorschriften waren gefragt, die denn auch «mit den Jahren» zustande kamen, vgl. «Die Wildbachverbauung in der Schweiz», 5 Hefte, Bern 1890–1916.

34 Vorgängige Korrekturmassnahmen: Seeabsenkung durch Vertiefung des Weesner Kanals, weitere Sprengungen des Windeckfelsens, Abflussbeschleunigung mittels Steinsporen: Legler 1868, S. 13, 18, 21. Der Walenseespiegel sank erneut um mehrere Meter. «Ein monumentaler Pegel, errichtet anno 1863 in der Felswand beim Ausfluss der Glarner Linth, zeigt die höchsten Seestände seit 1807 und den kleinsten Wasserstand desselben Jahres». Übrigens fiel, je niedriger der Walensee wurde, desto mehr Boden dem Linthwerk zu.

35 Legler 1868, S. 17.

36 Notizenblatt (I. Bd.), S. 202 f.

Sprengungen an der Windeck, Reckbrücken, Steinbekleidungen, so bei der Grinauer Schiffflände sowie der Weesner Schifffahrtsgraben.³⁷

Die *Linthschifffahrtsordnung* wurde 1813 ausführlich erneuert.³⁸ Namens der Stände sollte der Transport der Kaufmannswaren durch deren *Linthschifffahrts-Kommission* gewährleistet werden.³⁹ Das Reglement frischte viele althergebrachte Normen auf,⁴⁰ trug aber ebenso den veränderten Umständen Rechnung. Betont wurde vornehmlich, dass fortan die für den Kanalbau verantwortliche *Linth-Aufsichtskommission* auch die von ihr erstellten Reckwege unterhalte, von der Schifffahrtskommission jedoch entschädigt werde. Bei den bis 1816 noch offenen Strecken ab unterem Buchberg zur Grinau verbleibe die Wartung einstweilen «*auf dem bisherigen Fusse*».⁴¹ Beabsichtigt war, die kantonalen Klassen abwechslungsweise zu je wenigstens 12 Schiffsleuten weiterzuführen. Jeder Kanton sollte den herkömmlichen *Schiffsmeister* stellen, der zugleich *Säckelmeister* und Mittelsperson zu den Stationen war. Hatte er Dienst, so musste er oder sein Vertreter als «*dritter Schiffsman*» mitfahren, um die Waren, bürokratischen Formalitäten, Schiffe und Wuhren zu überwachen, die benötigten Recker zu avisieren, Pannen aber nächsten

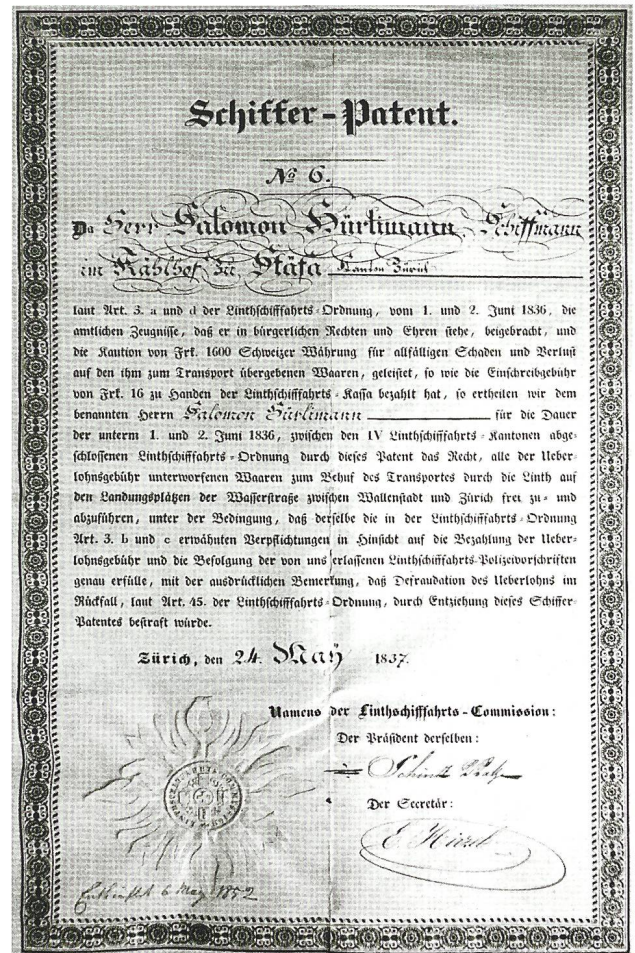
37 Notizenblatt (Bd.I), S.75 f., S.192 f., S.353 f., S.456 f.; (Bd.III), S.120 f., S.306 f., S.403 f., S.481 f.

38 STAZ, L. 101.6: «*Linthschifffahrts-Ordnung 1813*», ausgefertigt am 26. II. 1813 von der Kanzlei des Standes Zürich, namens des eidgenössischen Landammanns und der Räte der Schifffahrtskantone.

39 STAZ, L. 101.6: «*Linthschifffahrts-Ordnung 1813*», § 4.

40 So bzgl. der zentralen Abrechnung des Zürcher Waagmeisters (§ 3), des Monopols für Kaufmannswaren (§ 5), bzgl. Sporteln, Frachtbelegen, Nebensusten, Walenstadter Waagzwang, Schiffen, Schifffahrt, Recker-Ordnung, Winterfuhr, kt. «*Gerechtigkeitspflege*» (§ 7-16) u.a.m.

41 STAZ, L. 101.6, § 8.



Schifferpatent für Hans Hürlimann aus Stäfa, 1837.
(Staatsarchiv Zürich, L 101/7)

Tabelle 14: Speisung der Überlohnkasse 1814/1815 ⁴²

| Station | Zeit | Schiffe | Einnahme netto | Abgabe | Schilling/Kreuzer |
|---------|----------------|--|----------------|----------|-------------------|
| Grinau | I.–VI. 1814 | | | Fr. 900 | 562 Sh 30 |
| do. | VII. 1814–1815 | 2. Semester 1814: 1998 1. Semester 1815: 1109 | Fr. 2840 | Fr. 1440 | 900 Sh |
| Zürich | I.–VI. 1814 | | | | 421 Sh 36 |
| do. | VII.–XII. 1814 | | | | 1700 Sh 44 |
| do. | I.–VI. 1815 | | | | 722 Sh 34 |

Orts beglaubigen zu lassen.⁴³ Kautionen versicherten Schäden und Verlust.⁴⁴ Tatsächlich kamen die vier ständischen Klassen jedoch nur pro forma zustande, indem allein Zürich genügen Schiffer stellte⁴⁵ – und damit den Ton angab.

Die Fracht Zürich-Walenstadt und umgekehrt kostete je ganzes Stück (zu 2 ½ bis 2 ¾ Zentnern) in Zürcher Wäh-

rung⁴⁶ einen guten Gulden. Davon gingen ab⁴⁷ 12 Schilling Schiffergehalt, die Zölle in Weesen, Grinau und Rapperswil zusammen 5 ½ Schilling sowie der Lohn der Waagmeister zu Zürich und Walenstadt von 1 ½ beziehungsweise 2 Schilling.

Ein Überschuss von mindestens 15 Schilling floss in die traditionelle *Überlohnkasse*, aus der die übrigen Verpflichtungen bezahlt wurden. Wegen Bau und Unterhalt der neuen Reckwege wurde der Tarif zu deren Benutzung drastisch erhöht. Er betrug abwärts je nach Ladung zwischen 4 Batzen und 8 Franken, aufwärts für beladene Schiffe Fr. 1 und für leere die Hälfte.⁴⁸

42 STAZ, K III 375.3, Nr. 41. Präs. Escher erhielt 1814/15 Fr. 1400, deshalb die Minderabgabe. Normal bezahlte die Überlohnkasse die Saläre der Schiffsmeister (so 1814 an GL, ZH, SG, SZ; 1815 an ZH, GL, SG. Vgl. oben Anm. 39, 41), Sporteln fürs Wägen in Walenstadt (1814/15), 60 Tagelöhne der Winterfuhr (25. I. bis 22. II. 1815), Entschädigung an ein verunglücktes Pferd (29. VII. 1815) sowie Linth-Unkosten.

43 STAZ, L 101.6, § 1, 3, 6; § 9: Der Schiffsmeister erhielt «aus der Überlohnkasse für seine sämtliche Mühwalt ein jährliches Gehalt von 15 Louisdor, dazu als Mitfahrender für jede Reise 1 Louisdor».

44 Die Kaution belief sich mit maximal 700 Louisdor je Klasse fast aufs Doppelte der helvetischen Taxe (7000 Gulden oder Fr. 11 200), der Schiffsmeister hinterlegte 250 Louisdor (Fr. 4000), der Schiffsmann 37 ½ Louisdor (Fr. 600, gegenüber vormals Fr. 480). Nach Heldmann (1811) galt 1 Zürcher Gulden 40 Schilling oder Fr. 1.60 oder 60 Kreuzer, «die französische neue Louisdor zu 10 Fl».

45 Huber, S. 131 f. nach Akten des STAZ. So übernahm denn Zürich meist allein die Kehr und führte sie wenn möglich namens des eigentlich zuständigen Schiffsmeisters. Glarus pflegte seine Waren der komfortablen Landstrasse wegen erst in Lachen ein- und auszuschieffen.

46 STAZ, L 101.6, § 6. 1 Louisdor à 10 Gulden oder 16 Fr., nach Heldmann.

47 STAZ, L 101.6, § 6: Es betrug zu Weesen der obrigkeitliche Zoll 3 ½ Sh, der Stadtzoll ½ Sh, der Grinauer Zoll ½ Sh, der Seezoll zu Rapperswil 1 Sh.

48 STAZ, L 101.6, § 7. Die höchsten Taxen betrafen abwärts die Ladung sogenannter Holländer- oder Tafelschiffe (vermutlich Schiefer führend, mit Fr. 8) und von Schiffen mit Kaufmanns- oder Regionalwaren (mit Fr. 4). Steinschiffe bezahlten Fr. 1.5, Holzschiffe, Flösse, Heu- und Strohschiffe je nach Strecke zwischen Fr. 0.50 und Fr. 2.

Tabelle 15: Linthschiffahrts-Kasse Juli 1840 bis Juni 1841⁴⁹

Zoll: hauptsächlich in Grinau erhoben (Zoller von Euw), in Ziegelbrücke gut $\frac{1}{100}$.

Überlohn à $6\frac{1}{3}$, $4\frac{1}{3}$ oder $2\frac{1}{3}$ Kreuzer per Zentner. Er stammte zu rund je 3 Siebteilen aus Zürich und Walenstadt, kleinere Beiträge kamen von den Susten Biäsche und Grinau, die kleinsten aus Rapperswil und Stäfa, keine dagegen aus Ziegelbrücke und Weesen.

