

Zeitschrift: Marchring
Herausgeber: Marchring, Kulturhistorische Gesellschaft der March
Band: - (2017)
Heft: 59

Artikel: Die Schifffahrt durch die Linthebene
Autor: Glaus, Beat
Kapitel: Kanalprojekte vor Eschers Linthkanälen
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1044380>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 28.01.2026

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

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 distanzierten 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 bat um Abhilfe. Man hielt es nun für zweckmässig, dem Fluss von der Ausbruchstelle 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. 242f (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 Ge sandten 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

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 schützen. 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 «Obern 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.

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, «allervor derst» 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, anderseits den Verheerungen in Walenstadt und Weesen gesteuert werden könnte». 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 Genossamen 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 Wasserröthe es gestatten».¹³ Während der Juli-Tagsatzung 1786 wurde das Geleistete gelobt, aber auch

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. Vor dringlich 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 Langwuhr 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 zu zuschiessen, 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 beendet, sogar ohne den 1786 veranschlagen 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 vorgeschosseñen 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 veran- schlagte 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 Linthschiffahrt 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 blass 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», so dass 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». Gleicher 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 Aufschwelling 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 «Zungenwahr» 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 Zungenwahr 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 Zungenwahr 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. Gleichermaßen 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 Durchsenden 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 «können er dem oberen Werk noch immer nur insofern beitre-

²⁹ Abschiede 8, Nr. 101 (1784 IX./X.); Nr. 104 I (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 Linthschifffahrt 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 Versumpfungen 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 Henkelgiesen 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 abschnitte.³⁹ Trotz erfolgter 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 unterstützte 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 geringerm Aufwande von Seite der Biltner bewerkstellig 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 Latif» zu geben. «Nach erfolgter landesherrlicher Zustimmung von Schwyz und Glarus» sei «das erforderliche Land auszusstecken» und «ein Kostendevi 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

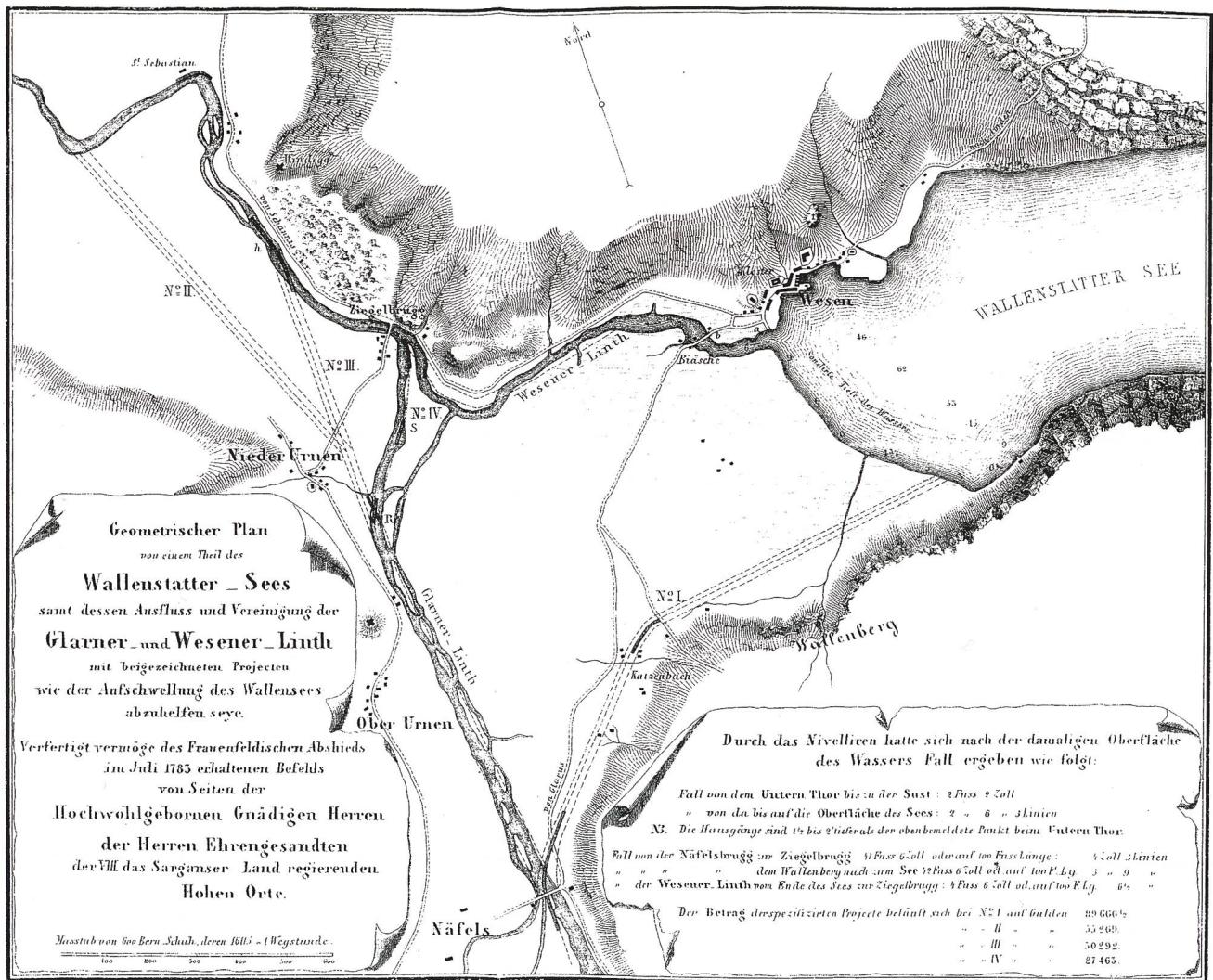
38 Abschiede 8, Nr. 170 b (1791 V.).

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 Aufschwelling des Wallensees abzuhelpen», 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.).