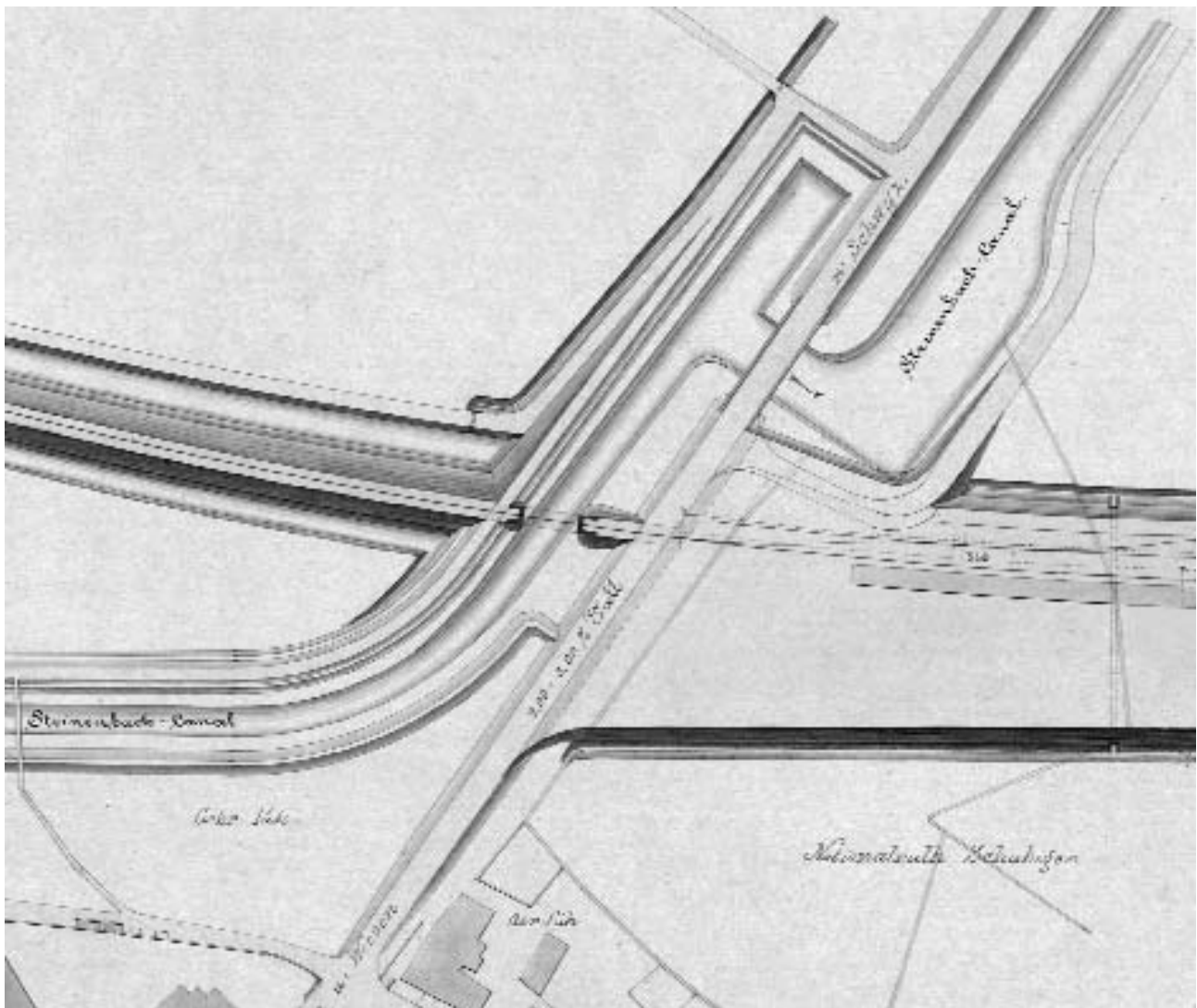


## Schiffstransporte auf dem Steinenbach

Der Steinenbach hat seine heutige Linienführung auf dem Gemeindegebiet von Uznach zwischen 1842 und 1844 erhalten. In diesen Jahren wurde er gründlich korrigiert. Seither fliesst er in geradem Lauf von Benken nach Uznach, biegt hier rechtwinklig zur Grynau ab und mündet dort in den Linth-Hintergraben ein.