15a

| Einnahmen | Schiffszoll Grinau (+ Ziegelbrücke) | rund Zentner | Überlohn Gulden | Fr. |
|-----------------|-------------------------------------|----------------|-----------------|---------------------|
| 3. Quartal 1840 | 1013 Schiffe | rd. Fr. 1290 | 26 484 Ztr. | 1445 Fl Fr. 2313 |
| 4. Quartal | 708 Schiffe | rd. Fr. 876 | 30 407 Ztr. | 1649 Fl Fr. 2639 |
| 1. Quartal 1841 | 288 Schiffe | rd. Fr. 483 | 19 566 Ztr. | 1037 Fl Fr. 1660 |
| 2. Quartal | 841 Schiffe | rd. Fr. 1097 | 35 676 Ztr. | 2014 Fl Fr. 3222 |
| | | total Fr. 3746 | | total Fr. 9834 |

15b Ausgaben und 15c Einnahmen

| Gesamte Ausgaben | | Gesamte Einnahmen | |
|--|--------------|---------------------------|----------------|
| Zoll-Sporteln u. ä. | Fr. 498 | Saldo vom Vorjahr | rd. Fr. 10 250 |
| Sustsporteln 4 Quartale | rund Fr. 941 | Linthzölle | Fr. 3746 |
| Rückzahlung an Kantone | Fr. 2000 | Überlöhne | Fr. 9833 |
| an Zinsen in Reservefonds | Fr. 1290 | Zinsen, 1 Patent à Fr. 16 | Fr. 1416 |
| Ord./ Ausserord. ans Linthwerk | Fr. 15 000 | | |
| Verwaltungsunkosten | Fr. 174 | | |
| do. Gehälter | Fr. 1032 | | |
| Sekretär Hirzel ZH Fr. 400, Zoller von Euw Grinau Fr. 600, id. Fr. 32 für Instandhaltung der Unterstandschiffe | | | |
| total rund | Fr. 22 935 | total rund | Fr. 25 245 |

49 Lintharchiv, A VII 01: «Rechnung über die Linthschiffahrtskasse vom 1. VII. 1840 bis 30. VI. 1841».

Der Grinauer «Zoller oder Schlossvogt» bezog diese Abgabe für die Überlohnkasse. Alle finanziellen Verbindlichkeiten mündeten nach wie vor beim Waagmeister der Zürcher Kaufleute-Gesellschaft, der «jeder Behörde die Gebühr davon» auszahlte. «Mit Zuzug der Schiffmeister» legte der Waagmeister die Schlussabrechnung vor. Für die Überlohnkasse zeichnete allerdings die Linthschiffahrts-Kommission verantwortlich.⁵⁰ Mangels Teilnehmer übernahm Zürich die Kehr anderer Klassen. Gereckt wurde üblicherweise auf der rechten Linthseite. Am gefährdeten Benkner Damm half das Getrampel der Pferde, die un stabile Aufschüttung zu verfestigen. So durchbrach denn das Hochwasser vom Oktober 1824 den linksseitigen Deich und setzte «die Gegend um Grinau einer totalen Überschwemmung» aus. Deshalb wurde der Reckzug eine Zeit lang nach der Reparatur hierherverlegt.⁵¹

Die Schifffahrtsordnung vom 1. und 2. Juni 1836 erneuerte die gemeinsamen Rechte und Pflichten der vier Stände.⁵² Wie üblich betrafen sie in erster Linie den speziell reglementierten Transport von Kaufmannswaren.⁵³ «Mit Aufhebung der bisherigen Schiffergesellschaft» hatten jetzt «Landesbewohner der vier Linthschiffahrts-Kantone» freie Fuhr für Lebensmittel und einheimische Produkte, sofern sie nicht mit denen der Kaufleute vermengt befördert wurden. Neu war, dass aufgrund der letzten Erfahrungen das traditionelle Schiffmeisteramt nicht mehr besetzt wurde. Die Linthschiffahrts-Kommission mit je einem Vertreter der vier beteiligten Stände wirkte

als oberstes Verfügungs- und Aufsichtsgremium,⁵⁴ ihr Zürcher Mitglied besorgte die täglichen Geschäfte, betreute die Linthschiffahrts-Kasse und das Kommissionsarchiv mit einem Sekretär, der zugleich als Kassier amtierte. Die Kommission genehmigte die Recker-Akkorde.⁵⁵ Speditionsbürokratie oblag den acht Sustmeistern der beglaubigten Schiffländern.⁵⁶ Im Übrigen waren die Schiffsleute selber dafür verantwortlich, die vielfältigen Transport- und Polizeivorschriften einzuhalten. Ihr Patent kostete Fr. 16 Einschreibgebühr.⁵⁷ Wer mit Geld oder Waren zu tun hatte, musste Kaut ion hinterlegen.⁵⁸ Die Linthfahrt war, wie schon ab 1813, einem Schiffszoll, «dem bisher so geheissenen Linthdicken» unterworfen und in Grinau besteuert.⁵⁹ Auf den Kaufmannswaren lastete üblicherweise «die sogenannte Überlohngebühr» von 3 bis

50 STAZ, L 101.6, § 10.

51 Notizenblatt, Heft 23., S. 70 f.

52 STAZ, L 101.6.

53 STAZ, L 101.6, Schifffahrtsordnung 1836, Art. 2. «Gegenstand freien Transports» waren: Wein, Salz, Korn, Heu, Stroh, Dünger, Holz, Kohlen, Rinde, Eisenmasseln, Steine, Schiefertafeln, Sand, inländische (gelbe) Wurzeln, grünes Obst, Töpferton, Salzgeist und Soda.

54 STAZ, L 101.6, Schifffahrtsordnung 1836, Art. 4–11. Die auf sechs Jahre bestellte Kommission tagte dreimal jährlich in Zürich, Lachen, Glarus oder Rapperswil.

55 Gleichen Orts, Art. 42.

56 STAZ, L 101.6, Schifffahrtsordnung 1836, § 38, nämlich Zürich, Stäfa, Rapperswil, Grinau, Ziegelbrücke, Biäsche, Weesen und Walenstadt.

57 STAZ, L 101.6, Art. 3a, 3d. Am 25. Mai 1837 (STAZ, L 101.7) löste Schiffsmann Salomon Hürlimann aus Stäfa das «Schiffer-Patent Nr. 6», unterzeichnet von Präs. Schinz und Sekretär Hirzel. Es verwies ihn auf die einschlägigen Reglements vorschriften.

58 Gleichen Orts, Art. 12 f., Kaut ion: jeder Frachtschiffer Fr. 1600, der Sekretär Fr. 4000, der Zoller zu Grinau Fr. 1600, die Sustmeister gemäss Verfügung ihres Kantons.

59 Art. 19: Abwärts fahrende Schiffe bezahlten je nach Gut zwischen Fr. 0.50 und Fr. 4 (also etwas weniger als 1813 bestimmt), aufwärts leere bzw. geladene Fr. 0.5 oder Fr. 1.

8 Kreuzern «Zürcher Valuta vom Schweizer Zentner».⁶⁰ Der Schiffszoll wie auch der Überlohn äufneten die Linthschiffahrtskasse,⁶¹ welche «ausschliesslich den Interessen der Linthschiffahrt und der Erhaltung der Linthkanäle» diene. Der jährliche Überschuss der Kasse floss in einen *Reservefonds*.⁶² Sämtliche «die Linth aufwärtsgehenden Schiffe» waren «an die rücksichtlich der Recker aufgestellten polizeilichen Vorschriften gebunden».⁶³ Sustgebäude mit entsprechender Einrichtung und genaue Belege bürgten für gute Abfertigung der Waren, Ladzettel begleiteten ihren Weg, der Auftraggeber erhielt eine Waagquittung.⁶⁴

60 Art. 20. 60 Kreuzer zu 1 Gulden oder Fr. 1.60, 1 Kreuzer à 2 ½ Rappen. Der Überlohn betrug je Zentner «für Seide, Indigo und Cochenille» 8 Kreuzer, «für Baumwolle, Wolle, Garne und Gewebe» 6 Kreuzer, für alle übrigen Waren 4 Kreuzer, schliesslich je 1 Kreuzer weniger, wenn das Gut in Ziegelbrücke oder an der Biäsche abgefertigt wurde. STAZ, I. 101.6, «Gütertransport 1830–1833»; In Walenstadt abgegeben wurden an Seiden 1351 Stück, an «Stoff und Strussen» 519 und 2 Viertel Stück (Strusse = Seidenabfall), gewöhnliche Waren 6181 Stück. Zu Walenstadt kamen an: Stumpen und Tabachi 22 ¼ Stück, gewöhnliche Waren 238 Stück. In «Extra Lohn» gingen ab Walenstadt über Land weiter 258 Zentner und 1 Loth, es langten an «durch Eilschiff» 6591 Zentner, zusammen 6876 Ztr. und 1 Loth oder 2292 Stück (3 Ztr. = 1 Stück). Walenstadts gesamter Umsatz betrug 10 603 ¾ Stück.

61 Art. 26: Die Einkünfte der Linthschiffahrtskasse waren insbesondere zur verwenden zur Tilgung von Passiven, für Verwaltungsaufgaben (so Entschädigungen von Sekretär und Zoller oder die den Sustmeistern zustehenden Gebühren), zur Unterhaltung der Reckwege und «für Vollendungsarbeiten an den Linthwerken». Noch 1847 bewilligte die Tagsatzung der Schifffahrtskommission «für die Dauer von 10 Jahren Schiffszölle und Warenzölle auf der Linth»: Repertorium II, Bd. 1, S. 1107 – allerdings unter Vorbehalt der Zollrevision, die 1850 bereits erfolgte.

62 Art 27 f. Der Reservefonds sollte Arbeiten an den Linthwerken unterstützen, «welche in Folge ausserordentlicher Ereignisse notwendig werden können».

63 Art. 43.

64 Art. 32–41. Die Ladzettel jeder Sust trugen eine eigene quartalsweise Nummerotierung. Sie benannten die Sustadresse, den Schiffsman, das Versanddatum, «Zeichen, Nummer und Gewicht der Colli», den Wareninhalt sowie den abfertigen Sustmeister. Jede Sust hatte ein Eingangsjournal in Buchform zu führen und darin jedes aufgegebene Stück ladzetteln genau zu vermerken, ferner «ein summarisches Verzeichnis der nach jeder Sust ausgestellten nummerotierten Ladkarten» samt Stückzahlen und Gewichten, sodann ein Kassabuch des eingezogenen Überlohns.

Direkte Lieferung an andere Bestimmungsorte als die Susten war innerhalb ihres Bezirks möglich, jedoch «auf Gefahr der Eigentümer der Güter».⁶⁵ Die erforderlichen Formulare hatte der Sekretär den Sustmeistern auf Bürokosten zuzustellen. Nach richtiger Abgabe des Überlohns und ihrer Belege erhielten die Sustmeister für ihre «Mühewalt» an versandten oder empfangenen Waren «½ Kreuzer Z. V. per Zentner».⁶⁶ Tabelle 15 zeigt einen Ausschnitt des Linthschiffahrts-Haushalts.

Der *Reservefonds* hatte sich von Fr. 33 536 um rund Fr. 5939 auf rund Fr. 27 597 vermindert. Dank dem Bestand der Currentkasse von Fr. 8250 konnten gut Fr. 34 000 in Hypotheken angelegt werden, bar in der Kasse befanden sich nunmehr Fr. 1246.

65 Art. 39: Dies unter Orientierung der zuständigen Sustmeister.

66 Art. 40: Z. V. = Zürcher Valuta.

Unterm Bundesstaat, 1848–2013

Der liberale Bundesstaat von 1848 bemühte sich, Eschers Werk kontinuierlich weiterzuführen und zu perfektionieren. Der Linthschiffahrt bescherten die gesellschaftlichen Veränderungen beträchtliche Umbrüche.

Im 19. Jahrhundert

Einen ersten Einschnitt verursachte das neue Zollgesetz vom Januar 1850, welches alle Binnengebühren aufhob.¹ Dessen Neufassung von 1851 regelte die Abfindung der Kantone, hinwieder hatten diese «ihre Gemeinden, Korporationen oder Privaten» für die von ihnen bezogenen Gebühren zu entschädigen.² Mitte Mai 1850 trat die entsprechende «Zollauslösungs-Übereinkunft» zwischen dem Bund und der vierörtlichen Linthschiffahrts-Kommission in Kraft.³ Anstelle der aufgehobenen Gebühren erhielt diese eine jährliche Bundesentschädigung von Fr. 10 600. In neuer Währung machte dies aufgerundet Fr. 15 143 aus.⁴ Die Summe war «zur Instand-

haltung des Linthwerkes» zu verwenden, nicht benötigtes Geld aber dessen Dotationsfonds zu übergeben.⁵

Die *Schiffahrtskommission* kümmerte sich ab Sommer 1850 in mehreren Sitzungen darum, den neuen Verhältnissen Rechnung zu tragen. Am 4. November 1850 verfasste sie zu Glarus ihr «Reglement für die Handhabung der Ordnung in der Linthschiffahrt».⁶ Es wiederholte vielfach das 1836 und früher festgesetzte Organigramm mit zürcherischer Geschäftsführung und Sekretär.⁷ Die Mitglieder übten ihr Geschäft «auf Kosten ihres eigenen Kantons» aus. Sie entschieden mit drei Stimmen Mehrheit. Ordentlicherweise tagten sie lediglich alle zwei Jahre. Neu war die *Aufsichtsperson*, welche Schiffahrt und Reckwesen organisieren und beaufsichtigen sollte, insbesondere die Kaufmannsfuhr. Der Aufseher bezog einen Jahreslohn von Fr. 200. Natürlich wurde die Entschädigung für den Zollaussfall gebührend berücksichtigt.⁸ Die vorgängige «Verordnung für die Schiffahrt und das Recken auf der Linth» wurde am 20. Juni 1850 zu Glarus verabschiedet.⁹ Sie kümmerte

1 Bundesgesetze Bd. 1, 1851 S. 180 f.: Zollgesetz 1849/50, Art. 56: «Alle im Innern der Eidgenossenschaft mit Bewilligung der Tagsatzung bestehenden Land- und Wasserzölle, Weg- und Brückengelder, verbindliche Kaufhaus-, Waag-, Geleit- und andere Gebühren dieser Art» galten ab 1. II. 1850 als aufgehoben.

