

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

Artikel: Die Schifffahrt durch die Linthebene
Autor: Glaus, Beat
Kapitel: Unterm Bundesstaat, 1848-2013
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>

Unterm Bundesstaat, 1848–2013

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

Im 19. Jahrhundert

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

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

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

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

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

3 STAZ, L 101.6.

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

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

6 Lintharchiv, A VII 01.

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

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

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

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

Tabelle 16: Recktarif 1851

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

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

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

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

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

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

¹³ Schiffsordnung 1850, § 8–9: «*Ein Sack Getreide von 5 Viertel Schweizermass wird gleich 1 Zentner gerechnet; 1 Fass Salz gleich 6 ½ Zentner; 100 Mass Schweizermass Wein samt der Fassung zu 3 ¼ Zentner; 1 Fass Erdäpfel gleich 4 Zentner*». Die zu reckende Schiffsladung wurde von 140 auf 150 Zentner erhöht, grösseres je nach Wasserstand toleriert, kostete jedoch «*Mehrgewicht*», ebenso angehängte leere Schiffe. Utensilien wie Futter, Schlitten, Weidling mussten unentgeltlich mitgeführt werden.

¹⁴ Zusätze zu § 1 und 9 der Schiffsordnung 1850.

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

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

oder Rote Brücke, Windeck, Ziegelbrücke, Walensee.¹⁷ Geladene Schiffe sollten weitmöglichst «in der Rünni» unterhalb Grinau abgeholt werden. Gereckt werden musste auf den vorgeschriebenen Dämmen.¹⁸ Seit 1852 gab es die sogenannten *Recker-Spetter*, welche in Grinau zur schnellen Abfuhr einsprangen, wenn die ordentlichen Recker ausgebucht waren. Sie mussten jedoch sämtliche Vorschriften einhalten und dem Aufseher zwei «habliche Männer» als Bürgen stellen.¹⁹ Seit 1851 geschlossene Reckverträge, so mit Josef Fäh im Giessen, Jakob Zahner von Kaltbrunn und Johann Josef Fäh von Benken entsprachen den jüngsten Vorschriften aufs beste. «Mit Rücksicht auf den derzeit in ausserordentlichem Masse gesteigerten Warentransit» wurde 1857 dem letztgenannten Recker Fäh ein zweiter Reckzug bewilligt, allerdings gegen doppelte Kautio, die nun insgesamt Fr. 3000 betraf.²⁰

Ein Fuss- oder Karrenweg führte seit alters dem Walensee entlang von Mollis über den Kerenzerberg nach Walenstadt beziehungsweise vom Gäsi nach Mühlehorn.²¹ Seit den 1830er-Jahren befuhren *Dampfschiffe* den Zürich- wie den Walensee. Um eine gute Verbindung herzustellen, plante Linthingenieur Legler 1853 «eine Stau-

Tabelle 17: Passagierbeförderung auf der Linth²²

Jahr	Fahrten	Passagiere	Einnahmen	Ausgaben
1852	204	5208	Fr. 7796.78	Fr. 3628.07
1853	356	5362	Fr. 7021.51	Fr. 3656.60
1854	310	4065	Fr. 5598.67	Fr. 2632.10
1855	373	5288	Fr. 7319.12	Fr. 3004.15
1856	382	7968	Fr. 9200.50	Fr. 3387.70
1857	376	7939	Fr. 10 000.70	Fr. 3253.25
1858	342	7811	Fr. 10 140.00	Fr. 3228.10

und Spülschleuse in der Walenseeausmündung», die jedoch nicht zu Stande kam²³ und es anscheinend Jahrzehnte dauerte, bis Dampfboote durchfahren konnten. Das Problem wurde schon in den 1830er-Jahren gutachtlich untersucht.²⁴ Seit 1837 befuhr als erstes Dampfschiff die «Splügen» den Walensee. Die 1838 vereinigte «Dampfschiffahrts-Gesellschaft für den Zürich- und Walensee» bezweckte, den Transit auch auf der Linth zu befördern.²⁵ Sie war mit der «Gesellschaft der patentierten Linthschiffer» verknüpft,²⁶ vermutlich einem Zweig von

17 In alter Währung betrugen die Recktaxen von 45 Kreuzern bis 2 Sh 56. Nämlich Fr. 1.60 oder 45 Kreuzer bis Ellbogen, Fr. 2.70 oder Sh 1.16 bis Giessen, Fr. 4 oder Sh. 1.52 bis zur Langenbrücke, Fr. 5 oder Sh. 2.20 bis zur Windeck, Fr. 5.15 oder Sh. 2.24 bis Ziegelbrücke, Fr. 6.30 / Sh 2.56 bis in den Walensee.

