

Zeitschrift: Jahrbuch des Historischen Vereins des Kantons Glarus
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Glarus
Band: 29 (1893)

Artikel: Zur Geschichte des glarnerischen Strassenwesens
Autor: Heer, Gottfried / Hefti, N.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-584503>

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: 16.02.2026

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

Zur Geschichte des glarnerischen Strassenwesens.

Vortrag

gehalten im Historischen Verein am 19. Juni 1893 von **Gottfried Heer**.

Aus Anlass der Gründung einer Kirche im Sernftal wird in einer Urkunde vom 7. Dezember 1273 hervorgehoben, dass bisher, da das Sernftal eines besondern Gotteshauses und eines eigenen Priesters ermangelte, oft wegen schweren Gefahren der Wege und wegen der von den Bergen und von jähren Felsen herabstürzenden Lawinen (propter gravia viarum pericula et subitas nivium de montibus et rupibus præruptis resolutiones) die Kranken von den Priestern nicht besucht werden konnten und deshalb manche Menschen leider ohne Sterbesakramente dieses Zeitliche verlassen mussten.¹⁾ Und wer den Eingang ins Sernftal kennt und auch nur einigermaßen in die Zustände voriger Jahrhunderte sich hinein versetzen kann, begreift das Wohlbegründete dieser Bemerkung. Aber auch aus dem Haupttal hören wir ähnliche Klagen. So bezeugte u. 5. März 1349 Johannes Münch, damals Pfarrer von Glarus (wenigstens dem Namen nach; denn thatsächlich residierte er in Basel), dass ihm berichtet worden, seine lieben Pfarrkinder von Schwanden und Umgebung wollen eine eigene Kirche erbauen, weil im Winter daselbst grosse Schneemassen liegen, ebenso Regengüsse derartige Überschwemmungen verursachen, dass sie *nicht ohne grosse Schwierigkeit der Wege* (sine magna difficultate viarum) ihre Pfarrkirche in Glarus zur entsprechenden Zeit besuchen und dem Gottesdienst beiwohnen können, ebenso sein Verweser oft verhindert sei, zu ihnen zu kommen, um im Notfall ihre Beichte anzuhören und sie mit den kirchlichen Sakramenten zu versehen.²⁾

¹⁾ Urkundensammlung des Kantons Glarus. I, pag. 61.

²⁾ e. l. I., pag. 197.

Und derselbe Johannes Münch meldet u. 16. Februar 1350 dem Bischof von Konstanz, dass die Bewohner von Schwanden und umliegender Dörfer zur Winterzeit, bei Schnee- oder Regenwetter oft *vieler* Tage (*per multos dies*) nur mit grosser Schwierigkeit oder auch gar nicht zu der Pfarrkirche in Glarus gelangen und dem Gottesdienst zur rechten Zeit beiwohnen können.¹⁾

Solche zufälligen Bemerkungen geben uns eine Ahnung, wie mangelhaft die Verkehrswege damals im Lande Glarus beschaffen waren: derart, dass selbst zwischen Glarus und Schwanden der Verkehr oft tagelang völlig unterbrochen war. Wir, die wir an Eisenbahnen und Telegraphen gewohnt sind, haben wohl Mühe, uns in diese Zustände zurückzusetzen; wenn wir Hinterländer auch nur einen Tag lang vom Verkehr mit unserer lieben Residenzstadt gänzlich abgeschnitten wären, keine „Zeitung“ und also auch keine „Nachrichten“ mehr von dem, was in der Welt draussen vor sich geht, erhielten, würden wir wohl kaum ruhig schlafen, wir fürchteten, die Welt gehe unter! Damals aber konnte es geschehen, dass selbst die von Schwanden — von denen im Gross- und Kleintal nicht zu reden — tagelang nicht mit der Hauptstadt verkehren konnten.

Allerdings wurde eine solche Verkehrsstörung damals in materieller wie in geistiger Hinsicht viel leichter verschmerzt als heute. Wie viele „Bedürfnisse“ — d. h. Dinge, die uns modernen Menschen zum unbedingten Bedürfnis geworden, — beziehen wir heute aus dem Ausland, von Zürich und Basel nicht nur, sondern aus Ungarn und Russland, Paris und London, sogar Aegypten und Amerika, während jene Zeit sie nicht einmal kannte! Noch wusste man ja nichts von Kaffee, Thee und Chocolate, von Champagner und Bordeaux, von Pariserhüten und Mailänder-Seidenstoffen, und ebensowenig von Steinkohlen aus Saarbrücken und amerikanischer Baumwolle. Da, wie unsere Urkunden bezeugen, auch Korn im Lande selbst gepflanzt wurde²⁾, die vielen Schafe die nötige Wolle für die Kleider lieferten, ein Schmit in Mitlödi³⁾ auch für Werkzeuge und Waffen sorgte, so brauchte ausser einigen

¹⁾ e. l. I, pag. 221.

²⁾ Urkundensammlung I, 103.

³⁾ Urkundensammlung I, pag. 90.

Metallen, sowie Salz und Pfeffer, nicht gerade viel eingeführt zu werden. Grösser als die Einfuhr war allerdings infolge der dem Kloster Säckingen zu leistenden Abgaben der Export, es genügten aber dafür immerhin einfache Saumwege. Aber auch nur solche in ordentlichem Zustande zu erhalten, bereitete oft Schwierigkeiten, und war es nicht immer möglich, zwischen Scylla und Charybdis glücklich hindurch zu kommen. Da die Linth noch ein durchaus willkürliches Regiment führte, bald da bald dort ihren Schutt ablagerte, wie Grund und Boden der Talebene, ihr Linthgeschiebe, noch mannigfach beweisen, jetzt mehr zur Rechten, dann wieder mehr zur Linken ausbog, war es gegeben, dass die Dörfer oder Weiler möglichst berghalb gebaut wurden und dass ebenso auch die diese Dörfer verbindenden Wege an den Bergalden hinführten. Aber eben damit setzte man sich der andern Gefahr aus, von der obige urkundliche Stellen reden, dass Runsen und Lawinen die Wege zerstörten. Immerhin konnte das nur auf kürzere Strecken geschehen, während die Linth sie öfter viele Klafter weit unter Wasser gesetzt und ganz demoliert hätte; deshalb hielten sich die Wege doch noch lieber in möglichster Entfernung von der Linth. Dabei konnte es ihnen dann freilich auch nicht erspart bleiben, dass sie oft in grossen Sprüngen auf und ab gingen; aber die Glarner von damals hatten „einen guten Athem“ und vertrugen darum schon ein bischen Steigen.

Solche an den Bergseiten sich hinziehende Saumwege führten von der nördlichen Landesgrenze ins Land hinein, und der Weg, dem der Näfelser-Fahrtzug folgt, bezeichnet, wie das „Gemälde des Kantons Glarus“ pag. 501 wohl richtig bemerkt, „unzweifelhaft, wenigstens von Glarus bis Netstal die Richtung dieser alten Landstrasse; denn der Näfelser-Fahrtbrief fordert ausdrücklich, dass die Nachkommen bei der Schlachtfeier den Wegen und Stegen der Väter folgen sollen, daher geht denn der Zug nicht über die jetzige Landstrasse, sondern mitten durch die Güter herunter, nach alten Landrechten. Beim Elgis gieng eine Brücke (Alperbrücke) über die Linth und der Saumweg über Ennetbühls und dem obern Teile von Ennenda, am Fusse der roten Riesen und durch die Tursenriether, nach Mitlödi herauf. Von dieser alten Landstrasse sieht man in der roten Riesen noch sehr deutliche