2 Bundesgesetze Bd. 1, 1851. Bd. 4, 1854, S. 365 f.: Mit Bundesbeschluss vom 30. April 1850 wurden die Zollablösungs-Verträge (im Verhältnis zur Bevölkerung anno 1850) mit den Kantonen genehmigt. Schwyz erhielt anno 1850 Fr. 16 260 alter Währung oder 1854 in neuem Schweizergeld Fr. 23 735. Zur politischen Diskussion, u.a. verschärft durch «die 1845 ausgebrochene schwere Wirtschaftskrise»: Schweizer Geschichte Bd. 2, S. 1005 f. Vgl. Bundesgesetze Bd. 1, 1851, S. 310 f., Bundesgesetz betreffend die Ausführung der schweizerischen Münzreform.

3 STAZ, L 101.6.

4 Gemäss Zollablösungs-Vertrag, vgl. Anm. 2.

5 Zollablösungs-Vertrag, Art. 3: Ausgenommen blieben Transitgebühren, welche die Schwyzer Oberallmeind-Korporation als (nunmehrige) Grinau-Besitzerin «von den die Linth befahrenden Kaufmannsgütern bezogen» hatte. Hiefür war der (in Anm. 2 zitierte) Zollablösungs-Vertrag mit Schwyz zuständig.

6 Lintharchiv, A VII 01.

7 Z. B. die kommissarischen «Verrichtungen und Obliegenheiten», das geschäftsführende Zürcher Mitglied samt Sekretär, Polizeivorschriften, Kassengelder, den Reservefonds, Gerechtigkeitspflege u.a.m.

8 Zollablösungs-Vertrag, Art. 9 Kommission, Art. 12 Mehrheitsentscheid, Art. 15 ordentl. Sitzung (nach Reglement von 1835 dreimal im Jahr), Art. 6 Aufseher, Art. 19 Zollaussfall.

9 STAZ, L 101/6, Schiffsordnung vom VI. 1850, mit Ergänzungen bis 1854.

Mit August 1851 war folgender «*Tarif der Reckergebühren*» in Kraft:¹⁰

Tabelle 16: Recktarif 1851

| | |
|---|------------------------|
| Leere Schiffe bezahlten zwischen je nach Distanz von Grinau aufwärts | Fr. 1.60 bis Fr. 6.30 |
| Beladene Schiffe bezahlten « <i>einen besonderen Recklohn</i> » nämlich bis 60 Zentner bzw. von 60 bis 150 Zentnern je Zentner über 150 Zentner aber je Zentner | 9 bzw. 8 Rp. 15 Rp. |
| Schiffe länger als 62 Fuss eidg. Mass bezahlten extra bei über 75 Fuss Länge aber | Fr. 2.90 Fr. 4.35 |

sich vor allem um *Praktisches*,¹¹ einzelne Punkte wurden deshalb mehrmals zwischen Herbst 1850 und Mai 1853 verändert. Ich vermerke den jeweils letzten Stand. Kaufmannswaren blieben wie üblich bevorzugt, die Anforderungen an Schiffer, Schiffe, Recker, Formalitäten der Fracht, Landeplätze etc. wurden wiederholt, z.T. präzisiert. Erstmals wird ein ausschliesslich dem Personen-transport gewidmetes «*Passagierschiff*» mit eigenem Reckzug erwähnt, ihm war an den Landungsplätzen auszuweichen.¹² Gewichte¹³ und Taxen wurden neu fest-

gelegt. So wurde die Patentgebühr von Fr. 16 seit 1852 nicht mehr erhoben,¹⁴ die Schiffskaution von Fr. 1600 auf Fr. 2400 neuer Währung erhöht. Ausführlich kam das *Reckerwesen* zur Sprache. Die Kommission bestellte die Reckmeister und entliess sie allenfalls. Ihr *Aufseher* war verantwortlich für die Recker-Ordnung. Die Recker selber bestellten einen «*Bieter oder Geheisser*», der die in Grinau benötigten Züge aufbot.¹⁵ Jeder Recker hinterlegte zur «*Real- oder Personalbürgschaft*» Fr. 1500 neuer Währung, statt wie bisher alte Fr. 1000. Zu reckende Schiffe mussten in der Grinau am Vorabend 20 Uhr angemeldet, dort eventuell dem Los unterworfen werden. Später eintreffende Schiffe waren auf den nächsten Tag zu vertrösten.¹⁶ Jeder Reckmeister hatte 6 Pferde zu stellen, 5 für den normalen Zug einzusetzen, sein sechstes für einen weiteren Zug wie Nachmittagsfahrten oder bei Hochwasser abzugeben. Gestartet wurde je nach Jahreszeit zwischen 4.30 und 7.00 Uhr morgens. Stationen waren «*Mitte Giessen*» (Ellbogen), Giessen, Lange

10 Ersatz für § 18 und § 19 vom 16. VI. 1851.

11 STAZ, L 101/6 Schiffsordnung 1850, § 2: Drei Schiffsleute je Schiff, zwei für Nebenschiffe, seitlich keine beweglichen Bretter anbringen; § 7: Kaufmannswaren und patentierte Schiffer haben Vorrang beim Recken. Als Kaufmannswaren galten neben den bereits genannten Textilien (vgl. im obigen Kapitel Anm. 60): «*Farb- und Kolonialwaren, Öl, Seife, Stabeisen, Metall- und Manufakturwaren jeder Art*».

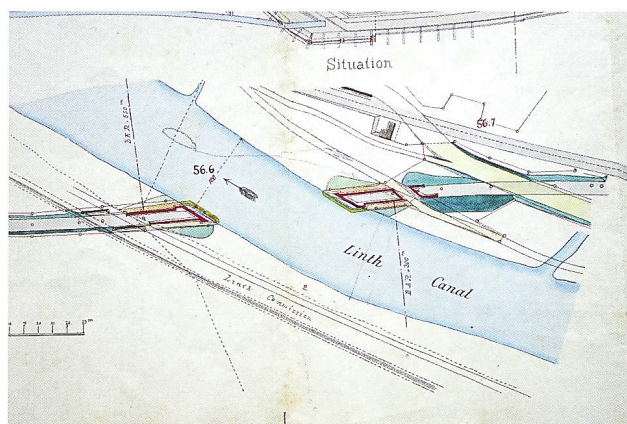
12 STAZ, L 101/6 Schiffsordnung 1850, § 3–5: Keine Schiffe im Kanal an Sporenköpfen anbinden, diese nicht mit Schiffshacken beschädigen, Ufer intakt belassen; Holzflösse nur nach hinten koppeln, Bauholz maximal 4 Glieder «*Gleiche*», Sägeblöcke 3; Vortritt für abwärts fahrende beladene Schiffe. Notlandung erlaubt, «*das Einladen der Landeserzeugnisse längs des Linthkanals wie bisher gestattet*». § 10, Passagierschiff.

13 Schiffsordnung 1850, § 8–9: «*Ein Sack Getreide von 5 Viertel Schweizermass wird gleich 1 Zentner gerechnet; 1 Fass Salz gleich 6 ½ Zentner; 100 Mass Schweizermass Wein samt der Fassung zu 3 ½ Zentner; 1 Fass Erdäpfel gleich 4 Zentner*». Die zu reckende Schiffsladung wurde von 140 auf 150 Zentner erhöht, grösseres je nach Wasserstand toleriert, kostete jedoch «*Mehrgewicht*», ebenso angehängte leere Schiffe. Utensilien wie Futter, Schlitten, Weidling mussten unentgeltlich mitgeführt werden.

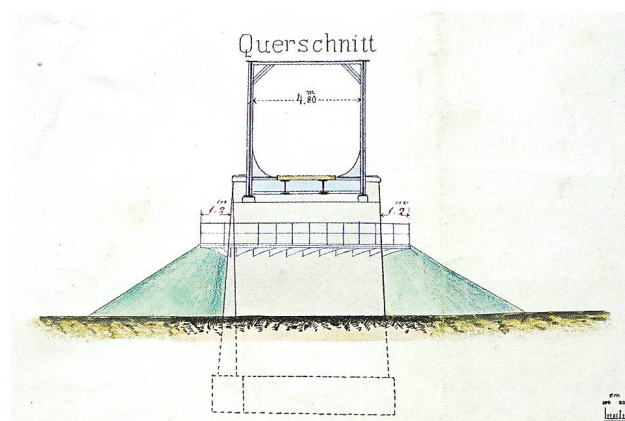
14 Zusätze zu § 1 und 9 der Schiffsordnung 1850.

15 § 20, und Zusatz VI. 1851: der Bieter erhielt für ein beladenes Schiff 35 Rp., für ein leeres 17 Rp. Bieterlohn.

16 Schiffsordnung § 12 Bürgschaft, Art. 6 und Zusatz XI. 1850, Anmeldung.



Die Windegg-Brücke der Nordostbahn, geplant 1874, Situation und Querschnitt dieser unteren Linthquerung. Seit 1875 führte die NOB links vom Zürichsee nach Glarus. An der Grenze, oberhalb Bilten, kreuzte die Bahn zweimal die Linth. (Landesarchiv Glarus, F. 6.02)



Patentinhabern der Linthschiffahrtsgesellschaft. Vorrang hatten die Fahrten linthabwärts. Sie wurden auf einem «gut bemannten und bequemen Ruder- und Segelschiff» von Weesen bis Schmerikon «erster und zweiter Klasse» angeboten, mit Zwischenhalt zu Ziegelbrücke, an der Biltner Rotenbrücke, am Giessen und beim Schloss Grinau. Die Rückfahrt von Schmerikon nach Weesen dauerte «ca. 4 bis 5 Stunden, Passagiere, welche diese Fahrt benützen» wollten, wurden zur Taxe dritter Klasse «mitgenommen».²⁷

Doch nun brach das Eisenbahn-Zeitalter an, ebenfalls auf privater Basis. Nicht zuletzt lockten die Grossprojekte der Alpentunnel, via Graubünden oder Uri nach Italien. Vom Ersteren profitierten zwei frühe Verbindungen zwischen Bodensee und Chur und aus dem Kanton Zürich nach Rapperswil und Weesen bis Sargans, welche die Vereinigten Schweizerbahnen (VSB) betrieben. Beide Linien konnten schon 1858 und 1859 durchgehend eröffnet werden,²⁸ «der Passagiertransport auf der Linth sank damit auf Null herab», auf dem Walen-

27 Dossier LK 262.1 der ZB, aus dem Broschürchen «Fahrten und Taxen der Dampfschiffe auf dem Zürich- und Walensee und Ruderschiffahrt auf dem Linthkanal für das Jahr 1854». Auch späterhin paktierte die Linthkommission mit den Zürcher Dampfschiff-Gesellschaften. Vgl. Lintharchiv, E III 04, S. 94, S. 139 (1885): Auseinandersetzungen um Vertragseinhaltung, E III 05, S. 34 (1888): Die Dampfbootgesellschaft Oberer Zürichsee ersucht um Ausbaggern der Linthmündung (vermutlich zum besseren Einlauf ihrer Schleppkähne).