18 Schiffsordnung § 13–15, 17; zur Ladung vgl. oben Anm. 13.

19 «Anhang zu dem Reglement und der Verordnung der Linthschiffahrts-Kommission vom 4. XI. und 20. VI. 1850».

20 STAZ, L 101/6, Vertragsurkunden 1815 VI. und 1857 VIII. Für J. J. Fäh, «der nicht schreiben kann», validierte der Benkner Gemeindeamman Küng den Vorgang. Die Transitsteigerung hing möglicherweise mit dem damals forcierten Eisenbahnbau zusammen, auf den ich gleich eingehe.

21 Zum mühsamen Ausbau der erstgenannten Verbindung: IVS, Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz, Linie SG 7.2; ebenso Linie GL 2.2. Bessere durchgehende Verbindung gewährte erst nach dem Zweiten Weltkrieg die moderne Walenseestrasse.

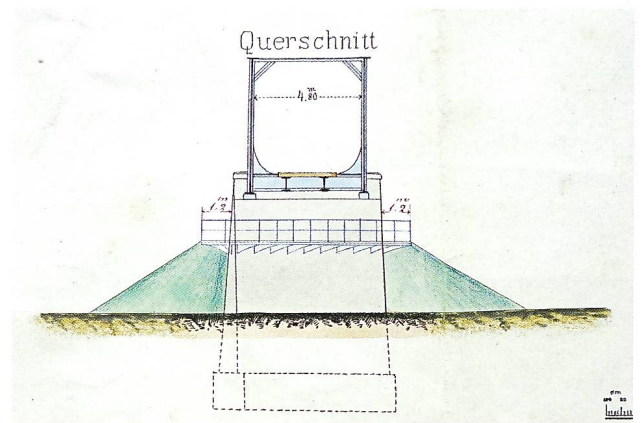
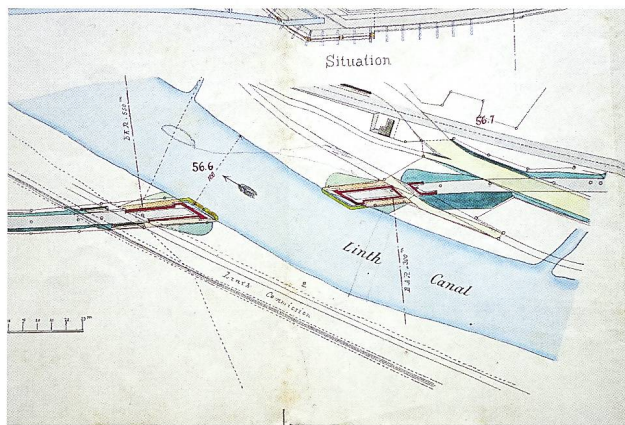
22 Weyrauch, S. 101, nach Vereins-Berichten der Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Anno 1852 «war der Wasserstand so niedrig, dass länger als gewöhnlich nicht gefahren werden konnte». Weyrauch schliesst aus den auf die Sommermonate verteilten Einnahmen, namentlich von 1853, dass die Fahrt «besonders auch von Vergnügungsreisenden benützt worden» sei.

23 Legler 1886, S. 12.

24 Lintharchiv, A VIII D 1840, «Untersuchung des Linthkanals in Bezug auf Dampfschiffahrt», und 1843, Untersuchungen betr. der hydrotechnischen Verhältnisse der Dampfschiffahrt.

25 Geografisches Lexikon CH: Der Walenseedampfer diente hauptsächlich dem «Transport der glarnerischen Baumwollfabrikate und der zürcherischen Seidenwaren», welche «über den Splügenpass nach den Häfen des mittelländischen Meeres und nach dem Orient gingen». Ab 1849 unterstützte ihn der kleinere «Delphin», um «besonders den Personentransport und Postdienst» zu besorgen. Er ging im Sturm nachts am 16./17. XII. 1850 mit 13 Personen unter, was die touristische Walenseeschiffahrt beeinträchtigte.