Überreste. Es ist ein ganz schmales, von dicken Mauern eingefasstes Strässchen, das teilweise mit Steinen belegt ist. Da die Alperbrücke schon 1535 abgegangen ist, ist diese Landstrasse jedenfalls schon seit mehreren Jahrhunderten aufgegeben, doch gibt sie uns noch das beste Bild von den Strassen-Einrichtungen unserer Voreltern. Ein ähnlicher Saumweg scheint auch an der linken Talseite heruntergeführt zu haben. Es soll derselbe durch den Haltenwald ins Oberdorf bei Glarus geführt haben und von dort zwischen dem Bergli durch; ferner finden sich in Niederurnen noch Überreste eines alten Saumweges von der Oberwindeck nach der Vorburg, in der Höhe des Burghügels. Von Mollis führte ein Saumweg nach Beglingen und Filzbach herauf, und ebenso Saumwege von Schwanden ins Linthtal, wie durch den Schwanderwald ins Sernftal, von wo ein Gebirgspass nach Bünden herüberging.“

Was den ins Grosstal führenden Weg anbelangt, befand sich derselbe von Schwanden bis Rüti auf der rechten Talseite, indem er nicht über Nitfurn und Luchsingen, sondern über Zusingen, Haslen und Leu (das urkundliche Nesslowe) nach Hätzingen führte; dagegen setzte er bei Rüti (beim jetzigen Schulhaus in dorten) über die Linth und von da durchs sog. Kieligen nach Ennetlinth mit Fortsetzung nach dem Fätschbach und dem Klausen. Dass die Fortsetzung von Rüti aus auf dem linken, westlichen Linthufer erfolgte, wird uns bezeugt durch das vor 1518 verfasste Linthaler-Jahrzeitenbuch, das uns z. B. u. 29. April notiert: „Das Gut ze Kieligen *mit* der Strass“ (diese führte also oberhalb des auf der linken Talseite, südlich vom Stachelberg gelegenen Kieligen vorbei) und u. 14. März: „stosst an die Landstrass in Schefgrub“ (Schöpfgruben). Dass die Strasse bei Rüti von der rechten auf die linke Talseite übersetzte, wird uns übrigens auch bezeugt einerseits durch das Verzeichnis der 1388 in der Mordnacht von Weesen gefallenen Glarner, indem für Rüti (resp. Kilchhöri Betschwanden) ein „Hug Wala *zur Brugg*“ erwähnt wird, anderseits durch den Umstand, dass Ennetlinth seit alten Zeiten, soweit schriftliche und mündliche Überlieferungen zurückreichen (in politischer Beziehung bis 1837) nicht mit dem gegenüberliegenden Linthal-Dorf und -Matt, sondern mit Rüti zu einem Tagwen (im Säckinger Urbarium aufgeführt als „*Nider-Linthal*“ gegenüber

Ober-Linthal, *Linthal-Dorf* und *-Auen*) verbunden war. Obschon der Entfernung nach weiter abgelegen, war es eben mit Rüti bequemer und sicherer verbunden, als mit den durch eine breite Sandwüste von ihm getrennten *Linthal-Dorf* und *-Matt*. Weshalb aber die Strasse bei Rüti über die Linth setzte, ist auch leicht abzusehen. Einesteils veranlasste dazu die für das Anbringen einer Brücke ausserordentlich günstige Gelegenheit, wie sie zwischen Rüti und Schwanden sich nirgends wiederfand, und andernteils die Furcht vor dem Durnagelbach, der seit alten Tagen als ein überaus wilder, wankelmütiger Geselle übelberüchtigt war.¹⁾

Was die Herstellung und Unterhaltung aller dieser Wege betrifft, so fühlte sich damals der Staat, der ja freilich nach heutigen Begriffen noch gar nicht existierte oder wenigstens erst in seinen Windeln lag, keineswegs dazu verpflichtet; er legte vielmehr diese Pflicht ganz einfach auf die Schultern der „Anstösser“. Diese letztern wurden also, wenn eine Runn oder Lawine den Weg auf eine Strecke weit zerstört hatte, angewiesen, denselben wieder in brauchbaren Stand zu stellen, hatten doch sie, wie man annahm, auch das erste und dringendste Bedürfnis, mit der übrigen Welt in Verbindung zu stehen. Freilich konnte es auch geschehen, dass diese Voraussetzung sich als irrtümlich erwies, indem solche Anstösser fanden, sie hätten in eben diesem Moment, da das Bedürfnis einer Strassenreparatur, der Öffnung des von Schlamm und Schutt überführten Weges an sie herantrat, Wichtigeres und Eiligeres zu thun, als eine Arbeit zu verrichten, für die sie niemand bezahlte, und dass sie deshalb sich sehr saumselig in der Ausführung der ihnen zufallenden Aufgabe zeigten. Es ist das sehr begreiflich. So konnte es denn aber in der That geschehen, dass infolge von Regengüssen die Wege „viele Tage“ unbrauchbar blieben. Auf den Fremdenverkehr und die eidgenössische Post hatte man ja noch keine Rücksichten zu nehmen. Es konnte auch geschehen, dass einzelne Widerhaarige

¹⁾ Wann die Landstrasse den Weg übers Kieligen und Schöpfgruben verliess, um von Rüti aus direkt d. h. durchs „Hölzli“ und über den Durnagel nach Linthal zu führen, ist mir unbekannt; ich weiss nur, dass es vor 1712 geschehen sein muss, wie aus der Karte zu Tschudis Glarner Chronik hervorgeht.

nicht bloss für Wiederherstellung des Weges keine Eile zeigten, sondern sogar rundweg die ihnen aufliegende Verpflichtung bestritten, da in dem von Schutt überführten Gebiete die Grenzen und die Abzeichen des alten Weges sich ja allerdings nicht immer ganz leicht nachweisen liessen. Nicht selten musste deshalb der Richter angerufen werden, um solch renitente Anstösser nachdrücklich an ihre Pflicht zu erinnern. Da dieser Grundsatz, wonach die Unterhaltungspflicht der Wege einfach den Anstössern oblag, noch bis ins vorige, z. T. sogar bis in unser Jahrhundert hinein sich forterbte, haben wir in unsern Gemeindsarchiven und wohl da und dort auch in Privathänden noch manche Akten, die auf solcherlei Zwistigkeiten sich beziehen.

Es gab auch Fälle, wo das betreffende, durch eine Runse verwüstete Grundstück die verlangte Erneuerung des Weges nicht mehr rentierte. In solchen Fällen konnte sich der bisherige Besitzer, um die Strassenlast, d. h. die Verpflichtung für den Unterhalt, gegebenenfalls die Neuerstellung der Strasse, von sich abzuwälzen, auch seines Eigentums entschlagen, da dann das betreffende Grundstück dem Tagwen, in dessen Huben es lag, mit Rechten und Pflichten zufiel. Da und dort sind die Tagwen auf eben diesem Wege, ohne ihren Willen, in den Besitz ihrer ersten Allmenden gekommen. Aber auch die Tagwen fanden sich nicht immer willig, die ihnen obliegenden Pflichten so rasch zu erfüllen, als es im öffentlichen Interesse gelegen war, und konnte auch hier der Streit über die dringend geforderten Wegverbesserungen zu Prozessen führen. Von einer solchen Streitigkeit, welche mit Rücksicht auf den Weg nach Engi die Tagwenlüt von Schwanden und die Kilchgenossen des Sernftals mit einander führten, erzählt uns z. B. eine Urkunde vom Jahr 1471 und erlaube ich mir, zur Illustrierung damaliger Zustände und zugleich als Beweis für bisher Gesagtes, denselben wörtlich hier einzufügen. Wie aus der Urkunde erhellt, Ihnen übrigens auch schon sonst aus schriftlicher oder mündlicher Überlieferung bekannt ist, führte damals der Weg von Schwanden aus und bis zur Höflibrücke auf der linken Talseite — der Freibergseite. Wie aber der jetzigen Strasse die Gegend im Stock schon mehrfach gefährlich geworden und vielleicht auch der künftigen Sernftalbahn noch hie und da durch

herunterrollende Steine allzu massive Grösse entbietet, so wurde auch der damalige linksseitige Weg öfters durch Rutschungen, Lawinen etc. belästigt und scheinen dann die von Schwanden nicht immer willig gewesen zu sein, die nötigen Reparaturen nach dem Wunsche der Sernftaler zu besorgen. Doch lassen wir nun das Aktenstück selbst reden. Es lautet wie folgt:

„Ich, Werenher Aebli zuo der zitt Amman ze glarus Vergich ¹⁾ und thuo kund aller mäncklichem mitt dissem brieff, das ich mit den nünen ²⁾ des geschwornen gerichtz offentlich ze gerichtt Saß und kam für mich In offen gericht gemeiner kilchgnossen uss Sarniffthal volmächtig botten mit vollem gewalt an eim teil, vnd der tagwan lütten von Schwanden botten ouch mit vollem gewalt des andern teils. Oeffneten und clagten die vorgeanten uss Sarniffthal von jr selbs und gemeiner kilchgnossen uss Sarniffthal durch ir erlöbten fürsprechen zuo den obgeanten von schwanden, so im gericht under ögen ³⁾ stunden, wie das der weg und die lantstraß so jnn Särniffthal hin ingatt, den si und ander lütt täglich durch dz gantz Jar sumer und winter vast ⁴⁾ bruchen und faren müssent, vast abgangen und zerbrochen sy, Sunder an eim end, das niemand weder libs noch guotz sicher Sy. Darum ein Amman und ein Ratt Ir kilcher uss särniffthal und die von schwanden habent geheissen Beid teil den obgeanten selben abgangenen weg machen, Jetweder teil an sim rechten an schaden ⁵⁾ und sollent die uss särniffthal das recht von denen von schwanden nemmen von des selben wegs wegen, weder teil ⁶⁾ mit recht den weg ze machen uff den andern bringen mugg. Das nun die uss särniffthal getan haben, und hant die von schwanden also mit recht für genomen und zuo inen clagt, wie dz si gott und dem rechten getruwent. Nachdem und si ⁷⁾ an eim end sitzend und alles, das si geleben müssent, schwarlichen und mit grossen Costen hinein bringen und an dem end weder wunn noch weid nutzend noch

¹⁾ Wenn das Kopierbuch des Tagwens Schwanden daraus „vergabe“ macht, so hat es hier, wie auch bei andern Urkunden, das Original nicht richtig verstanden; vergich (von verjehen, vergehen) bedeutet: erkläre, bekräftige. ²⁾ Das Gericht der „Neune“. ³⁾ Augen. ⁴⁾ stark. ⁵⁾ ohne Schaden, ohne dass ihm aus seiner Leistung Nachteil erwachsen sollte. ⁶⁾ welcher Teil. ⁷⁾ Nach dem, wie.

bruchent, und aber an dem end die von schwanden si nutzend und bruchent Holtz und weid, wie Inen eben ist, und ir ligenden gütter an dem end und zuo guttem teil ver In habent. Si sollen den weg an Ir schaden machen, so ferr und¹⁾ jr gütter gand oder (sie) die allmeind nutzent, und begeren darum von jnen gericht und antwurt.

Uff das antwurten die vorgeanten botten von schwanden von jr selbs und gemeiner tagwanlüt wegen, Ouch durch Ir Erlöbten fürsprechen, si truwen nit, das si den weg ze machen schuldig siend. Denn Ir huben und gnossame Irs tagwans gangen witter nit, denn untz an gändlis Ritt²⁾, der usswendig dem abgangnen und zerbrochnen ist, und habent nie witter noch ferrer gemacht, denn untz an den selben Ritt und wenn joch die Lantlüt jeman darzuo gabent, die weg und strass heissen machen, So hiess man si nit witter noch ferer machen, denn an den obgeanten ritt, und nutzent ouch an dem ende hin In weder Holtz, wunn noch weid, denn so vil als ander lütt das öch nutzent. Denn die uss sarnifftal haben heruß werd³⁾ lantzig und am herbst den weg und die strass gemacht untz an den gändlis ritt. Und truwent gott und dem Rechten nach dem und jr fordern den selben weg verbannet, und darzuo das Holtz ob und nit dem weg, darum si ein versigleten brieff habent, der denen uss sarnifftal wist und jnen nit, Si sollent den weg machen und uffhaben als untzher.⁴⁾ Der selbe brieff wist ouch, wer den weg brech⁵⁾, der sol In wider machen; wer dz⁶⁾ nit tuot, der ist umb ein buoss vervallen als dem der brieff dz Inn hat, und dieselb buoss hort⁷⁾ ein Drittel eim amman oder eim weibeli, ein Drittel den leidern und ein Drittel den kilchgnossen uss sarnifftal und sind die von Swanden mit keinen dingen dar Inn begriffen, denn als vil umb zwen leider sond⁸⁾ si dargen.⁹⁾ Daby wol ze verstan ist, das si den weg, darum sich die uss sarnifftal klagent, gantz nüt angatt zuo machen. Sy truwent öch,

¹⁾ so weit als. ²⁾ bis an den Gändlis-Ritt (der Grenze zwischen dem ausschliesslich Schwanden zugehörigen Walde und dem früher von Glarus, Ennenda, Mitlödi, Sool, Schwändi und Schwanden gemeinsam besessenen Walde. ³⁾ nach auswärts. ⁴⁾ bisher. ⁵⁾ Nicht bruch (brauche), wie das c. Kopierbuch liest, sondern breche (zerstöre, verderbe). ⁶⁾ das. ⁷⁾ gehört. ⁸⁾ sollen. ⁹⁾ dargeben, bezeichnen.

si habent from lüt, denen zuo wüssen si, dass die us sarniffal den weg vormal am lanzig und am herbst gemachett habent, die si begerent, dz man si darum verhör. Das ouch beschach, das der alt bannbrief und vil fromm lüt darum verhört wurdent.

Darwider retten¹⁾ aber die uss sarniffal, Si weren ouch allwegen bekantlich gesin und noch, dz si am herbst den weg gebessert und an etlichen enden gemachett habent, si habent den weg aber darum gemachett, das si den winter dester sicherer In und uss gevaren möchtent, es wer mit schlitten oder sust, und truwent nit, das dz Inen an jr rechten kein schaden bringen solle, und setzend dz also beid teil hin zuo recht.

Also nach ansprach, antwurt, red und widerred nach der kuntschaft, so verhört ward, lüt und brieff, So fragt ich obgenanter richter des rechten. Do ward nach miner frag an gemeiner urteil uff den eid erteilt, dz man die sach söl schlachen für die landlüt und dz die lüt darzuo schikent vil oder wenig, Es si die nün oder ander, und die uff die stoss²⁾ gangent, und die besechent und beid teil da verhören, ansprach, red und widerred, kuntschaft, lüt ald³⁾ brieff, und was sich dann die, so von den lantlütten dargeben werden, von des wegs wegen erkennen, wer den machen soll, dabi sol es beliben. Und uf sölichs, als die sach, wie obstat, für die lantlüt komen ist, So habent si ein amman und die nün, die geswornen richter und sust fünff erber bescheiden man von den lantlütten und der gantzen gemeind zuo den nünen geordnet und gegeben, dz die sollent uff die stöss gan und sond si besechen und beschouwen, wie urteil geben hatt, und sollent beid teil verhören, wz⁴⁾ si für bringen wellent oder getruwent zuo geniessen, und sollen sich denn die selben darum bekennen und das recht sprechen, dz si göttlich und recht bedunkt. Das also alles beschechen ist und sind also uff die stöss und an dz end, da denn der weg dozermal abgangen und zerbrochen wz und habent beid teil gar eigentlich verhört, ansprach, antwurt, red und widerred, den bannbrief und kuntschaft als lang untz dz entweder teil nüt mer fürbringen noch dartuon wolt, und also han ich obgenanter richter des rechten gefragt, und ward nach miner frag mit der