28 Nämlich ab Wallisellen, via Uster und Rüti. Die Strecke Wallisellen-Zürich war Teil der ab 1855/56 von der Nordostbahn betriebenen Linie Romanshorn-Winterthur-Zürich. Zu Details der diversen Bahnstrecken und Bahngesellschaften: Wikipedia; vgl. Belepsch und H. K. Pfyffer. Zwischen Weesen und Walenstadt mussten zehn Tunnel gesprengt werden (Berlepsch, S. 13).

see weniger.²⁹ Diese west-östliche Eisenbahnstrecke führte von Uznach rechts der Linthebene nach Benken, Schänis, Ziegelbrücke, Weesen und dem südlichen Walenseeufers entlang nach Sargans sowie von Weesen direkt nach Näfels und Glarus. Sie überquerte die Linth mit zwei Brücken, auf Glarus zu westlich Weesens, nach Sargans im Gäsli über den Escherkanal. Nicht minder betroffen war der Güterverkehr auf der Linth. Zwischen 1851 und 1859 beförderten rund 1500 Reckzüge jährlich an etwa 350 Recktagen gegen 180 000 Güter linthaufwärts, mit Spitzen von gegen 370 000 Stück während des Eisenbahnbaus 1856–1858. Von 1860 bis 1866 sackten Recktage und Reckzüge um über ein Drittel, die Güter von rund 50 000 auf unter 10 000 Stück ab.³⁰

Seit 1875 verband die linksufrige Linie der *Nordostbahn* (NOB) Zürich mit Glarus und Linthal und schnitt den Kanal vor und bei Ziegelbrücke.³¹ Eisenbahnübergänge pflegten die Reckerei zu behindern, anders als die Brü-

cken des Regionalverkehrs zwischen der Biätsche und und der Grinau.³² Der neue *Rapperswiler Seedamm* für Strasse und Eisenbahn ersetzte seit den 1870er-Jahren den uralten Holzsteg und gewährte dem Schiffsverkehr mit einer 40 m langen Drehbrücke Durchlass.³³ Die Transportvorteile der Eisenbahn benachteiligten die Schifffahrt drastisch.³⁴ Der Fernverkehr über den Zürich- und Walensee ging damit praktisch ein, was vor allem die Fuhrleute zu Walenstadt hart traf.³⁵ Konsequenterweise wurde 1862 die nunmehr abgewertete Kommission der Linthschifffahrt mit der für den Kanalbau zuständigen in einer gemeinsamen Verwaltungsbehörde, der Linthkommission, eingebunden und deren Kapitalien im gemeinsamen Linthfonds vereinigt.³⁶ Die neue *Linthkommission* bestand ab 1862 wiederum aus fünf Vertretern, die vier kantonalen Regierungen erkorren je einen, der Bundesrat wählte den fünften sowie den Präsidenten. Als Erstes erarbeitete die neue Kommission unter Präsident J. Karl Kappeler ihr *Reglement*

29 Weyrauch, S. 102. Der «Splügen», das damals letzte Dampfschiff auf dem Walensee, sei durch die Linth nach dem Zürichsee geschafft worden. Geografisches Lexikon CH: Seit 1859 diene die Schifffahrt auf dem Walensee «fast ganz nur dem lokalen Verkehr». Der Warenumschwung beschränkte sich um 1900 «meist auf den Transport von Bausteinen, Zement, Holz und Streue und wird durch mehrere Ledischiffe besorgt, die früher durch Ruder und Segel, gegenwärtig aber durch Motoren betrieben werden. Für Vergnügungsfahrten auf dem prächtigen See steht in Weesen ein elektrisches Akkumulatorenboot zur Verfügung.» Nach Städler 2013, S. 224 f., fuhr die *Electra* von 1795 bis 1920, parallel und anschliessend verkehrten weitere Motorboote von 1913 bis zur Gegenwart, z. B. von 1914 bis 1925 die «Linth Escher II».

30 Weyrauch, S. 102, Tabelle 1851–1866, nach Angaben des Linthsekretärs Ehrensperger. «Sie enthält nur die Angaben über die Reckerzüge, also die aufwärts gehenden Schiffe, die auch den Hauptwaretransport besorgten. Die abwärts fahrenden Schiffe unterlagen, weil nicht gereckt, keiner Kontrolle.»

31 Gegenüber der NOB-Linie, die ab Ziegelbrücke direkt ins Glarnerland wies, geriet die VSB-Strecke Ziegelbrücke–Weesen–Näfels bald ins Hintertreffen. Ab 1900 umstritten, wurde die 4 km lange Strecke 1918 stillgelegt, ab 1918 nicht mehr befahren, 1931 das Geleise abgebrochen: Google, «Eingestellte Bahnen». Neuere Brückenversionen der Strecken Zürich–Ziegelbrücke und Ziegelbrücke–Glarus befinden sich noch heute in etwa am gleichen Ort.

32 Lintharchiv, E.I.05.4, S. 63. Die Linthkommission traktandiert an ihrer 39. Sitzung (IV. 1875) Anstände mit der NOB wegen des Reckerdurchgangs unter der Windegg-Brücke. Dazu 60 Jahre später Recker Xaver Fäh aus Benken, *1910 (in Städler 1996, S. 197): «Bei der Eisenbahnbrücke bei Ziegelbrücke wurde das Ledischiff jeweils am Ufer festgebunden. Man spannte die Pferde aus, liess sie das Bahngleise überqueren, um sie oberhalb der Brücke wieder vor das Schiff oder die schwere Last zu spannen. Beim Bau der neuen Eisenbahnbrücke in den dreissiger Jahren brachte man für die Recker und Pferde einen besonderen Steg an».

33 Seedamm-Umbau, S. 14 f. u. a. a. O. Genauerer: «Die Eisenbahn», Bd. IX, S. 85 f., S. 105 f., SIA-Exkursion 1878.

34 Erst wieder von 1914 bis 1925 befuhr (nach Städler, Südostschweiz 25. VIII. 2013) das Dampfschiff «Linth-Escher II» den Walensee, von 1955 bis 1977 folgte das Motorschiff «Fridolin».

35 «Vor 1859 hielt man in Walenstadt bis zu 300 Pferde. Die grossen Weideflächen Rosswald, Paschga, Platz (nachmals Exerzierplatz, usw.) wurden nicht mehr benötigt, weshalb die Ortsgemeinde das Gelände dem Militär zur Verfügung stellte» (Wikipedia: Walenstadt). Auch die Lagerhäuser standen leer, sodass die vier Schuppen zu Mannschaftsbaracken des neuen Waffenplatzes umgebaut wurden (1860/62), vgl. Botschaft des Bundesrates vom 4. III. 1929.

36 Bundesgesetze, Amtl. Slg., Bd. 7 (1863), S. 119 f., «Bundesbeschluss betr. Reorganisation der Linthverwaltung», v. 27. I. 1862.

betreffend die Geschäftsordnung.³⁷ Sitz, Domizil, Schuldtitel und Archiv der Unternehmung befanden sich in Zürich, jährlich sollten zwei ordentliche Sitzungen abgehalten werden. Die Kommission leitete das Linthwerk und die Linthschiffahrt ziemlich autonom, bei jährlicher Berichterstattung an den Bundesrat und laufendem Kontakt mit den Kantonen. Sie verfügte über einen *Ingenieur*, einen *Rechnungsführer*, einen *Zahlmeister* und ein *Sekretariat*, deren Befugnisse festgelegt wurden.³⁸ Die Unternehmung befasste sich alsdann teils mit der *Kanalisation Grinau* abwärts zum Zürichsee und mit Ideen zu dessen Absenkung.³⁹ In der unteren Linthebene wurde der Kanaldamm verstärkt, um den immer möglichen Ausbrüchen vorzubeugen. Finanziert wurden diese Unternehmungen aus dem gut gefüllten Dotationsfonds, aber auch durch zusätzliche Perimeterbeiträge.⁴⁰

37 Beschlüsse (1865), S. 4 f., Geschäftsordnung von der Kommission erlassen Ende Dezember 1862, vom Bundesrat genehmigt 1864. Johann Karl Kappeler (1816–1888), seit 1857 Präsident der ETH und ihres Schweiz. Schulrates, leitete die Linthkommission bis 1886.

38 Beschlüsse (1865), § 8 f.: Rechnungsführer oder Zahlmeister konnten auch als Sekretär amten, allerdings ohne Gehaltserhöhung. An Jahresgehalt bezog der Ingenieur Fr. 3000 plus Spesen, der Zahlmeister Fr. 1500 (Kautions Fr. 6000), der Rechnungsführer Fr. 700 plus Spesen (Kautions Fr. 15 000). Das Geschäftsreglement wurde 1877 geänderten Gegebenheiten angepasst, Amtl. Slg., NF., Bd. 3 (1879), S. 232 f., so (§ 8 f.) die Beamtenschaft reduziert auf Ingenieur sowie (zusammenlegbar) Rechnungsführer, Protokollführer/Sekretär. Als der Teuerung angepasste Besoldung erhielt der Linthingenieur Fr. 4000 im Jahr, Rechnungsführer und Sekretär insgesamt Fr. 2400 oder bei zusammengelegter Funktion Fr. 2600.

39 Bundesgesetze, Amtl. Slg., Bd. VIII (1865), S. 900 f.: «Bundesratsbeschluss betreffend die Korrektur der Linth von Grinau bis zur Einmündung in den Zürichsee» vom 27. II. 1865; angehängt das «Reglement über die Mehrwertschätzung». Zur Zürichsee-Fällung vgl. Legler 1886, S. 5 f.

40 Legler 1886, S. 21: Im Linthfonds befanden sich 1845 rund Fr. 47 000, 1858 Fr. 197 405, 1865 aber Fr. 414 606. «Das starke Steigen des Linthfonds bis 1865 rührt meistens her von der Abtretung des Schiffahrtsfonds der Linthkantone im Betrag von Fr. 74 766 und von günstigen Bodenverkäufen, seither ist er um die aus dem Fonds bewilligten Fr. 150 000 Zuschüsse zur Grinaukanalkorrektur zurückgegangen ...»

1865 erneuerte die Linthkommission die «*Linthschiffahrts- und Recker-Ordnung*» und trug den veränderten Umständen Rechnung.⁴¹ Vier weitere ergänzten sie in den 1870er-Jahren mit kleineren Anpassungen,⁴² die ich fallweise vermerke:

Tabelle 18: Recktaxen zu 6 Stationen von Grinau bis Weesen

| | | 1865 | 1874 | 1876 |
|---------------|----------------------------|----------|----------|------------|
| Leere Schiffe | bis 19 m lang, 4,5 m breit | Fr. 2–9 | Fr. 3–11 | Fr. 2–9 |
| Leere Schiffe | höher und breiter | Fr. 3–14 | Fr. 4–16 | Fr. 6–18 |
| Ladungen | je q = 100 kg ausserdem | 7 Rp. | 7 Rp. | 14 Rp. |
| Schiff | mit Steinbrücke, plus | | | Fr. 2 |
| Schiff | mit Schaluppe | | | plus Fr. 3 |

41 Bundesgesetze, Amtl. Slg., Bd. VIII (1865), S. 386 f., vom 12. I. 1865, bundesrätlich genehmigt am 3. II. 1865.

42 So begrenzte die «*Abänderung der §§ 18 und 23 der Linthschiffahrts- und Recker-Ordnung*» vom Hornung 1872 den Reckerzug vom Zürich zum Walensee auf 6 Stunden: Amtl. Sl. Bd. X, S. 680. Eine nächste folgte im März/April 1874: Amtl. Slg. XI. Bd. (1874) S. 517. Eine neue, plakativ verbreitete «*Linth-Schiffahrts- und Recker-Ordnung*», Amtl. Slg. NF., Bd. 2 (1877), S. 177; nun wurden 7 Stunden Fahrt toleriert, «mit Einrechnung der Fütterungszeit» (§ 18).