26 Weyrauch, S. 100 f., vgl. unten!



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tabelle 18: Recktaxen zu 6 Stationen von Grinau bis Weesen

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

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

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

Tabelle 19: Die Einsätze der Recker 1871⁴³

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

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

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

43 Lintharchiv, E 8.29, ad. 1871.

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

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

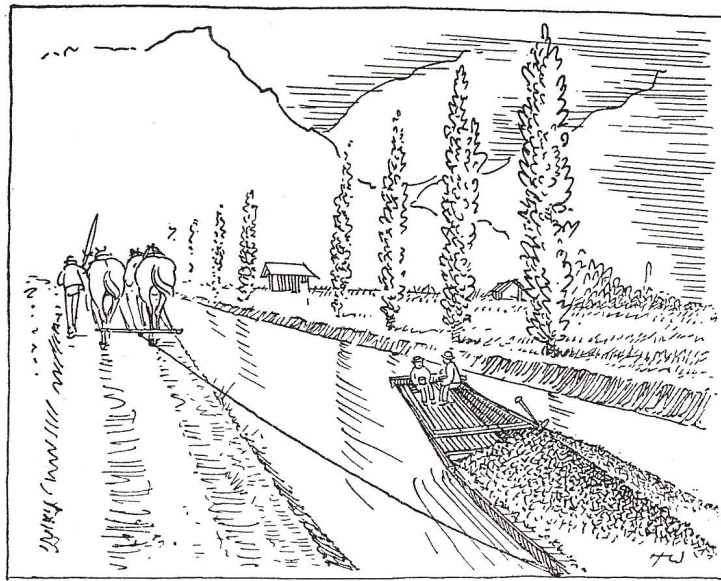
46 § 11. «Ein Sack Getreide von 5 Viertel Schweizermass wird gleich 1 Zentner, 100 Mass Wein samt Fassung gleich 3 ½ Zentner, ein Fass Erdäpfel gleich 4 Zentner gerechnet.»

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

48 § 22 f. (1874, 1876).

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

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



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

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

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

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

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

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

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

52 1868 wurden neben den Gütern links und rechts des Grinaukanals auch diejenigen oberhalb neu vermessen, nunmehr in Quadratruten. Vgl. Lintharchiv, Akten A X.03. Vgl.: *«Reglement betreffend die Erhebung der Linthanlage»* vom Februar 1870, Amtl. Slg., Bd. X, S. 115 f.; § 2, das Glarner Klafter wandelte sich in *«Quadratruten neu Schweizermass»*; § 3, Festsetzung der Linthsteuer jährlich. *«Verordnung betreffend die Bildung der neuen Hintergraben-Genossame»* vom 22. X. 1870, Amtl. Slg., Bd. IX. (1869), S. 916 f. Sie betonte einleitend, sie sei *«nach Einsicht und Würdigung der eingegangenen Zuschriften der bisher bestandenen Korporationen»* beschlossen worden. Sie übertrug den Unterhalt der Hintergräben oberhalb dem Walensee teils Industriellen, teils dem Linthwerk, unterhalb aber den drei neuen Korporationen der Niederurner Hintergraben-Genossame, der Bilten-Tuggener Hintergraben-Genossame und der Schänis-Uznacher Hintergraben-Genossame. Erst fielen beträchtliche Erstellungskosten an, beispielsweise bezahlte die Region Bilten-Tuggen von 1871 bis 1873 für Unterhalts- und Korrektionsarbeiten ihrer Gegend über Fr. 20 000 (Lintharchiv, E. I.05.4, S. 76 f.; Sitzung der Linthkommission vom 7. VIII. 1875). Nach der Hauptsanierung betrug die Linthauflage jährlich in der Regel 5 Rp. pro Are, der Hintergrabenbeitrag etwas weniger (Lintharchiv E. II. 02, S. 166 f.)

53 Vgl. Anm. 51.

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

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

56 Dazu Legler (1886), S. 49–127.

57 Vgl. oben S. 70.

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

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

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

Tabelle 20: Güterverkehr auf der Linth zwischen 1878 und 1892⁶¹

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

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

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

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

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

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

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

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

Ausklang im 20. Jahrhundert

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

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

1916 resümierte Linthingenieur Leuzinger die Ausgaben der Linthkommission «für die Senkung des Walensees und die Verbesserung der Schifffahrtsverhältnisse im Linthkanal vom Januar 1837 bis zur Gegenwart». Mehrmaliges «Ausschorren» unterhalb und oberhalb der Biätsche, zwischen Ziegelbrücke und dem Zürichsee sowie Sprengungen des Windeggfelsens hatten Kosten von Fr. 165 586 verursacht, die Beiträge an den «Umbau der alten hölzernen Brücken» zwischen Biätsche und Grinau beliefen sich auf zusätzliche Fr. 13 000.⁷² Im Mai 1918 tagten die «Linthschiffer» zu Rapperswil unter dem Vorsitz des Linthingenieurs, um die Recklöhne anzupassen.⁷³ Anwesend waren⁷⁴ der Aufseher der Linthschiffahrt W. Fäh aus Benken, Recker Arnold Fäh vom Giessen sowie fünf «Schiffsmeister», darunter J. Winteler aus Weesen. Die Taxen beliefen sich für «kleinere Schiffe bis auf 15 m Länge und unter 4,5 m Breite» je nach Reckstrecke auf Fr. 8 bis Fr. 30.⁷⁵ «Schiffe unter 20 m Länge und bis 4.5 m Breite» sowie «Motorschiffe bis auf 30 Tonnen Tragkraft» und «einem Motor von 12 PS» zwischen Fr. 17 und Fr. 35. Der Recker musste je Tag zwei Schiffe recken, und zwar «der Reihe nach, wie solche in der Rünni anlangen».