¹⁾ redeten. ²⁾ zum Augenschein an Ort und Stelle. ³⁾ oder. ⁴⁾ was.

meren urteil uff den eid erteilt, dz der bannbrieff, so die uss sarniftal vor zitten genommen hand und noch Inne habent, gantz by sinen kreften belibe, wie der wist und seit, und sollent die tagwanlüt von schwanden Nu von hin den weg guot machen und uffhan, dz man den mug saumen und faren untz an die blatten unden am wartstallden, da sant nicolaus Inn ein stock statt, und sollent die usß sarniftal von demselben end hin In machen und soll darzwüschent jederman vor machen, wie die lantlüt dz uffgenommen hand und wellent usß sarniftal ein wagen oder ein schlittweg haben, So sollent si selbs machen an¹⁾ dero von schwanden hilff und zuotuon. Und sond und mugent denn die von schwanden die allmeind, die weid nutzen und bruchen, wie ander lütt Ir allmeind nutzent und bruchent und von des Holtzes wegen, dz mugent si nutzen und bruchen, wie dz von altem herkommen ist. Vermeintent denn die ab sol, dz si die obgenante allmeind ouch welten nutzen und bruchen, das mugent die von schwanden Inen weren mit recht, sie mugent denn zuo beiden teilen üt²⁾ anderst überkommen gütlich mit enander und eins werden, es si, ob die ab sol die allmeind ouch nutzent und bruchent und den von swanden den weg helffent machent; wes si dar jnn eins werden, daby sol es beliben.

Und des ze warem urkund, So han ich obgenanter richter Jetwedem teil der urteil und wes sich die richter erkent habent, ein brieff geben under minem jnsigel, wenn si sich des erkent habent, doch mir und minen erben an schaden. Der geben ist am samstag nach des heiligen Crütztag Im meyen In dem jar als man zalt nach Cristi geburt tussent fierhundert sibenzig und ein jare.“

Wenn vorliegende Urkunde uns davon berichtet, wie sich oft die Nächstbeteiligten sperrten, einen zerstörten Weg wieder in Stand zu stellen, so ersehen wir hier allerdings auch, dass es ab und zu nicht ohne Folgen sein konnte, wenn man freiwillig über seine Pflicht hinaus Verbesserungen besorgte; weil die Sernftaler, um wieder ins Haupttal hinauszukommen, bei früherem Anlass auch auf Schwander-Territorium helfend mit Hand ange-

¹⁾ ohne. ²⁾ irgend etwas.

legt, sollte solches nun als Beweis dienen, dass es ihre Pflicht sei, auch fñrderhin dasselbe zu thun.

Dass sogar die Landsgemeinde sich mit der Sache, die heutzutage nur den Richter beschäftigen wñrde, behelligen musste, erkläre ich mir daraus, dass hier zwei Tagwen im Streite lagen; handelte es sich um einen Privatstreit, so gaben m. Gndigen Herren und Obern die Prozessvollmacht und ernannten die Richter; im vorliegenden Falle dagegen bedurfte es der Autorität der obersten Gewalt, um zwei so ansehnliche Körperschaften den Weg des Rechts zu weisen.

Was speziell den in Frage liegenden Weg betrifft, so erhellt aus der Urkunde deutlich, dass der Weg ins Kleintal damals noch ein blosser Saumweg war und zwar ein oft schlecht genug unterhaltener, stellenweise lebensgefährlicher; immerhin ist unserer Urkunde auch zu entnehmen, dass bereits 1471 in den Herzen der Sernftaler der Wunsch sich regte, statt durch einen blossen Saumweg durch einen sogenannten Karrenweg mit der übrigen Welt verbunden zu sein, und daraus ergibt sich denn wohl auch der weitere Schluss, dass das Haupttal damals im glücklichen Besitz dieses Kommunikationsmittels sich befand, d. h. dass damals die frñhern Saumwege ein kleinwenig erweitert waren, so dass sie wenigstens fñr Karren gebraucht werden konnten. Wann diese Erweiterung stattfand, wissen wir nicht, wahrscheinlich wurde sie allmälig ins Werk gesetzt. Dass aber auch jetzt die Wege immerhin noch eng und schmal genug waren, so eng, dass sie z. B. im Winter die Benñtzung von Schlitten nicht gestatteten und deshalb neben den Sommerwegen besondere Winterschlittwege nötig waren, bezeugt uns, was wir bald nachher über den Zustand dieser Karrenwege aus dem 18. Jahrhundert hören werden.

Eine schwierige Sache waren fñr jene Zeit namentlich auch die Brñcken. Wenn der Unterhalt der Strassen in Hauptsache den Anstössern úberbunden war, so wäre es allerdings das bequemste gewesen, auch mit den Brñcken es ähnlich zu halten. Es ist aber klar, dass in diesem Falle niemand hätte Anstösser sein wollen, d. h. jeder hätte eben den Weg auf der gleichen Seite weiter gefñhrt, um dem Nachbar die Úbernahme der Brñcke zuzuschieben: wo das aber nicht gegangen, so hätte eben der Boden-

besitzer lieber auf sein Eigentum verzichtet, als dass er die Erstellung einer Brücke übernommen hätte. Hier mussten also unbedingt grössere Körperschaften eintreten. Und doch war es auch hier nicht das Land, das die Lasten auf seine Schultern genommen hat, sondern wenn sich die Landsgemeinde von 1471 auch der Brückenfrage — und zwar fürs ganze Land, nicht bloss für die Sernftalstrasse — annahm, so geschah es in dem Sinne, dass sie die Erstellung und den Unterhalt der verschiedenen als nötig erachteten Brücken auf die verschiedenen Tagwen verteilte. Soweit es möglich war, ohne die betreffenden Tagwen zu sehr zu belasten, wurden natürlich die Brücken den nächstgelegenen Gemeinden überbunden; um aber doch die Lasten einigermaßen auszugleichen, konnte auch das andere geschehen, dass für Erstellung neuer Brücken und grössere Reparaturen fernerliegende Gemeinden beigezogen wurden. So war es gegeben, dass „die Walabruck und die Müsslibruck zu machen und zu unterhalten“ der Gemeinde Elm, „die Krauchbruck und die Bruck über den Ueblenbach“ der Gemeinde Matt übergeben wurden; für die kostspieligere Engibruck dagegen schienen die Kräfte der Gemeinde Engi nicht auszureichen und wurden deshalb Gemeinden des Grossstals zur Mithülfe beigezogen; es wurde also verordnet: „bey der Engibruck sollen die von Engi, Betschwanden, Diesbach und Hätzingen alle einander helfen den Fuss machen und die Sashölzer überziehen. Die von Engi aber sollen die Bruck mit guten Leglingen wohl gefirt und Gmünd dick streuen.“ Da die Verpflichtung, an Neubauten und grössern Reparaturen der genannten Brücke mitzuhelfen, den Gemeinden Betschwanden, Diesbach und Hätzingen bis 1892 verblieb, d. h. erst letztes Jahr durch einmalige Leistung von 2000 Fr. abgehoben wurde, hat man da und dort über den Grund dieser Verpflichtung sich gestritten; ich kann keinen andern Grund finden, als das humane Streben der Landsgemeinde von 1471, zu verhüten, dass nicht einzelne Gemeinden übers Mass angestrengt würden.