Tabelle 19: Die Einsätze der Recker 1871⁴³

| | Jan. | Feb. | März | April | Mai | Juni | Juli | Aug. | Sept. | Okt. | Nov. | Dez. | Total |
|------------|------|---------|------|-------|------|------|------|------|-------|------|------|------|-------|
| Tage | 6 | See- | 15 | 21 | 25 | 23 | 25 | 24 | 26 | 21 | 24 | 14 | 225 |
| Züge | 6 | Gfrörni | 17 | 30 | 45 | 42 | 52 | 46 | 50 | 41 | 35 | 14 | 378 |
| Ladschiff | 1 | | 1 | 4 | 14 | 8 | 8 | 4 | 11 | 5 | 2 | 1 | 59 |
| Leerschiff | 7 | | 27 | 45 | 69 | 62 | 81 | 85 | 80 | 74 | 95 | 30 | 655 |
| Zentner | 20 | | 270 | 320 | 1364 | 635 | 526 | 242 | 1380 | 793 | 190 | 43 | 5783 |
| Lohn Fr. | 73 | | 241 | 574 | 996 | 865 | 1068 | 1017 | 1026 | 856 | 739 | 198 | 7653 |

Der bisherige *Linthingenieur* hatte die Linthläufe vor Schaden zu bewahren, der *Linthaufseher* mit Wohnsitz in Grinau hier die Abfuhr zu kontrollieren. Ein von den Reckern bestellter *Bieter* avisierte ihnen die flussauf zu führenden Schiffe. Es gab nun keine bevorzugten Kaufmannsgüter mehr. Trotz des verbliebenen Landesprodukts und wachsendem Bedarf des Linthwerks selber kamen deutlich weniger Reckzüge und Recker zum Einsatz.⁴⁴ Schifffahrt und Flössen auf der Linth war wie üblich an Bedingungen⁴⁵ geknüpft. Einzelne Punkte waren «liberalisiert», Pflichten ausgedehnt worden. Die Ladung war «durch Frachtbriefe oder andere glaub-

würdige Dokumente auszuweisen».⁴⁶ Gereckt wurde von Montag bis Samstag, notfalls auch sonntags.⁴⁷ Die Futterpause war auf drei Viertelstunden beschränkt. Je Zug waren zwei Recker vorgeschrieben, einer oder sein Vertreter als Führer sowie ein tüchtiger Gehilfe. Der Reckweg führte dem rechten Damm entlang, stromabwärts von der Roten Brücke bis Grinau allenfalls linksseitig. Schäden an Kanal und Gütern mussten gedeckt, über-tretene Vorschriften mit Bussen von Fr. 5 bis Fr. 25 abge-golten werden. Ab 1874 galten Wartefristen.⁴⁸ Bei Teue-rung, stetiger Nachfrage und weniger Reckern stiegen die Tarife.⁴⁹ Die auch in Plakatform ausgegebene «*Linth-Schifffahrts- und Recker-Ordnung*» vom Mai 1876 resü-mierte das Gewohnte und passte es da und dort neuen Gepflogenheiten an.⁵⁰ Linthschiffe durften jetzt 5,4 m breit sein, die Recker bereits mit mindestens zwei Pfer-

43 Lintharchiv, E 8.29, ad. 1871.

44 § 17 (1865) sprach von einem oder mehreren Reckern, § 17 (1874) von möglicherweise nur 2: Lintharchiv E III.03, S. 269; so 1877/8 von einem ganzen Reckzug mit 2 Pferden und 2 halben mit je 2 Pferden. Städler, 196 f., berichtet: 1878 reckte der Benkner Sternwirt von Januar bis Dezember 1878 während 12 Tagen, und an 6 Tagen führte er Werkzeug, Faschinen und Sand meist mit 2 Pferden. Sein Gesamtlohn betrug Fr. 188.20. Um 1900 reckten drei Benkner, um 1937 war wohl der nachfolgende Sternwirt Xaver Fäh einer der letzten verbliebenen Recker.

45 So u. a. 1865, § 9 f., Vortritt der abwärts fahrenden Schiffe, der Auf-seher bietet die Recker auf, Maximalladung je nach Umständen 200 Zentner und mehr; § 15 f. Bewilligung und Fr. 1000 Kautio-n, Reckzug zu 5 Pferden, bei hohem Wasserstand mit 6 Pferden; § 19 f: Reckzüge unter Grinau abholen, späteste Abfahrten; Schiffsmasse maximal 15 Fuss breit und 62 Fuss lang; ab 1874 (§ 23) Länge auf 63 Fuss, 1876 (§ 24) auf 19 m festgelegt.

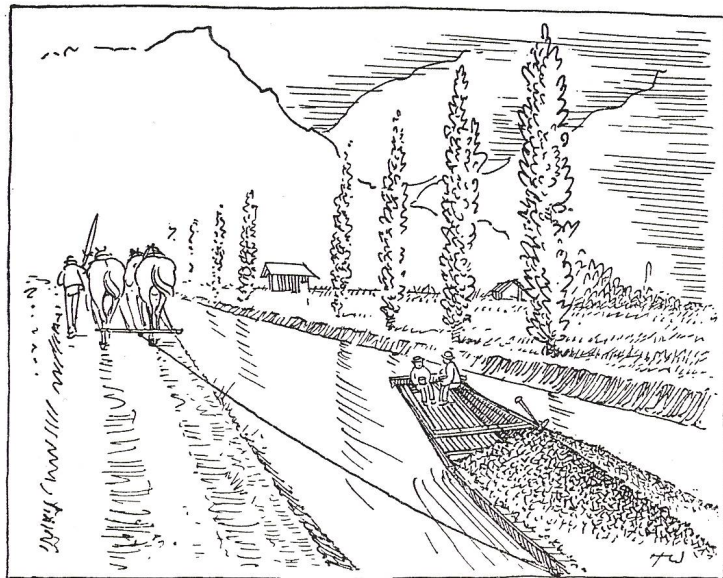
46 § 11. «Ein Sack Getreide von 5 Viertel Schweizermass wird gleich 1 Zentner, 100 Mass Wein samt Fassung gleich 3 ½ Zentner, ein Fass Erdäpfel gleich 4 Zentner gerechnet.»

47 Fürs Folgende §§ 2 f., 14, 19–21, 29.

48 § 22 f. (1874, 1876).

49 § 23 (1865), § 24 (1874 und 1876). Zu den Details vgl. Anm. 19.

50 § 11 (1876) benannte die Gewichte: je 100 l Getreide = 75 kg, Kartoffeln 60 kg, Wein 110 kg; je 1 m³ Sandsteine = 2500 kg, Ziegel = 1800 kg, geworfene Steinkohlen = 1000 kg. § 16 f., Kautio-n ½ Zug Fr. 500.



Ein Kiesschiff wird auf dem Linthkanal zum Walensee hinauf
gereckt. (Hans Witzig, nach Hasler)

den einen halben Zug oder mit vieren einen ganzen stellen. Gängige Güter waren Getreide, Kartoffeln, Wein, Steinkohlen, Sandsteine und Ziegel.

1867 regelte ein «Bundesgesetz betreffend die Unterhaltung des Linthwerks»,⁵¹ ausser der Pflege der bestehenden Bauten, den jetzt intensivierten Ausbau vom Oberrn Buchberg bis zum Zürichsee. Drei Artikel handelten von den

51 Bundesgesetzte, Amtl. Slg., Bd. IX (1869), S. 208 f., vom 6. XII. 1867. Es ersetzte Abschnitt VI der entsprechenden Verordnung über Polizei und Unterhalt der Linthkanäle vom 6. Juli 1812. Die neu festgesetzten Perimeterbeiträge der Linthanlage betragen maximal 75 Rp. und mindestens 20 Rp. je Juchart oder 36 Aren. Gemäss Artikel 1 schützte der Erlass das umfangreiche Eigentum des Linthwerkes ausdrücklich vor allen «Beschwerden und Abgaben irgend einer Art». Dies galt für allen «Boden längs den Linthkanälen, von der Mitte der Hintergräben an, mit den Dämmen und Ufern», aber auch «die 167 096 Quadratklafter alter Linthbette und Kanaldurchschnitte», ausser solchen, die verkauft oder abgetreten wurden. Amtl. Slg. NF. Bd. 6 (1883), S. 497 f.: Abänderung der Linthanlage auf 1 Rp./Are.

Seiten- oder Hintergräben des Linthkanals. Für den Unterhalt der neu kanalisierten Binnengewässer war das kantonale Grundeigentum zuständig, dessen Besitzer zu *Unterhalts-Genossamen* zusammengefasst wurden.⁵² An Geschiebe führenden Bächen mussten genügende Kiesfänge errichtet werden. Die Erhöhung der Perimeterbeiträge und die Kosten für die neuen Hinter- und Abzugsgräben erregten in der Region grossen Anstoss, allerdings vergeblich.⁵³ Im Februar 1869 erschien eine neue *«Verordnung über die Linthpolizei»*.⁵⁴ Der um 1870 geplante *«Industrie- und Schifffahrtskanal Schänis-Bilten bis Grinau»* blieb Papier, während die Linth im Glarnerland längst industriell gut genutzt wurde.⁵⁵ Zu Kappeler's Amtszeit (1862–1886) waren ausser dem Grinaukanal und den Hintergräben in zeitraubenden Verhandlungen der un-

befriedigende Zürichsee-Abfluss⁵⁶ und der neue Rapperswilerdamm⁵⁷ erörtert worden. Während dieser Periode hatten der Unterhalt und die Vollendungsarbeiten an der Linth gut anderthalb Millionen Franken gekostet. Das *«reine verfügbare Linthvermögen»* betrug 1885 knapp 390 000 Franken. Über die Kapitalzinsen hinaus standen *«für Unterhaltungszwecke»* jährlich zwischen 30- bis 50 000 Franken zur Verfügung.⁵⁸

Tückisches Sumpfbgebiet, zu schwache Dämme und Gräben verursachten laufend zusätzliche Investitionen, nie ausbleibende Hochwasserschäden und schliesslich die unvermeidliche Alterung des Linthkanals liessen die Unternehmung sich als sozusagen *«Ewiges Werk»* entpuppen. 1881 veranschlagte die Linthkommission den Geldbedarf der nächsten dreissig Jahre auf rund eine Million Franken.⁵⁹ Trotz laufender Sanierung⁶⁰ waren 1894 *«vom ganzen Linthwerk erst 14 472 m vollendet, während eine Strecke von 17 131 m noch auszubauen»* sei. Benötigt würden dafür über eine halbe Million öffentliches Geld. Tatsächlich übernahm der Bund 1897 knapp die Hälfte, verlangte aber, *«dass die Kanalstrecken von Grinau bis Zürichsee in zehn Jahren, die übrigen Bauten in 15 Jahren*

52 1868 wurden neben den Gütern links und rechts des Grinaukanals auch diejenigen oberhalb neu vermessen, nunmehr in Quadratruten. Vgl. Lintharchiv, Akten A X.03. Vgl.: *«Reglement betreffend die Erhebung der Linthanlage»* vom Februar 1870, Amtl. Slg., Bd. X, S. 115 f.; § 2, das Glarner Klafter wandelte sich in *«Quadratruten neu Schweizermass»*; § 3, Festsatzung der Linthsteuer jährlich. *«Verordnung betreffend die Bildung der neuen Hintergräben-Genossame»* vom 22. X. 1870, Amtl. Slg., Bd. IX. (1869), S. 916 f. Sie betonte einleitend, sie sei *«nach Einsicht und Würdigung der eingegangenen Zuschriften der bisher bestandenen Korporationen»* beschlossen worden. Sie übertrug den Unterhalt der Hintergräben oberhalb dem Walensee teils Industriellen, teils dem Linthwerk, unterhalb aber den drei neuen Korporationen der Niederurner Hintergräben-Genossame, der Bilten-Tuggener Hintergräben-Genossame und der Schänis-Uznacher Hintergräben-Genossame. Erst fielen beträchtliche Erstellungskosten an, beispielsweise bezahlte die Region Bilten-Tuggen von 1871 bis 1873 für Unterhalts- und Korrektionsarbeiten ihrer Gegend über Fr. 20 000 (Lintharchiv, E. 1.05.4, S. 76 f.; Sitzung der Linthkommission vom 7. VIII. 1875). Nach der Hauptsanierung betrug die Linthauflage jährlich in der Regel 5 Rp. pro Are, der Hintergrabenbeitrag etwas weniger (Lintharchiv E. II. 02, S. 166 f.)

