

Die Schifffahrt durch die Linthebene

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Marchring**

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

Heft 59

PDF erstellt am: **20.06.2024**

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

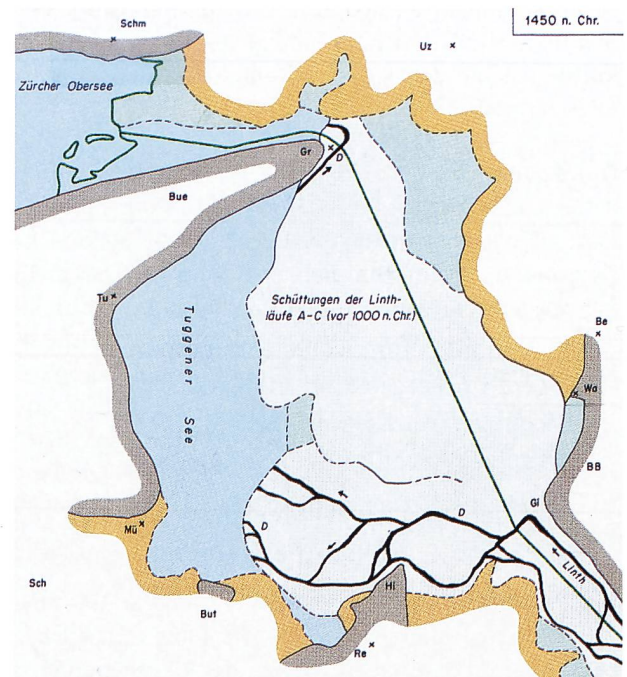
Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Die Schifffahrt durch die Linthebene

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.