Im Grosstal lag der Linthaler-Dorfstäg und der Brunbachstäg ¹⁾ selbstverständlich auf der Gemeinde Linthal; „die Bruck

¹⁾ So schreibt das alte Landsbuch, nicht Brummbach. Offenbar steht der Name im Zusammenhang mit Brunwald, Brunalpli etc., und erst als man diesen Zusammenhang vergass, wurde daraus Brummbach.

in der Rüti soll der Tagwen Rüti machen; wann der Tagwen Rüti jedoch die Hölzer gehauen und herfür getan, dass man selbe mit dem Seil ziehen muss, sollen die aus Linthal zwölf starke Arbeiter schicken, die ihnen helfen die Hölzer hinüberziehen und legen; dann sollen die aus der Rüti die Bruck wohl streuen und aufhalten.“

Die Schwanderbrücke kam gegebenermassen dem Tagwen Schwanden zu, den Blattensteg dagegen hatten die vom Leu, von Haslen und Zusingen zu machen und zu unterhalten und den Soolsteg nicht etwa nur Sool und Mitlödi, sondern auch das brückenlose Schwändi hatte hier mitzuhelfen; an der Löntschenbrücke aber hatte, da Glarus an der Alperbruck und dem Steg im Bruch der Hauptanteil zufiel (bei der Alperbruck mussten immerhin die von Ennenda und bei dem Steg im Bruch die von Riedern und Leuzingen mithelfen), vor allem der Eschentagwen in den Riss zu treten, indem bestimmt wurde: „An die Löntschenbruck soll der Tagwen Nitfurn und Luchsingen die Bruck machen, was nicht näher ausbedungen ist, und sollen 12 Legling in der Nähe der Bruck vorrätig haben; ferners, sollen die von Mitlödi, Sool und Schwändi daran ein gut Eichenjoch machen und setzen und unterhalten. Wenn solches geschehen, sollen die von Niederurnen die Sasshölzer dazu thun und hinüberziehen, auch den Drittel der Bruck mit guten gefirten gmünddicken Leglingen streuwen; zu dem End auch zwölf Leglinge bey der Bruck vorrätig haben. Die von Netstall sollen endlich die Bruck unterhalten und die Löcher verstossen, bis dass die Sasshölzer anderwärts müssen gelegt werden, welches dann wie gesagt auf denen von Niederurnen liegt.“

Aus dem folgenden, 16. Jahrhundert hören wir wenig von Fortschritten, die auf dem Gebiete des Strassenwesens gemacht worden wären. Wohl wurde 1571 auf der Tagsatzung in Baden angebracht, Glarus habe sich entschlossen, eine rechte Strasse dem Walensee entlang zu bauen, um den Pass zur Winterszeit stets offen halten zu können, und bitte, da dieses Werk bei 4000 Gulden kosten werde, um die Erlaubnis für Erhebung eines angemessenen Weggeldes; diese Erlaubnis wurde auch prinzipiell erteilt; dennoch blieb die Sache vorderhand Projekt, um erst

30 Jahre später zur Ausführung zu kommen, und auch jetzt nicht durch das Land, sondern einen edeldenkenden Privaten.

„Im Meyen 1603“, berichtet uns Joh. Heinr. Tschudi in seiner Glarnerchronik, pag. 535, „ist vor Landammann, Raht und gesamten Landleuthen erschienen Hauptmann Fridolin Heer, welcher durch Oberst Ludwig Wichser, alt Landammann, vortragen lassen, wie dass er, in Betrachtung und Anerinnerung der oftmahligen Gefahr auf dem Walen-See, auch deren, so noch erst vor einem Jahr daselbst in einem Schiffbruch zu Grunde gegangen¹⁾, ihm fürgenommen, für seine gnädige Herren und Oberen, auch gemeine Landleuthe zukehren, und zu bitten, dass man ihm verwilligen wolte, eine neue Strass an dem Walen-See von der Glarner-Seite, durch die Felsen hinauf, bis ins Mülli-Thal machen zu lassen, auch ihn bei etlich hierbey einbedingten und eröffneten Artickeln zu schützen und zu schirmen. Weil nun diss ein Werk wäre, dass einem Fürsten oder gantzen Land angemessener, als einer Privat-Person, wurde er so wol von der Oberkeit und den Landleuthen, als seinen guten Freunden insbesondere, davon abgemahnet, doch auf Verharrung dessen in seinem Fürnehmen, hat man ihm sothanes Werck als loblich und nützlich gebilliget, die vorgeschlagene Artickel gut geheissen und darum Brieff und Sigel gegeben.“ „Lange hat dieser Weg“, berichtet 172 Jahre später Trümpi in seiner Chronik, „bey den oft gefährlichen Stürmen den See-Reisenden Pass verschaffet. Noch jetzt sind Überreste dieser rühmlichen Anstalt zu

¹⁾ Heer war an eben dem Tag, an dem das berührte Unglück sich ereignete, in Walenstadt gewesen und hatte sich schon an der Schifflande eingefunden, um mit andern zu Schiff nach Weesen zu fahren; mit Rücksicht auf das stürmische Wetter verzichtete er aber auf die Fahrt, um zu Fuss nach Mühlehorn zu pilgern. Während er nun unterwegs sich befindet, sieht er das Schiff, das auch er hatte benutzen wollen, mit den Wellen kämpfen, er sieht es untergehen und hört das Hülferufen der Versinkenden, ohne doch helfen zu können; dies und der Gedanke, wie leicht auch ihm dasselbe hätte widerfahren können, machte einen so tiefen Eindruck auf ihn, dass er sich entschloss, sein Vermögen für Erbauung einer Strasse längs des Walensees zu verwenden. (Während er durch den Bau der Strasse Menschenleben vor der Tücke des Walensees retten wollte, wurde er selbst einige Jahre nachher auf eben dieser durch seine Grossmut geschaffenen Strasse von einem herunterfallenden Stein erschlagen).

sehen, die durch die Erhöhung des See, Schlipfe und Länge der Zeit eingegangen.“

Ausser diesem durch einen Einzelnen ins Werk gesetzten Strassenbau hat auch das 17. Jahrhundert wohl wenig für Verbesserung des Strassenwesens geleistet. Der dreissigjährige Krieg, der auch für die Schweiz, obschon sie nicht selbst an seinen Kämpfen beteiligt war, seine schweren Folgen hatte, die Bündnerwirren, an denen auch Glarus seinen Teil hatte, die konfessionellen Händel im eigenen Hause, sowie die grausame Leere, über welche die Staatskasse fast fortwährend zu klagen hatte, waren wohl Grund genug, um Verbesserungsgedanken fern zu halten. Wie sehr letzteres der Fall war, erhellt wohl aus der Thatsache, dass als 1663 „eine Reformation der gemeinen Regiments-Haushaltung und Abschaffung aller unnötigen Ausgaben“ beschlossen wurde, u. a. auch folgender „Reformations-Artickel zu Papier gebracht und von der Landsgemeinde authentisirt und gutgeheissen worden“: „Das Lands-Baumeister-Amt, welches dem Oberkeitlichen Seckel nur unnothwendige Kosten verursacht, solle nicht mehr besetzt, sondern den Tagwens-Baumeistern die Verbesserung der Strassen übergeben werden.“ Damit verzichtete das Land auf die Aufsicht über Instandstellung der Strassen, und dass durch diesen Verzicht ein Fortschritt erreicht worden wäre, ist kaum abzu-
sehen.