53 Vgl. Anm. 51.

54 Die Verordnung ersetzte die noch gültigen Abschnitte I bis V der Vorgänger-Verordnung vom Juli 1812 sozusagen vollständig. Betont wurden das Lintheigentum: Fangwuhre, Fischreusen u.a.m. waren verboten, die Landungs- und Lagerplätze bestimmt, Bussen für Übertretung des Gebotenen verordnet: Amtl. Slg., Bd. IX (1869), S. 847 f., gemäss Tagsatzungsbeschluss vom 3. VIII. 1830.

55 Zum Industriekanal Untere Linthebene (Plan Legler / Prof. C. Culmann): Legler 1886, S. 13; zu den Glarner Industriekanal: Legler 1868, S. 17.

56 Dazu Legler (1886), S. 49–127.

57 Vgl. oben S. 70.

58 Legler 1886, S. 20 f. Jährlich verfügbar waren an Linthzollentschädigung Fr. 15 143, Ertrag von Grundbesitz mit Dämmen ca. Fr. 12 000, Linthauflage des Mehrwerts, je nach Bedürfnis à 1 bis 5 Rp./Are, Fr. 4550 bis 22 750.

59 LAGL, B I.1, vom 13. VIII. 1894. Vgl. Bundesblatt, Bd. 48 (1896), S. 557–579, Botschaft des Bundesrates betr. Zusicherung eines Bundesbeitrages.

60 Bundesgesetze, Amtl. Slg., NF., Bd. 16 (1899), S. 102. Den Rest sollten Unternehmen, Kantone und Grundbesitzer aufbringen, die Linthanlage wurde von 4 auf 5 Rp. je Are erhöht. Der Löwenanteil traf den Kanton St. Gallen. Speich 1999, S. 1 f.: Prozentual trugen der Bund 40%, Unternehmung und Grundbesitzer 33%, die Kantone 27%, entsprechend deren einbezogenem Boden. *«Für St. Gallen wurde eine Fläche von 257 082 Aren (56.2%), für Glarus 126 053 Aren (27.5%) und für Schwyz 74 812 Aren (16.3%) der Berechnung zu Grunde gelegt.»* abgerundet auf 50, 25 und 15%, auf den Linthschifffahrtskanton Zürich entfielen die restlichen 10%.

Tabelle 20: Güterverkehr auf der Linth zwischen 1878 und 1892⁶¹

| | Schiffe linthaufwärts (meist leere) | Gewicht | Recklohn | Schiffe linthabwärts | Gewicht |
|------|--|---------------------|----------|------------------------------------|---|
| 1878 | 378 grosse Schiffe 8 Lädli beladen... | mit 381 ½ t | Fr. 5498 | 180 grosse, 198 kleine Schiffe | 342 360 Ztn. (= 171 180 q) q = Kgztn., 100 kg |
| 1880 | 361 grosse, 26 Lädli | | Fr. 5336 | ca. 661 (inkl. ab Grinau) | ca. 171 350 q |
| 1884 | 261 grosse leere, + 14 Lädli beladen | mit 211 t | Fr. 4072 | 526 (inkl. ab Grinau) | 282 000 Ztn. (= 141 000 q) |
| 1885 | 210 grosse Schiffe + 10 Lädli, mit... | 2226 q = Kg-Ztn. | Fr. 4254 | 550 (inkl. ab Grinau) | 162 550 q) |
| 1889 | 270 Leerschiffe, 14 beladene, mit | 1690 q = Kg-Ztn. | Fr. 3458 | 455 (inkl. ab Grinau) | 13 890 t |
| 1891 | 385 Leerschiffe, 11 beladene... | mit 1650 q | Fr. 5661 | 516 Schiffe | 15 000 t |
| 1892 | 294 Seeschiffe, davon 11 beladene +427 | mit 3150 q | Fr. 5454 | 389 private 427 Linthbauschiffe | mit 12 660 t mit 4920t |

ausgeführt sein werden». Gegen Ende 19. Jahrhundert begann die Ökologie Wünsche vorzubringen.⁶² Durchgehende Schifffahrt blieb gelegentlich weiterhin gefragt.⁶³

61 Nach Lintharchiv, Missiven E III.03, S. 269, 306, 364. E III.05, S. 2, 63, 81, 95; vgl. Härry 1918, S. 235, mit abweichenden Zahlen.

62 Wenn man die durchaus eigennützigen Vorschläge der Fischerei als solche bewerten kann. Lintharchiv E III.04, S. 156 (1889): Anstände eines Fischers mit Recker Fäh. E. III.05 ad VII.1897, Fischerei-Kommission verlangt grosse «Refugien» bei den Schiffshaben (= Schiffshäfen). Ad 4. XI. 1903: Die Interkantonale Fischerei-Kommission Zürich-/Walensee verlangt Fisch-Refugien, z.B. mittels grösseren Wührsteinen. E II.06, S. 56 (1911), do., betr. Hinterfüllungen von Leitwerk im Hochwasserdamm. S. 139/40, Beseitigung von Fischhindernissen.

63 Vgl. das «Gutachten über die Gesichtspunkte der Landesplanung zu einer Binnenschifffahrt auf der Limmat von der Mündung in die Aare bis zu Zürichsee und Linth zwischen Zürichsee und Walensee». Zürich: Zentralbüro Landesplanung 1948.

Insgesamt aber konnte die Linthverwaltung nun ihre Aufgaben konzentrieren und gezielter wirken. 1905 vereinfachte der Bundesrat die Geschäftsführung und beschränkte die Verwaltung auf den Linthingenieur Heinrich Leuzinger, Leglers Nachfolger seit 1897, der auch fürs Rechnungswesen und Sekretariat zuständig war.⁶⁴ Ab 1934 war der Linthingenieur nebenamtlich tätig, notfalls mit einem Verwalter, und Arbeiten waren in der Regel an Unternehmer zu vergeben.⁶⁵

64 Bundesgesetze, Amtl. Slg., NF., Bd. 22 (1906), S. 309 f.

65 Amtl. Slg. NF., Bd. 50, (1934), S. 318 f.

Ausklang im 20. Jahrhundert

Der noch im 19. Jahrhundert entwickelte Verbrennungsmotor revolutionierte im 20. Jahrhundert den Verkehr zu Wasser und zu Lande. Das *Motorboot* konkurrierte die Segelschiffe und drängte die Ruder- und Schleppschiffe vollends an den Rand. *Automobil* und *Motorrad* beanspruchten zunehmend den Strassenverkehr für sich.⁶⁶ Die *Lastautos*, welche seit den 1920er-Jahren zusehends aufkamen, bedeuteten «das Ende der Ledischiffahrt auf der Linth, und folglich auch das Ende der Reckerei».⁶⁷ Trotz optimalem Wasserlauf wurde 1922 «die kleinste Anzahl Schiffe seit dem Bestehen der Linthschiffahrt gereckt», nämlich 8 Privatschiffe «und auf kleinen Strecken 123 Schiffe von der Linthverwaltung». Abwärts fuhren diese «beladen mit Kies und Erdmaterial zu Dammplatz-Auffüllungen und Wuhr-Hinterfüllungen zwischen Giessen und Grinau».⁶⁸ 1937 stellte die Linthkommission ihre Schifffahrt ein. Die Zeit war nicht mehr allzu fern, da unsere See- und Flusslandschaften bald nur noch dem Tourismus und der Freizeit dienen sollten, von ein paar Fischerbooten und Ledischiffen abgesehen! Dafür reglementierte die Linthkommission nach dem Zweiten Weltkrieg die Motorschiffahrt auf dem Linthkanal, so 1958 erst deren Geschwindigkeit,⁶⁹ 1972 zusätzliches Verhalten (Fahrverbot nachts, Überholen, Wenden und Kreuzen, Wasserskifahren, Anle-

gen und Ankern «sowie das Fischen und Baden vom Schiff aus», usw.).⁷⁰ Bald folgte Bewilligungspflicht samt Fr. 100 Gebühr.⁷¹

1916 resümierte Linthingenieur Leuzinger die Ausgaben der Linthkommission «für die Senkung des Walensees und die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse im Linthkanal vom Januar 1837 bis zur Gegenwart». Mehrmaliges «Ausschorren» unterhalb und oberhalb der Biäsche, zwischen Ziegelbrücke und dem Zürichsee sowie Sprengungen des Windeggfelsens hatten Kosten von Fr. 165 586 verursacht, die Beiträge an den «Umbau der alten hölzernen Brücken» zwischen Biäsche und Grinau beliefen sich auf zusätzliche Fr. 13 000.⁷² Im Mai 1918 tagten die «Linthschiffer» zu Rapperswil unter dem Vorsitz des Linthingenieurs, um die Recklöhne anzupassen.⁷³ Anwesend waren⁷⁴ der Aufseher der Linthschiffahrt W. Fäh aus Benken, Recker Arnold Fäh vom Giessen sowie fünf «Schiffsmeister», darunter J. Winteler aus Weesen. Die Taxen beliefen sich für «kleinere Schiffe bis auf 15 m Länge und unter 4,5 m Breite» je nach Reckstrecke auf Fr. 8 bis Fr. 30.⁷⁵ «Schiffe unter 20 m Länge und bis 4,5 m Breite» sowie «Motorschiffe bis auf 30 Tonnen Tragkraft» und «einem Motor von 12 PS» zwischen Fr. 17 und Fr. 35. Der Recker musste je Tag zwei Schiffe recken, und zwar «der Reihe nach, wie solche in der Rünni anlangen».

66 Schweizer Lexikon 1947: 1896 erster Saurer-Personenwagen, 1903/4 erster Saurer-Lastwagen.

67 Städler, S. 196 f., nach Xaver Fäh, dem «letzten Recker». Ebd., S. 197: «Tatsache ist, dass die Linth früher viel mehr Wasser führte. Seit der Überleitung von Seewasser (Seez = Zufluss aus dem Sarganserland in den Walensee) in die Stauseen im Tamina- und Calfeisental und somit in den Rhein sank der Wasserspiegel. Eine Ledischiffahrt wäre, so Xaver Fäh, heute gar nicht mehr möglich.»

68 Lintharchiv, E III.06, S. 243 (1922). Letzte Linthingenieure waren von 1932 bis 1968 Jacques Meier, Lachen, dann sein Sohn Peter Meier (1968–2004) und zuletzt Markus Jud. Nach www.ingmeier.ch.

69 Slg. eidg. Ges. 1973, S. 946 (X. 1959).

70 Slg. eidg. Ges., S. 148 f. (VI. 1973).

71 Amtl. Slg. Bundesrecht 721.224, S. 902 f. (17. 3. 1997).

72 Lintharchiv, B VIII.01 M. 1.

73 Lintharchiv, B VIII.01 M. 1.

74 Dazu Joh. Helbling Sohn aus Schmerikon, Carl Inderbitzin aus Bäch, Rudolf Pfenninger aus Obermeilen und Emil Strickler, Meilen.

75 Fr. 8 kostete die Fahrt vom Zürichsee bis Mitte Grinau/Giessen, bis Giessen Fr. 10, bis zur Rothbrücke Bilten Fr. 20, bis Windeck und Ziegelbrücke Fr. 24 und bis zum Walensee Fr. 30.