Ursprünglich sollte der Steinenbach von Benken (Starrberg) quer durch das Riet direkt zur Grynau geleitet werden. Dass schliesslich die

heutige Linienführung gewählt wurde, ist darauf zurückzuführen, dass die Genossengemeinde (heute Burgerkorporation) Uznach den Steinenbach von Uznach bis zur Einführung in die Linth oder den Oberen Zürichsee schiffbar machen wollte. 1835 hatte das erste Dampfschiff auf dem Zürichsee, die «Minerva», ihre Fahrten aufgenommen. In Uznach wurde damit gerechnet, dass dank des neuen Kanals Dampfschiffe bis nach Uznach fahren könnten und Handel und Verkehr dadurch einen grossen Aufschwung nehmen würden. Im Vordergrund dieser Überlegungen stand – leicht erkennbar – die Hoffnung, dass sich dank der Schifffahrt die Schieferkohle aus den hiesigen Gruben leicht-



Der kleine Schiffshafen am Steinenbachkanal fiel mit dem Bau der Rickenbahnlinie dahin

ter abtransportieren liesse. Der damalige Präsident der Genossengemeinde war Inhaber der wichtigsten Schieferkohlegruben und bereit, grosse Mittel der Genossengemeinde für den von ihm zäh verfolgten Bau eines schiffbaren Kanals einzusetzen.

Am 21. Januar 1838 beschloss die Burger-schaft in der Folge, den Steinenbach so zu dimensionieren, dass er mit grossen Schiffen hätte befahren werden können. Parallel zum gerade verlaufenden neuen Kanal sollte die Strasse nach Grynau erstellt werden. Verfasser des Kanalprojektes war der bekannte Ingenieur Alois Negrelli, dem ab 1838 die Planung des Suezkanals oblag.

## **Hoffnungen erfüllten sich nicht**

Mit Entscheid vom 9. April 1838 verweigerte der Regierungsrat seine Zustimmung zum Kanalbau im geplanten Umfang und zur Gewährung des Enteignungsrechtes. Er begründete den abschlägigen Bescheid mit anderen Prioritäten und verwies auf ein künftiges Bahnprojekt zwischen dem Oberen Zürichsee und dem Walensee. Dennoch bemühte sich die Genossengemeinde weiter um die Genehmigung des abgelehnten Kanalprojektes, bis schliesslich der Grosse Rat am 15. November 1841 dieses nach ausgiebiger Diskussion ebenfalls ablehnte.

Nur einen Monat später entschloss sich die Genossenversammlung zur Ausführung einer einfacheren Bauvariante, welche wenigstens das Befahren des Kanals mit gewöhnlichen Schiffen ermöglichen sollte. Das redimensionierte Projekt wurde in der Folge genehmigt und der Steinenbach so ausgebaut, wie er heute noch besteht. Die Kanaleröffnung erfolgte am 24. Juni 1844.

Aufgrund seiner geringen Tiefe konnte der Steinenbach in den folgenden Jahren nur bei gutem Wasserstand – und somit nur selten –

zum Abtransport von Schieferkohle auf Ledischiffen benützt werden. Nach einiger Zeit war auch dies wegen der Geschiebeablagerungen nicht mehr möglich.

Der Bau des Steinenbachkanals und der Strassenbau hatten der Genossengemeinde, trotz reduziertem Projekt, enorme Schulden beschert. Den ursprünglich bewilligten Baukredit hatte die Genossenversammlung zweimal durch Nachtragskredite aufstocken müssen. Das hartnäckige Festhalten des kanalfreundlichen Teils der Genossenbürger am Bau eines erhofftermassen schiffbaren Kanals führte zu einem tiefen Zerwürfnis innerhalb der Korporation. Den darauf folgenden Bestrebungen, die Genossengemeinde aufzuheben und das Genossengut an die Genossenbürger zu verteilen, war – nach ausgetragenen Rechtsstreit – schliesslich kein Erfolg beschieden. Insgesamt hatten sich die Auseinandersetzungen um den Kanalbau über rund zwei Jahrzehnte erstreckt.

Der bescheidene Schiffshafen am Steinenbach, welcher in der Nähe des heutigen Regenklärbeckens Escherwiese erstellt worden war, fiel mit dem Bau der 1910 eröffneten Rickenbahnlinie und der damit verbundenen Teilverlegung des Steinenbachs dahin.

2004 / Ernst Dörig