Einen wesentlichen Fortschritt auf dem Gebiete des Verkehrswesens brachte erst das Jahr 1765. Es war aber auch höchste Zeit, sich aufzuraffen und für Verbesserung der gänzlich verwahrlosten Strassen energisch Hand ans Werk zu legen. Die Jahre 1762 und 1764 hatten bekanntlich dem Lande Glarus schreckliche Wasserverheerungen gebracht und dadurch den Brücken, wie den ohnehin vernachlässigten Strassen arg zugesetzt. So war es denn dringend geboten, nicht bloss da und dort zu flicken, sondern in sachverständiger Weise und planmässig die Verbesserung an die Hand zu nehmen. „Der überhand nehmende Zerfall der Landstrassen, daraus so viele Beschwerden für Handel und Wandel, Pferd, Vieh und Waaren her gestammet“, erzählt Chr. Trümpi, ein Zeitgenosse dieser Ereignisse, pag. 648 seiner Chronik, „hatte schon lange bei wackern Patrioten einen Vorsatz erwecket,

auf Verbesserung zu denken. Durch deren Standhaftigkeit ist endlich die hohe Gewalt selbst verleitet worden, dieses nützliche Unternehmen anzubefehlen. Nach Inhalt des Landsgemeinde-Schlusses musste ein dreifacher Land-Rath darüber eintreten, den entworfenen Plan erdauren und das beste abschliessen, damit zum allgemeinen Vortheil des täglichen Handels und Wandels, zum Nutzen, Ehre und Zierd des Lands, nach und nach die Haupt-Landstrassen gut, von genugsamer Breite, dauerhaft in Stand gestellet werden könne.“

Das auf Grund dieses Landsgemeindeschlusses vom dreifachen Landrat u. 16./27. September 1765 gefertigte Gutachten ist vor einiger Zeit in meine Hände gekommen ¹⁾, und erlaube ich mir, dieses Aktenstück hierorts in seinem ganzen Umfang einzufügen, um so mehr, da es ohne Zweifel nicht mehr in etlichen Exemplaren vorhanden und deshalb vielleicht noch keinem von Ihnen zu Gesichte gekommen ist, und vor allem, weil es uns wirklich ein anschauliches Bild vom damaligen Zustand der Strassen und den auf deren Verbesserung abzielenden Bestrebungen gibt. Es trägt den Titel: „*Gutachten und Erkantnuss Mn. Gn. HHerrn und Oberen und eines dreyffachen Land-Raths zu Glaruss, die Verbesserung der Land-Strassen in diesem Canton betreffende; samt einigen wenigen Erläuterungen darüber.*“ Inhaltlich lautet dasselbe folgendermassen:

„Der bedauerliche Zustand und vorstehende gänzliche Zerfall unserer Land-Strassen, welche meistentheils und ursprünglichen nur Saum-Wege, mithin eng, rauch und uneben, voll Stein, Schläg und Morast sind, etc. auch mit Bäumen, Stauden und Dörnen gleichsam verwachsen; von den Anstösseren aber durchgehends, aller Oberkeitlichen Warnungen und Befehlen ungeachtet; theils aus Nachlässigkeit und theils aus Unvermögen schlecht unterhalten; hingegen von dem alltäglichen strengen Fuhrwerk, sonderbar in dem Unter-Land, je länger je mehr ausgefahren und verderbet werden; dahero auch desto schwerer und kostbarer zu erhalten sind, da auch im hauptsächlichen ein Theil derselben

¹⁾ Herr Gemeindspräsident B. H. Tschudi, in dessen Bibliothek ich fragl. Aktenstück kennen lernte, hat dasselbe seither der Landesbibliothek vergabt.

durch Runsen und Erdschlipf ungemein beschädiget, andere aber durch die grossen Wasser zusammt den anstossenden Güteren verderbet, und auf immer unbrauchbar gemacht, ja selbst von den Eigenthümern, samt den Güteren verlassen und heimgestellt worden: so dass wegen diesem schlechten Zustand der Land-Strassen, *dieselben ohne grosse Müh, Kosten und Gefahr fast nicht mehr zu befahren sind*, auch nach der Anzahl des Vorspahns wenig geladen, auf dem Weg viele Zeit zugebracht, Ross und Mann samt Wagen und Geschirr, Beschläg und Kleidung, ja die Gesundheit selbst, bey Menschen und Vieh, in kurzer Zeit ruiniret, zuweilen auch Salz, Korn und Kaufmanns-Gut im Wasser verderbet, deren Aus- und Einfuhr erschwäret, hiedurch aber das Brod und übrige Lebens-Nohtdurft vertheuret, die Handelschaft gehemmet, und der so segensreiche Verdienst geschwächt wird.

Als hat dieser *gefährliche* und schädliche Zustand bedeuteter Land-Strassen M.. Gn. HHerrn und Oberen, auch den Höchsten Gewalt selbst veranlasset, auf eine allgemeine Verbesserung derselben zu gedenken, und zu trachten, wie zum Behuff der Handlungen, Manufacturen und Verdiensten, zwaren nicht auf einmal, sondern nur nach und nach, in unserm ganzen Land, ohne sonderbare Beschwärd, die Haupt-Land-Strassen, nach dem heutigen Exempel aller wolbestellten Staaten und Ländern, so viel möglich, könnten gut, dauerhaft und von genugsamer Breite eingerichtet, und ein vor (für) alle mahl recht ausgebessert, daraufhin aber auch in solch gutem Stand künftighin unterhalten werden. Als wordurch nicht allein die so vielen und schädlichen Lands-Winter-Weg, jedoch ohne den geringsten Abbruch und Nachtheil der besondern und particular Winter-Wegen, um ein vieles vermindert, die Land-Strassen selbst aber auf solchen Fuss dauerhafter, zur Wagen-Fuhr viel kommlicher, und im Stand zu erhalten leichter würden; auch auf solchen guten Wegen, die Knecht, Pferdt, Wägen, Kärren, Ross- und Zug-Geschirr, Beschläg und *Kleidungen* länger ausdauern, die Fuhren mit wenigern Pferden geführet, oder stärker beladen, folglichen viele Fuhr-Pferdt, und an deren Unterhaltung viele Klafter des besten Heuws jährlichen, zum Trost der Baursame und unsers so verderbten Lands, erspart werden könnten: Nebst deme der Fuhrmann auch nicht so

lange Zeit in Wind und Wetter mit seiner Fuhr auf dem Weg zubringen, noch alle Augenblick in Gefahr stehen musste umzulähren und umzukehren, seine Pferdts und Räder zu schädigen und die aufgeladenen Waaren zu verderben; ebenso wenig wäre man dann genötiget, an der Beyäschen mit Hin- und Her-Weidlingen, Auf- und Abladen, Geld und Zeit zu verliehren, und dabey noch zu befahren und zu beförchten, dass die Waaren und Güter ins Wasser fallen, mit Müh und Kosten daraus gezogen, und öfters ohne Hilf, und so zu sagen, vor den Augen verderbet werden möchten.

Welche allgemeine Verbesserung der Haupt-Landstrassen, von einem erfahrenen und berühmten Weg-Meister nicht allein höchst nützlich und notwendig, sondern auch zu bewerkstelligen thunlich und leicht befunden worden.

Da aber eine solche allgemeine Verbesserung und Harstellung der schon zu Grunde gegangenen und noch weiters damit bedrohten Haupt-Landstrassen, so wol als die breitere und zur Wagenfuhr kommlichere Einrichtung derselben, auf einen allein nicht wol zu schieben, indeme solches dem Land-Seckel allein unerträglich und zu bedenklich, denen Gemeinden, in deren Huben sich die Strassen befinden möchten, nicht wol aufzubürden, denen Anstössern aber allein zu schwer, ja unmöglich wäre; da über diss auch der Nutzen so wol als der Schaden, welcher aus guten oder schlechten Land-Strassen entspringet, in seiner Weis allgemein ist, und also jedermann, ohne Ausnahme, obwol mit grossem Unterscheid, betrifft, so funden M. Gn. Herren und Oberen, es wäre der Billichkeit und der Vernunft, ja der Natur selbst am angemessnesten, wann in dieser wichtigen Lands-Angelegenheit, vor einmal mit vereinigten Kräften und gemeinsamlichen zu Werk gegangen, und also

- I. Ein Fund oder Quell bestimmt und ausfündig gemacht wurde, woraus die nöthigen Kösten zu behöriger Ausbesserung und in Standstellung der Haupt-Land-Strassen, ohne sonderbare Beschwerd erhebt und bestritten werden könnten.
- II. Wann eine billiche und gute Lands-Verordnung gemacht wurde, wie die Haupt-Land-Strassen nach und nach durch

das ganze Land eingerichtet und ausgebessert, auch nachhero in Ehren gehalten werden sollten.