Tabelle 21: Die Linthschifffahrt charakteristischer Jahre zwischen 1894 und 1921⁷⁶

| | Schiffe aufwärts | q | Reckloh | Schiffe linthabwärts | Gewicht |
|------|--|-----------|----------|--|--|
| 1894 | 376 grosse Leerschiffe & 20 Schaluppen, davon 2 + 150 halbgr. d. Linthverw. | mit 390 q | Fr. 4265 | 412 private mit ... 150 Linthbauschiffe | ... 10800 t ... mit 1900 t / 36 mit 750 t |
| 1898 | 428 grosse Leerschiffe & 12 Schaluppen + 200 halbgr. d. Linthverwtg. | | Fr. 4985 | 452 private mit ... 200 Linthbauschiffe ... und 25 ab Grinau ... | ... 13958 t ... mit 4930 t ... mit 728 t |
| 1900 | 209 grosse Leerschiffe & 3 Schaluppen + 10 halbgr. d. Linthverwtg. | | Fr. 2022 | 245 private mit ... 10 Linthbauschiffe ... und 26 ab Grinau ... | ... 8426 t ... mit 200 t ... mit 726 t |
| 1902 | 80 grosse Schiffe & 18 Schaluppen + 26 halbgr. (milit. Geniemanöver) | | Fr. 1355 | 121 private mit ... 25 Linthbauschiffe ... und 16 ab Grinau ... | ... 4065 t ... mit 625 t ... mit 389 t |
| 1903 | 52 grosse Leerschiffe & 2 Schaluppen + 17 halbgrosse d. Linthbaus | | Fr. 1046 | 52 private mit ... 17 Linthbauschiffe ... und 11 ab Grinau ... | ... 3861 t ... mit 510 t ... mit 735 t |
| 1910 | 42 grosse Leerschiffe (1 Schiff ZHsee bis Grinau) + 2 Schaluppen + 4 halbgr. | | Fr. 771 | 42 private mit ... 4 Linthbauschiffe ... (kein Schiff ab Grinau) | ... 1140 t ... mit 680 t |
| 1914 | 18 grosse Leerschiffe + 2 Schaluppen | | Fr. 440 | 18 private mit ... | ... 565 t |
| 1915 | 69 grosse Leerschiffe + 2 Schaluppen | | Fr. 1890 | 69 private mit ... 18 Linthbauschiffe | ... 2979 t 14 t mit Sand, 1 mit Holz, 3 mit Zement |
| 1921 | 14 Seeschiffe 2 Schaluppen + 46 halbgrosse d. Linthbaus | | Fr. 878 | 2 Schaluppen 1 Linthbauschiff | ... 33 t |

1990 schilderte der alte Benkner Sternenwirt sein längst eingegangenes Gewerbe, das bis zuletzt den traditionellen Regeln gefolgt war.⁷⁷ Am Vorabend holte ein Taglöh-

ner zu Fuss um 21 Uhr die Reckaufträge für den folgenden Tag an der Grinau ab. Nach seiner Rückkehr gegen 23 Uhr wurden die Bestellungen den wenigen Reckern zugeteilt. Andern Tags begann die Arbeit unter Grinau um 5 Uhr. In der Regel wurde am Morgen und Vormittag gereckt, nachmittags die Rückfahrt geladen und ange-

⁷⁶ Lintharchiv B VIII 01, Mappe 2.

⁷⁷ Städler 1996, S. 196–200.



Die Spettlinth im Sommer 1918, vor der Melioration. Der Linthkanal liess die alten Linthläufe verlanden, nach wie vor aber herrschte hier Generationen lang die alt herkömmliche, «typische Streuekultur». (Girsberger)

treten. An den Be- und Entladestellen halfen Tagelöhner. Den Giessen zu Benken erreichte man um etwa 7 Uhr, wo man die Pferde wechselte und wohl im «Sternen» einen Imbiss genehmigte. Nach etwa 3 Stunden war man in Weesen. Die Schiffe verfügten über Ruder und etwa ein grosses Segel für die Seefahrt. Sie waren im 19. und 20. Jahrhundert 25 bis 30 m lang, 4 m breit, hatten einen Tiefgang von ca. $1\frac{1}{2}$ Meter, wogen leer 90 Tonnen und fassten 12 bis 15 Kubikmeter Ladung. Sie wurden «seitlich, etwa nach dem ersten Drittel», mit den Pferden gekoppelt, die zu zweien hintereinander zogen. Das rechte

Ufer diente als Reckweg. Mit besonderer Vorsicht musste der Windeggfelsen, die tückische Stromschnelle bei Ziegelbrücke, befahren werden. Linthaufwärts führen die Boote meist leer, von Streu für Quinten abgesehen. Die Talfuhr bestand zuletzt aus Holz, Kies, Steinen, gelegentlich auch Glarner Produkten und dauerte etwa 2 Stunden. Nun liess der Steuermann das Schiff in der Mitte der Fahrrinne treiben. Als nach dem Ersten Weltkrieg die Motorfahrzeuge überhand nahmen, wurde gelegentlich mit Traktoren gereckt, Ende der Dreissigerjahre aber dann der Betrieb eingestellt.

Sobald Landesstreik und Erster Weltkrieg verebbt waren, kümmerte sich eine neue Parallel-Organisation um die Urbarisierung, wo Eschers Werk stehen geblieben war:⁷⁸ um die *Melioration* der Linthebene, zwecks besserer Nutzung und Besiedlung.⁷⁹ Das entsprechende Bundesgesetz wurde 1939 kurz vor dem Krieg verabschiedet.⁸⁰ Kam es zu grossem *Hochwasser*, gerieten noch immer die Dämme der Linth in Gefahr, so im Juni 1953. 1956 verabschiedete deshalb die Bundesversammlung erneut ein Korrektionsprojekt von knapp drei Millionen Franken für Verstärkung und Erhöhung der Linthdämme und für Ausbauten und Aufstockung der Hintergräben.⁸¹ Nach der Kanalkrise von 1999 leitete die Linthkommission mit dem Konzept «*Hochwasserschutz Linth 2000*» die «*umfassende Erneuerung und Sanierung des Werks*» ein, da manche der hundert und mehr Jahre alten Bauten und Anlagen renoviert werden mussten, das Hochwasser von 2005 konnte dies nur unterstreichen. Die bisherige Organisation erwies sich als überholt, weshalb eine «*Interkantonale Vereinbarung zwischen den Kantonen Glarus, Schwyz, St. Gallen und Zürich*

über das Linthwerk» sie ersetzte. Am 5. Oktober 2001 wurde die noch geltende Eidgenössische Linthunternehmung gesetzlich aufgelöst.⁸² 2013 waren die umfassenden Sanierungsarbeiten beendet, Kosten rund 125 Millionen.⁸³ Weitere Teilprojekte harren der Realisierung.⁸⁴

- 78 Kistler-Zingg, S. 207 f.: Vorher wurden zwar «*da und dort Gräben gezogen, wohl wurde während des Ersten Weltkrieges ein wenig gepflanzt, redete man aber von einer Meliorierung des Bodens, wie sie heute da ist, wurden Einwände gemacht*». Auch die Regulierung von Zürich- und Walensee wurde damals ausgiebig diskutiert, sei es zwecks Energiegewinnung oder internationaler Schifffahrts, vgl. Härry 1917, Härry 1918, S. 74.
- 79 Die Melioration wurde parlamentarisch ab 1935 insbesondere durch Nationalrat Erhard Ruoss von Buttikon befördert. Vgl. Kistler-Zingg, S. 208 f., Burckhardt, S. 286 f., Kessler sowie Girsberger.
- 80 Bundesgesetz «*zur Melioration i. d. Kt. Schwyz und St. Gallen*»: Amtl. Slg., Bd. 56 (1940), S. 911 f. Es umfasste «*die Korrektion der Wildbäche, die Entwässerung, die Güterzusammenlegung und die Weganlagen*». Die Finanzierung entsprach grosso modo dem des Linthwerks, der Bund trug allerdings 60% der Baukosten, so auch ab 1946 bei den 10 Millionen Mehrkosten: Bd. 62 (1946), S. 884 f. Bd. 1964 II, S. 720 f., «*Bundesgesetz über den Unterhalt der Melioration der Linthebene in den Kantonen Schwyz und St. Gallen*» vom 4. X. 1963, 1995/6 durch ein Konkordat der beiden Kantone ersetzt (Bbl. 1996 IV, S. 846, entsprechende Botschaft des Bundesrates).
- 81 Bundesblatt, Jg. 108 (1956), S. 777 f. (Botschaft), S. 1340 f., Zusage des Bundesbeitrags von 40%.

- 82 Bundesblatt, Jg. 148 (1996), S. 845, Auftrag der Linthkommission, «*eine interkantonale Vereinbarung (Konkordat) zur Fortführung des Linthwerks auszuarbeiten*». Jg. 153 (2001), S. 232 f., entsprechende Botschaft des Bundesrates. Amtl. Slg. d. Bundesrechts, 2004, S. 2467 f., Interkantonale Vereinbarung zwischen den Kantonen GL, SZ, SG und ZH über das Linthwerk (in Kraft ab 1. I. 2004). S. 2475 f., Bundesgesetz über die Auflösung der Linthunternehmung. Zur juristischen Problematik der «*interkantonalen Anstalt*» siehe Hauser.
- 83 Nach Pressemitteilungen. Der Bund trug gut zwei Fünftel der Kosten, die Kantone beteiligten sich nach dem bisherigen Verteilungsschema (oben, Anm. 60).
- 84 Warteliste: ein ökologisches und ein landwirtschaftliches Raumkonzept, die Siedlungsentwässerung und -entwicklung, Erholung und Freizeit. Nach Google, «*Linthebene, Übergeordnete Projekte*» (21. 7. 2013).

Bibliographie

Quellen

Abschiede

Eidgenössische Abschiede, 1245–1798, Bd. 1 f., div. O., 1860 f.

ASHR

Amtliche Sammlung der Akten der helvetischen Republik, 16. Bd. Bern 1886–1966.

Beschlüsse

Beschlüsse und Verordnungen betreffend das Linthunternehmen seit der Reorganisation der Linthverwaltung 1862. Zürich 1865

Bundesblatt

Bundesblatt der Schweizerischen Eidgenossenschaft, 1. Jg. f. Bern 1848 f.

Bundesgesetze 1848 f.

Amtliche Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen, Bd. 1 (1848) f. und Neue Folge, Bd. 1 (1860) f. sowie

Bereinigte Sammlung der Bundesgesetze und Verordnungen 1848–1947.

Elsener

Die Rechtsquellen des Kantons St. Gallen, 3. Teil, Rechte der Landschaft, I. Bd. (Landschaft Gaster mit Weesen), bearbeitet und herausgegeben von Ferdinand Elsener, Aarau 1951 (= Sammlung Schweizerischer Rechtsquellen, XIV. Abt., Die Rechtsquellen des Kt. St. Gallen).

Fäh

Urkunden-Register der Gemeinde Kaltbrunn, Kaltbrunn 1917.

Lintharchiv

Archiv der eidg. Linthkommission, 1807–1995, im Landesarchiv Glarus.

Notizenblatt

Offizielles Notizenblatt die Linth-Unternehmung betreffend, 23 Stück, 1807–1829.

Repertorium I, II.

Repertorium der Abschiede der eidgenössischen Tagsatzung, 1803 bis 1848. Bern 1886 bzw. 1874.

Schnyder 1937

Schnyder Werner, Quellen zur Zürcher Wirtschaftsgeschichte von den Anfängen bis 1500, 2. Bd. Zürich 1937.

SG

Staatsarchiv St. Gallen; HA: Helvetisches Archiv.

STAS

Staatsarchiv des Kantons Schwyz.

STAZ

Staatsarchiv des Kantons Zürich.

Stucki

Stucki Fritz, Die Rechtsquellen des Kantons Glarus, 1. Bd., Aarau 1983 (= Sammlung Schweiz. Rechtsquellen, VII. Abt., Die Rechtsquellen des Kt. Glarus).

Vereinigte Linthgenossamen

Gesuch der Vereinigten Linthgenossamen an die Bundesversammlung betreffend Vollendung des schweizerischen Nationalunternehmens der Linthkorrektur. Liechtensteig 1858.

Darstellungen

Anderes

Anderes Bernhard, Die Kunstdenkmäler des Kantons St. Gallen, Bd. 5, Der Bezirk Gaster. Basel 1970 (Kunstdenkmäler der Schweiz, 59).

Bernhard

Bernhard Hans, Das Umsiedlungswerk Wäggitäl: Gutachten im Auftrage der Konzessionäre des Wäggitälkraftwerkes und der Eidg. Kommission für die Melioration der linksseitigen Linthebene. Zürich 1921.

Berlepsch

Berlepsch Hermann Alexander, Der Führer auf den Vereinigten Schweizerbahnen und deren Umgebungen. St. Gallen 1859.