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

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

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

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

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

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

72 Lintharchiv, B VIII.01 M. 1.

73 Lintharchiv, B VIII.01 M. 1.

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

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

Tabelle 21: Die Linthschiffahrt charakteristischer Jahre zwischen 1894 und 1921⁷⁶

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

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

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

⁷⁶ Lintharchiv B VIII 01, Mappe 2.

⁷⁷ Städler 1996, S. 196–200.



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

treten. An den Be- und Entladestellen halfen Tagelöhner. Den Giessen zu Benken erreichte man um etwa 7 Uhr, wo man die Pferde wechselte und wohl im «Sternen» einen Imbiss genehmigte. Nach etwa 3 Stunden war man in Weesen. Die Schiffe verfügten über Ruder und etwa ein grosses Segel für die Seefahrt. Sie waren im 19. und 20. Jahrhundert 25 bis 30 m lang, 4 m breit, hatten einen Tiefgang von ca. 1 ½ Meter, wogen leer 90 Tonnen und fassten 12 bis 15 Kubikmeter Ladung. Sie wurden «seitlich, etwa nach dem ersten Drittel», mit den Pferden gekoppelt, die zu zweien hintereinander zogen. Das rechte

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

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

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

78 Kistler-Zingg, S. 207 f.: Vorher wurden zwar «da und dort Gräben gezogen, wohl wurde während des Ersten Weltkrieges ein wenig gepflanzt, redete man aber von einer Meliorierung des Bodens, wie sie heute da ist, wurden Einwände gemacht». Auch die Regulierung von Zürich- und Walensee wurde damals ausgiebig diskutiert, sei es zwecks Energiegewinnung oder internationaler Schifffahrts, vgl. Härry 1917, Härry 1918, S. 74.

79 Die Melioration wurde parlamentarisch ab 1935 insbesondere durch Nationalrat Erhard Ruoss von Buttikon befördert. Vgl. Kistler-Zingg, S. 208 f., Burckhardt, S. 286 f., Kessler sowie Girsberger.

80 Bundesgesetz «zur Melioration i. d. Kt. Schwyz und St. Gallen»: Amtl. Slg., Bd. 56 (1940), S. 911 f. Es umfasste «die Korrektion der Wildbäche, die Entwässerung, die Güterzusammenlegung und die Weganlagen». Die Finanzierung entsprach grosso modo dem des Linthwerks, der Bund trug allerdings 60% der Baukosten, so auch ab 1946 bei den 10 Millionen Mehrkosten: Bd. 62 (1946), S. 884 f. Bd. 1964 II, S. 720 f., «Bundesgesetz über den Unterhalt der Melioration der Linthebene in den Kantonen Schwyz und St. Gallen» vom 4. X. 1963, 1995/6 durch ein Konkordat der beiden Kantone ersetzt (Bbl. 1996 IV, S. 846, entsprechende Botschaft des Bundesrates).

81 Bundesblatt, Jg. 108 (1956), S. 777 f. (Botschaft), S. 1340 f., Zusicherung des Bundesbeitrags von 40%.

82 Bundesblatt, Jg. 148 (1996), S. 845, Auftrag der Linthkommission, «eine interkantonale Vereinbarung (Konkordat) zur Fortführung des Linthwerks auszuarbeiten». Jg. 153 (2001), S. 232 f., entsprechende Botschaft des Bundesrates. Amtl. Slg. d. Bundesrechts, 2004, S. 2467 f., Interkantonale Vereinbarung zwischen den Kantonen GL, SZ, SG und ZH über das Linthwerk (in Kraft ab 1. I. 2004). S. 2475 f., Bundesgesetz über die Auflösung der Linthunternehmung. Zur juristischen Problematik der «interkantonalen Anstalt» siehe Hauser.

83 Nach Pressemitteilungen. Der Bund trug gut zwei Fünftel der Kosten, die Kantone beteiligten sich nach dem bisherigen Verteilungsschema (oben, Anm. 60).

84 Warteliste: ein ökologisches und ein landwirtschaftliches Raumkonzept, die Siedlungsentwässerung und -entwicklung, Erholung und Freizeit. Nach Google, «Linthebene, Übergeordnete Projekte» (21. 7. 2013).