- III. Wann die Verbesserungen der Land-Strassen, und die Ort, wo solche am nöthigsten seyen, von dem dreifachen Land-Rath selbstem ausgeworfen wurden. Und
- IV. Wann ein kleiner Ausschuss von wenigen, aber beeydigten Personen bestellet wurde, der so wol die fallenden Gelder zum Besten der Land-Strassen besorgen und getreulich berechnen, als auch dahin sehen müsste, dass die Haupt-Land-Strassen gesetzmässig ausgebessert, eingerichtet und unterhalten wurden; mithin in allweg das vorkehren thäte, was zum Aufnehmen der Haupt-Land-Strassen gereichen, und derselben Abgang und Schaden wenden könnte.

Als nun hierauf der dreyfache Land-Rath den 16./17. Sept. A. 1765 dissjähriger gemeiner Landsgemeind-Erkenntnuss abgehalten worden, so ward darbey gut gefunden, beschlossen und erkennt, wie folget:

- I. Dass das von dem Hohen Gewalt selbstem, zum Behuff der Land-Strassen gewidmete Wein- und Branntwein-Umgeld, wie auch der Vieh- und Pfund-Zohl dahin verwendet werden solle. *a)*
- II. Dass nachfolgendes billiches Weg-Geld auf alle Fuhren gelegt werden solle, welche auf denen verbesserten und hergestellten Land-Strassen in unser Land kommen, und auf denselben daraus gehen. Damit aber desswegen kein Aufschlag der Waaren und Lebens-Mittlen, zum Nachtheil des Publici, sonderbar des armen Manns, erfolge, auch zu keinen begründeten Klägden Anlas gegeben werde, so solle dieses Weg-Geld nicht von den Waaren und Lebens-Mittlen, sondern von dem Fuhrmann *b)*, welcher auf guten Strassen desto

a) Diesen Abgang des gemeinen Land-Seckels zu ersetzen, müsste dann, so lange dieses Einkommen an die Land-Strassen verwendet wird, jährlichen auf Haab und Gut so viel mehr gesteuert werden.

b) Vor (für) einen Sack Korn wird von der Bruck oder von Weesen bis auf Glaruss 20 bis 22 Kreutzer Fuhrlohn bezahlt; führet also ein Fuhrmann mit seinen dreyen Pferdten auf der verbesserten Land-Strass, wie es dermalen schon geschieheth, einen einzigen Sack mehr, als auf

mehr laden kan, erlegt, und bey jedesmaligem Ausgang und Eingang zu Biltten, an der Ziegel-Bruck und in der Beyäschen baar erlegt werden; wie hernach folget:

Desswegen sollen vor das erste Jahr an bemeldten Orten beeydigte Einzieher bestellet, in Zukunft aber hierinn das Beste des Vaterlandes zu besorgen M. Gn. HHerrn aufgetragen und auch überlassen seyn. *c)* Was aber bey einem der drey obbemeldten Orten das Weg-Gelt bezahlt hat, das zahlt dann an dem andern nichts mehr, also nur einfach.

Von diesem Weg-Geld soll niemand ausgenohmen seyn, als einig die Fussgänger, sie mögen Frömbd oder Heimsch seyn.

Von jedem Pferdts oder Zug-Vieh, so vor einem geladenen Wagen, Karren oder Schlitten, zum Land hinaus oder hinein gehet, die Fuhr bestehe aus Wein, Korn, Salz, Heu, Riett, Rinden, Stein, Kalch, oder aus was es immer seyn mag, soll jedesmal Weg-Geld bezahlt werden 6 Kreutzer.

der ehevorigen verdeckten Land-Strass, so hat er davon 20 bis 22 kr. Lohn, und hingegen muss er vor seine drey Pferdts 18 kr. Weg-Gelt bezahlen, folgsam hat er auf diesen einzigen Sack, so er auf drey Pferdts mehr als vorher führet, 2 bis 4 kr. zu gut. Und kan derselbe, wegen der verbesserten Land-Strass am Horn zu Ober-Urnen, auf einer Fuhr von drey Rossen jetzo schon einen Sack Korn mehr führen als vorher, wie viel mehr, und wie viel leichter, wird er dann führen können, wann die Strassen durchgehends verbessert sind? wie wenig kan er dann Ursach haben, an einen Aufschlag des Fuhr-Lohns zu gedenken? und wie froh soll er seyn, wann der Fuhr-Lohn nicht fallet?

Sollten aber, ohngeacht dessen, die Fuhr-Leut, wider Verhoffen, gemeinsamlich einen Aufschlag des Fuhr-Lohns beabreden, so sind Leute genug, die sich vor mehrere oder mindere Jahre verpflichten wollen, alles was zum Land hinein oder hinaus geführt werden soll, ohne einigen Aufschlag um den bisherigen Lohn zu führen, und gleichwol das bestimmte Weg-Gelt zu bezahlen; *nur unter dem Beding, dass dann diese Jahr durch niemand anderst das Lohn-Fuhrwerk betreiben möge!* (Diese hochobrigkeitl. Drohung musste wohl wirken und die Fuhrleute von einer wahrscheinlich geplanten Erhöhung des Fuhrlohns abschrecken. Sie zeigt zugleich, wie für jene Zeit, die auch für Brot und Anken, für Wein u. a. obrigkeittl. Taxen festsetzte, der Gedanke an Monopole weniger gefürchtet war, als heute).

- c)* Es seye durch eine Admodiation, Vergantung, oder auf eine andere dienstliche Weise.

Wann mehr als vier Pferdts vor eine Fuhr gespannt sind, so bezahlt jedes, so diese Zahl übersteiget, doppeltes Weg-Geld. *d)* Einheimische Fuhren, so lähr aus dem Land fahren oder lähr darein kommen, bezahlen nichts. Frömde Wägen, Schlitten, Kärren, samt ihren Pferdten oder Zug-Vieh, so lähr aus dem Land fahren, bezahlen nichts; die aber, so lähr darein kommen, bezahlen von jedem Pferdts oder Zug-Vieh jedesmal 1 Kreutzer.

Eine reitende Person vor sich und ihr Pferdts bezahlt jedesmal beym Aus- und beym Eingang 4 Kreutzer. Kutschen, Chaises, Littieren und dergleichen Fuhrwerk, jedesmal beym Aus- und auch beym Eingang, von jedem Pferdts 10 Kreutzer. Ein Saum-Ross, Esel oder Maul-Thier, so beladen, 2 Kreutzer. Ein lähres Pferdts, Ochs, Rind, Stier, Schwein, Esel etc. 1 Kreutzer. Aller Gattung Schmal-Vieh, das Stuck beym Aus- und Eingang jedesmal 1 Rappen.