Blumer-Heer

Heer Oswald und Johann Jakob Blumer, Der Kanton Glarus, historisch-geographisch-statistisch geschildert von den ältesten Zeiten bis auf die Gegenwart. St. Gallen usw., 1846.

Bodmer

Bodmer Walter, Ursachen der Veränderungen des Verkehrsvolumens auf der Wasserstrasse Walenstadt-Zürich von 1600 bis 1800, in: Schweiz. Zeitschrift für Geschichte 27 (1977), S. 1-60.

Bosch

Bosch Reinhold, Der Kornhandel der Nord-, Ost-, Innerschweiz und der ennetbirgischen Vogteien im 15. und 16. Jahrhundert. Diss. Universität Zürich (Oechsli) 1913.

Burckhardt

Burckhardt Walther, Schweizerisches Bundesrecht, 3. Bd. Frauenfeld 1930.

Dubler

Dubler Anne-Marie, Masse und Gewichte im Staat Luzern und in der alten Eidgenossenschaft. Luzern 1975.

Dürst

Dürst Elisabeth, Die wirtschaftlichen und sozialen Verhältnisse des Glarnerlandes. Diss. Universität Zürich 1951.

Fierro

Fierro Alfred u. a., Histoire et Dictionnaire du Consulat et de L'Empire. Paris 1995.

Frey & Glättli

Heinz Frey, Ernst Glättli, Schaufeln, sprengen, karren; Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahnbauarbeiter in der Schweiz um die Mitte des 19. Jahrhunderts. Diss. Universität Zürich 1987.

Geigy

Geigy Rudolf, Malaria in der Schweiz, in: Acta tropica 2 (1945), S. 1-16.

Geogr. Lexikon der Schweiz, 6. Bd. Neuenburg 1902-1910.

Girsberger

Girsberger Johannes, Die Melioration der linksseitigen Linthebene in den Kantonen Schwyz und St. Gallen (= Mitteilungen des Linth-Limmat-Verbandes, 11. Jg., Okt. 1916).

Glaus 2003

Glaus Beat, Reichenburg und die March während der Mediation. Lachen 2003 (Marchringheft 44).

Glaus 2005

idem, Der Kanton Linth der Helvetik, Schwyz 2005.

- Glaus 2006
idem, Der Durchbruch der Franzosen an der Linth im Zweiten Koalitionskrieg vom Herbst 1799, in: Marchringheft 46, Die Linthebene, S. 32–45.
- Glaus 2008
idem, Alt-Reichenburg – 1500 bis 1800. Lachen 2008 (Marchringheft 49).
- Glaus 2010
idem, Reichenburgs helvetische Geschichte. Lachen 2010 (Marchringheft 52).
- Glaus 2016
idem, Reichenburg vom «Fürstenländchen» zum Märchler Dorf. Lachen 2016 (Marchringheft 58).
- Gmür
Gmür Albert, Die Heilig-Kreuz-Bruderschaft zur Verehrung des Leidens Christi in Weesen, in: Heimatkunde vom Linthgebiet, 7.Jg. (1934), S. 4–9, nach dem im Ortsarchiv Weesen liegenden umfangreichen Stifungsbuch.
- Gubser 1900
Gubser J. Meinrad, Geschichte des Verkehrs durch das Walenseetal. St. Gallen 1900 (= Mitteilungen der Vaterländischen Geschichte SG, 3. Folge, VII zweite Hälfte).
- Gubser 1900a
idem, Geschichte der Landschaft Gaster bis zum Ausgang des Mittelalters, St. Gallen 1900.
- Härry 1917
Härry Arnold, Die historische Entwicklung der schweizerischen Verkehrswege II. Teil, Binnenschifffahrt (I, Rhein), S. 123 f., in: Jahrbuch des Nordostschweiz. Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee in St. Gallen für das Jahr 1916, Frauenfeld 1917 f.
- Härry 1918
idem, Die historische Entwicklung des schweizerischen Verkehrswesen, II. Teil: Die Entwicklung der Binnenschifffahrt in der Schweiz (II Flussschifffahrt, III Projekte), S. 127–279, in: Jahrbuch des Nordostschweizerischen Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee in St. Gallen für das Jahr 1917, Frauenfeld 1918 (darin S. 206–255: c, Die Schifffahrt auf der Wasserstrasse Walenstadt–Mündung der Limmat).
- Handbuch der Schweizer Geschichte, 2. Bd. Zürich 1980.
- Hasler
Hasler Hans, Alti Bilder vom Zürisee, gezeichnet von Hans Witzig. Üerike 1936.
- Hauser
Hauser Petra, Vom öffentlichen Werk des Bundes zur interkantonalen Anstalt: Das Beispiel der Linthkorrektur. Zürich 2011.
- HBLS
Historisches biographisches Lexikon der Schweiz, 1921–1934.
- Heimatkunde vom Linthgebiet. Uznach 1928–1963.
- Heldmann
Heldmann Friedrich, Schweizerische Münz-, Maass- und Gewichtskunde. Suhr AG 1811.
- HLS:
Historisches Lexikon der Schweiz, 2002–2014.
- Horat
Kleine Schwyzer Münz und Geldgeschichte. Schwyz 1993 (= Schwyzer Hefte, 57).
- Huber
Huber Roland, Die ehemaligen Schifffahrtsrechte auf Zürichsee, Linth und Walensee. Diss. iur. Universität Zürich 1958.

Hugger

Hugger Paul, Der Gonzen, 2000 Jahre Bergbau – Das Buch der Erinnerungen. Sargans 1999.

Idiotikon = Schweizerdeutsches Wörterbuch.

Jörger

Jörger Albert, Die Kunstdenkmäler des Kantons Schwyz, Neue Folge II: Der Bezirk March. Basel 1989.

Kessler

Kessler Valentin, Die Melioration der unteren Linthebene, in: MHVS, 100 (2008), S. 304–307.

Kistler

Kistler-Zingg Eugen, Die Melioration der Linthebene, S. 103–112 in: Johannes Heim, Kleine Geschichte der March, Bd. 1. Siebnen 1968.

Legler 1868

Legler Gottlieb Heinrich, Hydrotechnische Mitteilungen über Linthkorrektur, Runsenbauten, Zürichsee-Regulierung usw. Glarus 1868.

Legler 1886

idem, Summarischer Bericht über das Linthunternehmen 1862 f. Glarus 1886.

Melioration

Die Melioration der Linthebene, Schlussbericht. Lachen 1964.

Meyer

Meyer von Knonau Gerold, Der Canton Zürich, historisch-geographisch-statistisch geschildert von den ältesten Zeiten bis auf die Gegenwart, 2. Bd. St. Gallen, 1844, 1846.

Michel

Michel Kaspar, Grynau, Schwyzer Grenz- und Zollstätte, Schwyz 1987 (= Schwyzer Heft, 39).

MHVS

Mitteilungen des historischen Vereins des Kantons Schwyz.

Moser

Moser Fritz, Das Strassen- und Schifffahrtswesen der Nordostschweiz im Mittelalter. Frauenfeld 1930 (= Thurgauer Beiträge zur vaterländischen Geschichte, 68).

Ochsner

Ochsner Martin, Schwyz und der Verkehr über den St. Gotthard: Das schwyzerische Strassenwesen, in: MHVS, 35 (1927), S. 1–165.

Ochsner

idem, Das schwyzerische Zollwesen, in: MHVS, 36 (1929), S. 1–113.

Paradowski

Paradowski et al. Ännet em Jordan. Wie sich die Kantone St. Gallen, Schwyz und Glarus beidseits der Linth begegnen. Kaltbrunn 2014.

Pfyffer

Pfyffer Hans K., SBB an Walensee und Linth, 125 Jahre Eisenbahnlinien Rapperswil–Weesen–Sargans und Weesen–Glarus. Luzern 1985.

Rigendinger

Rigendinger Fritz, Das Sarganserland im Spätmittelalter. Diss. Universität Zürich 2000.

Schindler 2004

Schindler Conrad, Zum Quartär des Linthgebiets zwischen Luchsingen, dem Walensee und dem Zürcher Obersee, Text- und Tafelbd. Bern 2004 (= Beiträge zur geol. Karte der Schweiz, NF, 169).

Schindler 2006

idem, Wie die Linthebene verlandete, in: Marchringheft 46 (2006), S. 6–19.

Schnyder 1936

Schnyder Werner, Der Zürcher Handel mit Eisen und Stahl im Spätmittelalter, in: Zürcher Taschenbuch auf das Jahr 1937, S. 80–112. Zürich 1936.

- Schnyder 1937: s. Quellen.
- Schnyder 1938
idem, Mittelalterliche Zolltarife aus der Schweiz, IV: Zollstellen der Ost- und Zentralschweiz, in: Zeitschrift für schweizerische Geschichte 18 (1938), S. 129–204.
- Schweizerdeutsches Wörterbuch (Idiotikon), online.
Schweizer Geschichte
siehe Handbuch der Schweizer Geschichte.
- Seedamm-Umbau
Der Seedamm-Umbau von Rapperswil 1939–1951. Rapperswil 1951.
- SG Geschichte
Sankt Galler Geschichte 2003, 9. Bd. St. Gallen 2003.
- Speich 1999
Speich Daniel, Die Finanzierung ausserordentlicher Arbeiten am Linthwerk. Zürich 2008 (= Preprints zur Kulturgeschichte der Technik, Nr. 8)
- Speich 2002
idem, Linthkanal. Die korrigierte Landschaft, 200 Jahre Geschichte. Glarus 2002
- Speich 2003
idem, Helvetische Meliorationen, Die Neuordnung der gesellschaftlichen Naturverhältnisse an der Linth. Zürich 2003 (= Diss. Universität Zürich 2002)
- Spiess
Spiess August, Das Schloss Grynau, in: MHVS 13 (1903), S. 24–66.
- Stadler
Stadler Alois und Hanspeter Keller, Geschichte der Gemeinde Schmerikon. Schmerikon 2000.
- Städler 1996
Städler Guido, Walensee-Schiffahrt, Linth-Schiffahrt. Mels 1996
- Städler 2013
idem, Walensee-Schiffahrt/Linth-Schiffahrt. 175 Jahre Dampf- und Motor-Schiffahrt auf dem Walensee 1837–2012. Mels 2013.
- Stärkle
Stärkle Paul, Zur älteren Wirtschaftsgeschichte des Linthgebietes, in: Heimatkunde vom Linthgebiet, 32. Jg. (1950), S. 1 f.
- Stutz
Stutz Reinhard, Die Dampfschiffahrt auf dem Walensee ab 1837, 5 S. Post und Geschichte GmbH. Villmergen 2008.
- SZ Geschichte
Geschichte des Kantons Schwyz, 7. Bd. Zürich 2012.
- Vischer 1986
Vischer Daniel L., Die Linthkorrektur (1807–1816), S. 36–62, in: Schweizerische Flusskorrekturen im 18. und 19. Jahrhundert. Zürich 1986 (= Mitteilungen der Versuchsanstalt für Wasserbau, Hydrologie und Glaziologie, 84)
- Vischer 2003
idem, Die Geschichte des Hochwasserschutzes in der Schweiz von den Anfängen bis ins 19. Jh. Biel 2003 (= Bericht des Bundesamts f. Wasser und Gewässerschutz, Ser. Wasser).
- Vischer 2006
idem, Die Linthkorrektur von 1807 bis 1816, Ihr Einfluss auf die untere Linthebene und den Zürichsee, In: Marchringheft 46, S. 20–31.
- Vollenweider
Vollenweider Otto, Geschichte des Verkehrs auf der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich–Basel (bis 16 Jh.). Diss. Universität Zürich 1912.

Wyrsh 2003

Wyrsh Jürg F., Aus der Geschichte markanter Tuggner Häuser, Von der Tuggner Sust zum Steinhaufen, in: March-Anzeiger 28. 7. 2003, Nr. 142, S. 4.

Wyrsh 2006

idem, March am Anfang, Vom Nuoler Steinbeil zu Karl dem Grossen, Lachen 2006 (Marchringheft 47, darin S. 77–88: Veränderte Landschaft und Grenzland; S. 77–87 zum Tuggenersee, frühe Abbildungen, geologische Rekonstruktion, nach Conrad Schindler).