

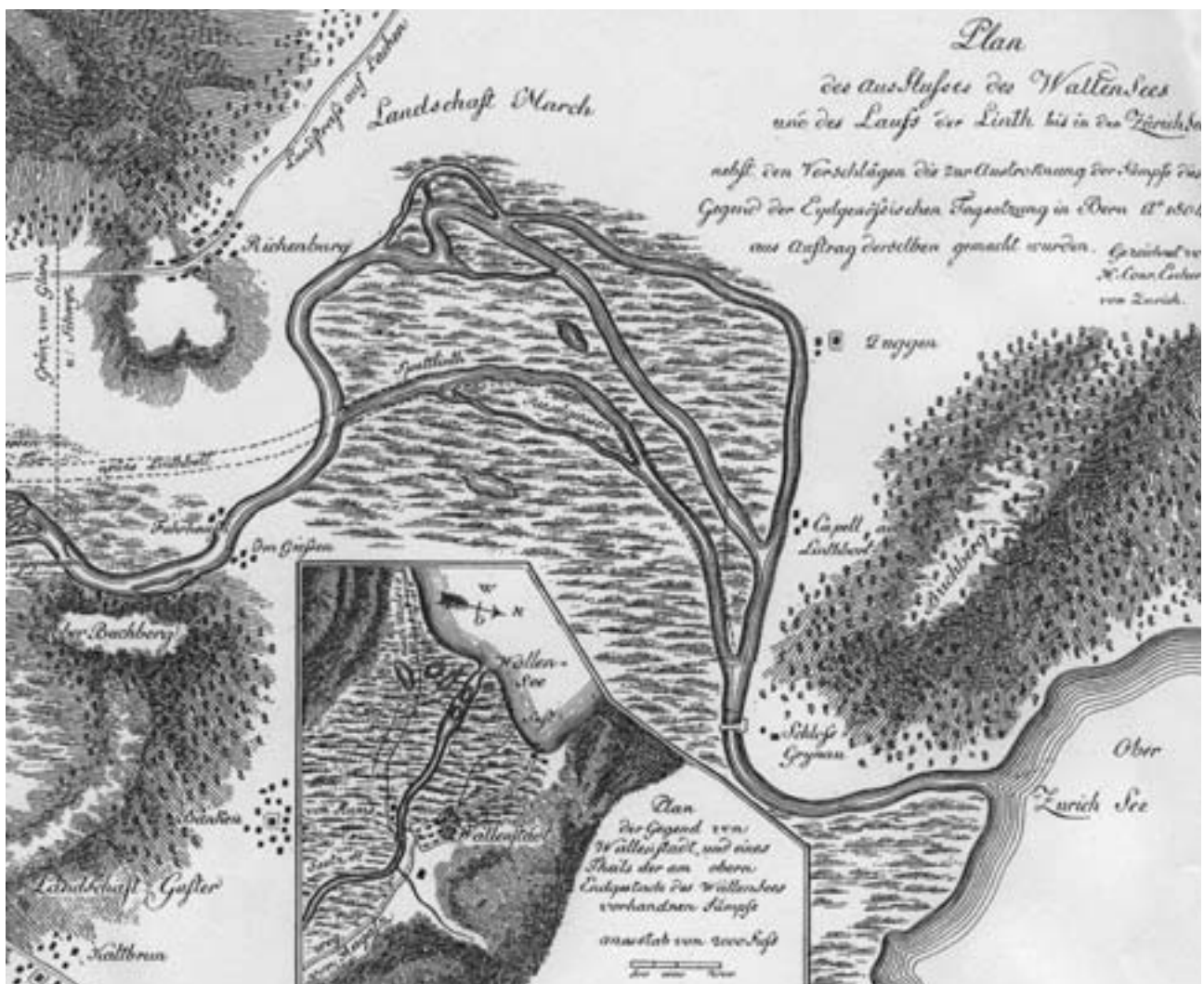
## Schifffahrt auf der Linth

Heute berührt die Linth die Gemeinde Uznach auf einer Länge von rund 1,4 km. Dabei liegt nur die halbe Breite auf Uznacher Boden, denn mitten durch den Fluss führt die Grenze zum Kanton Schwyz und zur Nachbargemeinde Tuggen SZ. Die Linth war bereits vor Jahrhunderten auch für Uznach ein wichtiger Transportweg. Trotz der geringen Berührungsfläche rechtfertigt es sich deshalb, die Bedeutung dieses Verkehrsweges aus Uznacher Sicht näher zu beleuchten.

