

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

Artikel: Die Schifffahrt durch die Linthebene
Autor: Glaus, Beat
Kapitel: Die Linthschifffahrt im 19. und 20. Jahrhundert. Zweiter Teil
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: 13.01.2026

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

Zweiter Teil, Die Linthschiffahrt 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 Schiffahrt 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 Linthebene umstrittener Kriegsschauplatz, 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 Zuzügern 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 Kautions 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 Hauptinteressent sicherheitshalber die Oberaufsicht und Generalkontrolle der Unternehmung aus, es blieb das *Hauptbureau dieser Wasserstrasse* und erstellte nach wie vor die Generalrechnung. Die *«Schiffergesellschaft auf dem obern Wasser»* besass nach wie vor das Monopol für sämtliches Kaufmannsgut, ausgenommen die *«wie bisher auf den gewöhnlichen Markt- und Botenschiffen»* geführten Waren sowie Güter der Regionalversorgung.⁷ Die Teilhaber waren in drei abwechselnde, ungefähr gleich grosse und solidarisch haftende Gruppen eingeteilt. Jede musste zwecks allfälliger Schadensdeckung Fr. 6400 Kautions hinterlegen. Um die Rechnung zu führen und zu kontrollieren wählte sie zwei untadelige *Säckelmeister*, die kantonal patentiert wurden. Aus einem Dreier-vorschlag ernannten die zwei Verwaltungskammern alsdann je einen *Oberschiffsmeister*. Beide zusammen verakkordierten die Recker. Der Zürcher Schiffsmeister amtierte als Mittelsperson zwischen dem Waagmeister der Zürcher Kaufleute und den Gruppenchefs. Dem

Linthschiffsmeister *«ob der Rapperswiler Brücke»* unterstanden 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.

Ladeeinheit 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 Ertrag des Stückpreises wurden die Schiffer- und Reckerlöhne abgezogen, der Rest den Schiffsklassen gutgeschrieben. Privatschiffe bezahlten den sogenannten *Linthdicken*.¹⁰ Das Linthbett sollte *«nach alter Bestimmung durchaus 36 Zürcherschuh (knapp 11 m) weit offen und unverschlagen erhalten»* bleiben.¹¹ Die Normalladung 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 kontrollierte die Güter samt Frachtpapieren. Normalerweise wurden die Schiffe beim Zürcher Kaufhaus am Samstagmorgen 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 Gewerbefreiheit: Schweizer Geschichte Bd. 2, S. 1064, 1071. Binnenzollmässig betraf die Linthschiffahrt nun die zwei helvetischen Kantone Zürich und Linth.

6 Wie man sich das, Glaus 2005, S. 210, von der zweiten Staatsstreichregierung 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 1/3 *«von jedem Collo Kaufmannsgut»*. § 6, hohe Gehälter aus der Überlohnkasse 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 Ladezettel 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 Commerz-Tribunalien»*. Appellationsinstanz war das entsprechende Kantonsgericht. Nach Huber zählte die Schifffergesellschaft 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 Schifffergesellschaft 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 Urbanisierung 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 ersetzten, 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, gepfählte 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 Lehmgrund 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 schlep- pend vor sich, die Rückzahlung zog sich bis 1845 hin. Insgesamt kostete der Kanalbau bis Ende 1827 nahezu eine Million Schweizerfranken, wie das 1829 erschie- nene 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 Linthaufsichts- kommission 1824 als neues Organ die *Linthwasserbau- Polizeikommision*. 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 ent- nommen, 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 Einnah- men (u.a. aus der Schifffahrtskasse). Die Rückzahlung schloss mit einem Überschuss «von Fr. 31 000 alter Valuta oder Fr. 46 950 neuer Wäh- rung» 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 Kulturetgewinn 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 *Linthschifffahrt* bewirkte der andauernde Kanalbau, dass ihre Reckwege teils den alten Linthläufen entlang, teils aber bald längs neuen Kanälen führten. Präsident Escher und die Linthschifffahrtskantone 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 Torfgebietes 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.

