

Zeitschrift: Marchring
Band: - (2017)
Heft: 59

Artikel: Die Schifffahrt durch die Linthebene
Kapitel: Die schwierige Fuhr in der unteren Linthebene
Autor: Glaus, Beat
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1044380>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 18.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

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 Schifffahrt, Schifffung, 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 «Schifffahrtsordnung 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 insis-tierten jedoch, sodass der gastrische Untervogt Benken und Schänis dies befahl, gegen verhältnismässige Unter-stützung.⁴⁰ Bilten aber hatte inzwischen die «*Obern Wu-hren*» in Ordnung gebracht. Reichenburg erklärte sich da-raufhin bereit, zusammen mit Bilten «*das untere Fuhrenwuh*» zu «*verschlagen*», allerdings ohne Präjudiz für später.⁴¹ 1795 erwies es sich erneut, dass die Gemein-den die Brücken, Wuhre und Reckwege nicht gehörig pflegten – weshalb sie wie den üblich gerügt wurden.⁴²

Zusätzliche Schifffahrtshemmnisse

Die Schifffahrtsrinne der Linth war von Anfang an nicht nur natürlichen Gefahren wie Hochwasser mit Dammbrü-chen und Überschwemmungen, Niederwasser, Sand-bänken, sondern auch künstlichen Behinderungen aus-gesetzt. Das Flössen von Holz konnte leicht den übrigen Transport stören. Lästig wurden der Schifffahrt etwa die Einrichtungen, welche der Fischerei dienten. Hier-bei 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 Um-ständen 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, «*Admoda-tion*» 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.

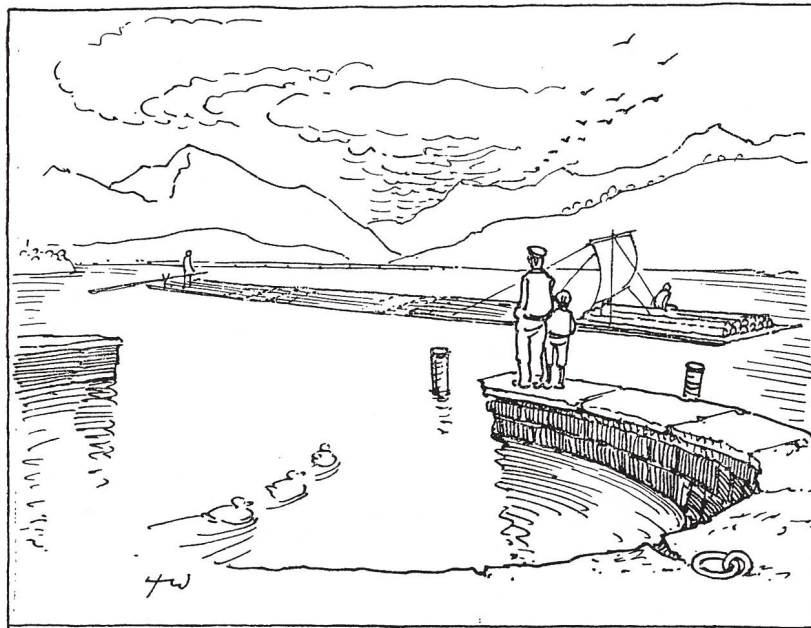
Holzflösserei

Für den Schwertransport von Holz benützte man vor-zugsweise 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 muss-ten sie von Schiffen gezogen werden. Zürich versorgte sich zwar zu Wasser in erster Linie durch die Sihl und von den Seegemeinden. Die wenigen erhaltenen Zeug-nisse übers Flössen auf unserer Reichsstrasse zeugen wohl eher für einen normalerweise unproblematischen Ablauf als für einen seltenen Vorgang. Immerhin gebie-ten die Schifffahrtsordnungen entsprechende Vorsicht. In den 1580er-Jahren hatte Reichenburg beträchtliche Alpteile gereutet und das Holz Zürich verkauft. Gelie-fert 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 stel-len, 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 «*Schei-terbatzen*» zu bezahlen.⁴⁴ 1765 waren «*durch unvorsichti-ges Flötzen der Holzführer die Wuhre und Reckwege an der Linth des merklichen verderbt und geschädigt*» und da-durch 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 sparen, 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.