Bis zu ihrer Korrektur in den Jahren 1807 bis 1816 schlängelte sich die Linth ab Ziegelbrücke in vielen Windungen zum Zürichsee.

Das geringe Gefälle bewirkte, dass sich der Fluss in seinem Unterlauf in drei Arme teilte. Die Wasser der Kleinlinth, der Altlinth und der Spettlinth vereinigten sich nördlich von Tuggen zum Mündungsfluss, der via Grynau um den unteren Buechberg herum zum See floss.

Seit wann und in welchem Ausmass die Linth als Schifffahrtsweg diente, ist nicht feststellbar. Aus zwei Quellen geht hervor, dass das Kloster Säkingen im 14. Jahrhundert die Schifffahrt von Weesen an linthabwärts ausübte. Ab welchem Zeitraum die Schifffahrt zwischen Zürich- und Walensee regelmässig in beiden Richtungen betrieben wurde, ist ebenfalls ungewiss.



Die alte Linth teilte sich im Unterlauf in drei Arme und vereinigte sich wieder zum Mündungsfluss

## Transporte auf der alten Linth

Die Schifffahrt auf der Linth war nebst der Rheinschifffahrt wohl eine der bedeutendsten der Schweiz. Über die Linth wickelte sich sowohl der regionale als auch der Güterverkehr aus dem Norden über Zürich nach Walenstadt und von dort weiter über die Bündnerpässe nach Süden ab. Hauptsitz dieser nationalen Wasserstrasse war das Waaghaus in Zürich. Von hier fuhren die Handels- und Ledischiffe mit Segel- oder Ruderantrieb auf dem Zürichsee nach Rapperswil und Schmerikon und weiter bis zur Sust beim Schloss Grynau. In der Sust wurden Güter für den Schiffstransport entgegengenommen, nach ihrer Ankunft ausgehändigt oder zum Schutz vor den Unbillen der Witterung eingelagert.

Von der Grynau weg transportierten die Recker (Flussschiffer) mit ihren flachen Schleppkähnen Waren und Tiere bis zur Sust in Weesen. Personentransporte waren selten. Die schweren Kähne wurden fortbewegt, indem Männer und Pferde auf dem Uferweg schritten und die Lastschiffe an langen Seilen gegen die Strömung flussaufwärts zogen. Die Transporte waren mühsam, obwohl das Gefälle zwischen Zürich- und Walensee nur rund 25 m betrug und sich wegen des stark gewundenen Flusslaufs auf eine lange Strecke verteilte. Linthabwärts steuerten und trieben die Recker ihre Schiffe mit den eisenspitzenbewehrten Reckstangen voran. Die Schifffahrt und die Reckerei auf der Linth waren seit 1569 in einer Ordnung geregelt, die als «Linth-Schifffahrts- und Recker-Ordnung» zwischen 1807 und 1876 viermal angepasst wurde.

Die Menge der auf der Linth transportierten Güter schwankte im Verlaufe der Jahrhunderte und Jahrzehnte enorm. Die Schiffs Transporte wurden beeinflusst durch verschiedenste Ereignisse und Umstände, wie zum Beispiel kriegerische Auseinandersetzungen im Aus- und Inland, Veränderungen bei der Güternachfrage und dem -angebot,

Behinderungen im Fluss durch Geschiebeablagerungen und anderes mehr.

Ab 1780 erfolgten die Transporte im Unterlauf der Linth wegen der zunehmenden Schadhaftheit der Dämme und der Reck- oder Schleppwege neu durch die Spettlinth. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts wurden die Schifffahrtsverhältnisse auf der Linth immer bedenklicher. Zunehmende Mengen von Geschiebe führten zu Verstopfungen, Dammbrüchen und ungenügendem Wasserstand. Erst die Korrektur der Linth brachte anfangs des 19. Jahrhunderts Besserung.