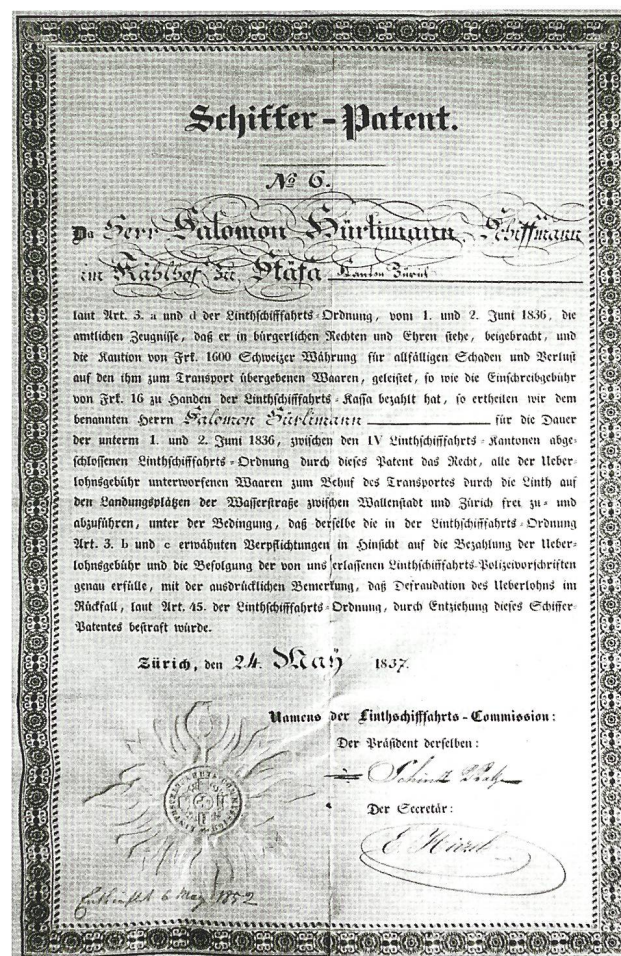
34 Vorgängige Korrekturmassnahmen: Seeabsenkung durch Vertiefung des Weesner Kanals, weitere Sprengungen des Windeckfelsens, Abflussbeschleunigung mittels Steinsporen: Legler 1868, S. 13, 18, 21. Der Walenseespiegel sank erneut um mehrere Meter. «*Ein monumentaler Pegel, errichtet anno 1863 in der Felswand 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 abwechselungsweise 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 *Schiffsmann*» mitfahren, um die Waren, bürokratischen Formalitäten, Schiffe und Wuhren zu überwachen, die benötigten Recker zu avisieren, Pannen aber nächsten



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

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.

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 Schiffs-mann 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 betrugen 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 Biäsch 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
4. Quartal	708 Schiffe	rd. Fr. 876	30 407 Ztr.	1649 Fl
1. Quartal 1841	288 Schiffe	rd. Fr. 483	19 566 Ztr.	1037 Fl
2. Quartal	841 Schiffe	rd. Fr. 1097	35 676 Ztr.	2014 Fl
		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 unstabile 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 Linthschifffahrts-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 Linthschifffahrts-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 Schiffsländen.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 Kautio 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, Biäsch, 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 Prä. Schinz und Sekretär Hirzel. Es verwies ihn auf die einschlägigen Reglementsvorschriften.

58 Gleichen Orts, Art. 12 f., Kautio: 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»* diente. 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, Ladzetel 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 Schiffahrtskommission *«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 Ladzetteln jeder Sust trugen eine eigene quartalsweise Nummerotierung. Sie benannten die Sustadresse, den Schiffsmann, das Versanddatum, *«Zeichen, Nummer und Gewicht der Colli»*, den Wareninhalt sowie den abfertigenden 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.