*Recker an der Linth*

## Fähre auf der Linth

Die alte Linth diente bis zum 17. Jahrhundert nicht nur als Schifffahrtsweg in der Längsrichtung. Bei der Grynau führte eine Fähre Personen, Fahrzeuge und Tiere auch über die Linth. Spätestens ab 1652 dürfte hier aber eine Brücke bestanden haben, die die Fähre überflüssig machte.

## Neue Schifffahrtsära nach der Linthkorrektur

Der 1816 fertiggestellte neue Linthkanal wirkte sich auf die Fluss-Schifffahrt vorteilhaft aus. Die Schiffe benötigten nun statt rund 1 Tag nur noch wenige Stunden, um



*Befuhr die Linth 1837 auf dem Weg vom Zürich- zum Walensee und 1839 zurück: Dampfschiff Linth-Escher I (hier auf dem Zürichsee)*

vom einen See zum anderen zu gelangen. Die Schifffahrtskantone Schwyz, St. Gallen und Zürich waren um ein geordnetes Schifffahrtsverhältnis auf der Linth bemüht. Die Oberschiffsmeister waren beauftragt, die Linthufer und vorab die Reckwege zu unterhalten. Dutzende von Familien fanden in der Folge durch das so genannte Recknen ihr Auskommen. Benken (Giessen) war das Reckerzentrum an der Linth.

Die Schifffahrt auf der Linth ging stark zurück, als 1859 die Bahnlinie Rapperswil – Sargans eröffnet wurde und in den folgenden Jahren weitere Bahnneubauten im flussnahen Gebiet folgten. 1937 fand, mit dem Aufkommen der ersten Lastwagen, die gewerbliche Schifffahrt und Reckerei auf der Linth, die zuletzt noch mit der Zugkraft von Traktoren ausgeübt worden war, ihr Ende. Damit wurden die letzten Ledischiffe, welche zwischen 25 bis 30 Meter lang und etwa 4 Meter breit waren und ein Leergewicht von 90 Tonnen aufwiesen, aus dem Betrieb genommen.

In den vergangenen Jahrzehnten wurde die Linth in erster Linie für den Freizeitverkehr genutzt, bis er 1989 wegen des Brückenneubaues in der Grynau untersagt wurde. Gemäss «Verordnung über die Schifffahrt auf

dem Linthkanal» vom 20. November 2003 kann der Linthingenieur den Verkehr mit Motorschiffen und Flossen sowie das gewerbmässige Befahren des Linthkanals mit anderen Schiffen während der Monate März, April, Juli, August und September wieder bewilligen. Dabei verfügt er Auflagen und Einschränkungen, die dem Schutz der Anlagen dienen.

## **Keine Dampfschiffahrt auf dem Linthkanal**

Auch während der Blütezeit der Schifffahrt haben auf dem Linthkanal keine Dampfschiffe regelmässig verkehrt. Die ursprünglich verfolgte Idee, den Kanal mit Dampfschiffen kursmässig zu befahren, gelang keiner Schifffahrtsgesellschaft. Die Linth wurde, unter Ausnützung der günstigsten Bedingungen, lediglich für zwei Austauschfahrten benützt: Ende Mai 1837 wurde die in diesem Jahr in Betrieb genommene «Linth Escher I» von Zürich nach Weesen verbracht und dieses Dampfschiff Ende April 1839 wiederum via Linthkanal gegen die «Minerva» (Inbetriebnahme 1835) ausgetauscht.

Aus dem Fahrplan für die «Dampfschiffahrt auf dem Zürich- und Walensee» von 1858 geht hervor, dass auf dem Linthkanal von Weesen aus täglich eine Verbindung mittels Ruderschiff («gut bemanntes, gedecktes und bequem eingerichtetes Passagierschiff») angeboten wurde, welches den Anschluss zum Dampfschiffkurs auf dem Zürichsee herstellte. Auch auf der Rückfahrt des Ruderschiffes nach Weesen konnten Passagiere mitfahren.

2004 / Ernst Dörig