- III. Ist zu Aeufnung des zum Land-Strass nöhtigen Fonds oder Satzes von einem Wolweisen Dreyfachen Land-Raht erkannt worden, dass sowol die Ehrsamten Tagwen und Gemeinden, als auch die Particularen, von jedem Klafter Land-Strass, so sie (der Länge nach gemessen) zu erhalten schuldig sind, alle Jahr acht Kreutzer Klafter-Geld abführen und bezahlen, dargegen aber dann weiterer Beschwerd, an dieser ihrer schuldigen Land-Strass überhebt seyn sollen; jedoch soll dieses nur von denen Strassen und Orten gelten, an denen man Oberkeits wegen wird arbeiten müssen, auch nicht länger dauren, als so lang diese Verordnung von dem Hohen Gewalt nicht abgeändert wird. *e)*

Ein Billiches auf diejenigen Güter, Wäyden, Wisen und Rieter zu legen, welchen bey dieser guten Einrichtung der Land-Strassen, die Lands-Winter-Wege, ohne Nachtheil des

d) Weilen die Strassen darvon gar sehr leiden müssen.

e) Als wann einer 100 Klafter lang an die Land-Strass anstosset, bezahlt er nur von 50 Klaffern das Klafter-Geld, weil sein Mitanstösser die andere Hälfte bezahlt; auch zahlen solches nur die, so ihre schuldige Land-Strass nicht selbst in erforderlichen Stand stellen, sondern selbige Lands wegen machen lassen wollen.

Lands, ja zu desselben so wol als des Eigenthümers sonderbarem Vortheil abgenommen und in die Haupt-Land-Strass gezogen werden möchten, ist um einmal eingestellt, bis man sehen werde, wie die Land-Strassen ausfallen thüen. *f)*

- IV. Wurde ferner erkannt, weilen vor jetzo noch kein Weg-Geld gefordert werden kan, auch noch kein Fond oder Satz vorhanden, woraus man bey so sehr verdorbenen Land-Strassen etwas gedeyliches, und dem so heilsam abgesehenen Endzweck des Hohen Gewalts entsprechendes, zum Besten des Lands ausrichten könnte etc. So solle von Zeit zu Zeit, nach erheischender Nohtwendigkeit, ein Capital, gegen billiche Verzinsung entlehnet werden: Damit aber das Land niemals mit diesem Capital und danahen (von daher) fallenden Zinsen beschweret, sondern auch ein Theil darvor auf die Nachkommenschaft, dero die guten Land-Strassen hauptsächlich zu statten kommen, verlegt werde: so soll an dieses Capital und Zins, aus denen obbemeldten Einkünften und Gefällen, alle Jahr Eintausend Gulden wiederum abgezahlt, und damit so lang fortgefahren werden, bis diesere Schuld wieder völlig getilget seyn wird. *g)*

f) Die Winter-Land-Strassen durch die Güter verheeren gewöhnlichermassen dieselben in solcher Breite und so stark, dass die Besizere derselben wenig Nutzen und oft viel Verdruss, Mühe und Kosten danahen haben; dem Land aber überhaupt viel Heuwachs dadurch entrisen wird. Wurden hingegen die Sommer-Land-Strassen nur hin und wieder um 2–3 und an wenigen Orten höchstens bis 4 Schuh breiter gemacht, so wurde dieses Uebel gutentheils gehoben, und die Particular- auch Tagwens- und Gemeinds-Winter-Wege des Guts vor diese ohnschädliche Wohlthat, jährlichen ein gewüsses und billiges zu erlegen willig seyn.

g) Wann also nach dem Ueberschlag vorsichtiger und erfahrner Männern, unsere Landstrassen alle durch das ganze Land, in bemeldt guten Stand zu stellen, fünfzig tausend Gulden kosten wurden, so wären solche auf ersagten Fuss innert 12 Jahren, und zwaren ganz ohnvermerkt, wieder bezahlt; dem Tagelöhner im Land herum wurde darmit Arbeit und Brod verschafft; das Geld bliebe im Land (jederzeit ein wirksames Motiv! — H.), der Nutzen darvon wäre vielfaltig und allgemein; und niemand wurde dardurch gedrückt, oder könnte sich darüber mit Grund beschweren: Der Fuhrmann nicht, weilen er dann viel mehr

Worauf dann des weitern gut befunden und erkennt worden, dass alle vorbenannte zum Behuff der Land-Strassen gewiedmete Einkünfte, in ein eigenen Seckel gethan, und besonders verwaltet, auch zu nichts anderm, als zum Besten der Land-Strassen verwendet, folglichen aus denselben die auf Oberkeitlichen Kosten neu gemachte Land-Strassen, in der Rüti, bey Schwanden und am Horn zu Oberurnen, vorab bezahlt, dannethin aber daraus diejenigen zuerst in Stand gestellet und ausgebessert werden sollen, welche am wenigsten fahrbar sind, und dahero der Ausbesserungen am meisten bedürfen; wer dann solche künftighin unterhalten solle, ist um einmal eingestellt bis die Land-Strassen hergestellt seyn werden.

Damit aber diese Land-Strassen nicht nur für eine kurze Zeit geflickt, sondern probhäftig und ein vor alle mal gemacht, dardurch aber derselben Unterhaltung erleichtert, und die preiswürdigen Absichten des Hohen Gewalts desto gewüsser erreicht werden, so hat ein Wolweiser Dreyfacher Land-Raht erkennt, dass diese Haupt-Land-Strassen gut und daurhaft, auch so viel es sich schicken wird, grad und eben, dessgleichen nach Beschaffenheit der Umständen von *genugsamer Breite gemacht werden sollen, damit sie auch im Winter gebraucht* und dardurch die so Lands-verderblichen Winter-Fahr-Weg, ohne Nachtheil, hin und wieder abgeschafft und vermindert, auch nach und nach die *Diechsel-*

führen kan, als das Weg-Geld ihn kostet; der Reisende nicht, weilen der Fussgänger darvon frey, der Reitende und Fahrende aber dardurch getröstet und erleichtert ist; der Kauf- und Handelsmann nicht, weilen er im Preise der Waaren und Lebens-Mitteln nicht aufschlagen muss und dennoch seine Waaren in Sicherheit hat; der gemeine Landmann nicht, weilen desswegen kein Aufschlag, sondern im Gegentheile auf guten Wegen ein Abschlag der Waaren und Lebens-Mitteln erfolget; der Capitalist nicht, weilen er desswegen nicht mehr zu steuern hat, als was das Wein-Umgelt, samt dem Pfund- und Vieh-Zohl, so zu den Land-Strassen bestimmt sind, wegnihmt; die Nachkommenschaft nicht, weilen sie gute Wege antrifft, und daran keine Beschwerden zu tragen hat; und überhaupt niemand, weilen er nur von denen geforderet wird, welche in das Land und aussert dasselbe reiten, fahren und führen; im Land herum aber jedermann mit Leib und Gut dessen frey ist.

Fuhr, als ein denen Strassen so wol, als denen Fuhrleuten sehr vortheilhaftes und eben desswegen aller Orten übliches Fuhrwerk, in Gang gebracht werden möge.

Wann dahero an einigen Orten ein mühsamer Weg oder Stütz ausgewichen, eine schädliche Krümme abgeschnitten, oder da und dort zu nohtwendiger Verbreiterung der Strass etwas Platzes oder Erdreichs darzu gezogen werden müsste, desgleichen wo etwann Materialia von Steinen, Kiß, Sand, Beschütte etc. am nächsten an der Land-Strass zu haben wären; so ist erkannt, dass die Eigenthümer des eint oder andern gegen billiche und nöhtigen fahls, durch unparteysche Schatzung zu bestimmende Bezahlung oder Abtragung des verursachten Schadens verabfolgen zu lassen schuldig seyn, gleichwol aber dieselben, in beyden Fällen, so viel möglich, geschohnet, die alten Strassen überhaupt beybehalten, mit hin nur kurze und schädliche Zwüsch-Krümme vermitteln werden sollen.

Zu mehrerem Vorthail der Land-Strassen sollen auch keine Bäum näher als 3 Klafter an dieselben gesetzt, die alten gegen die Strass gestücket, auch die Stauden und Grünhäg so beschnitten werden, dass sie nicht auf die Strass hinaus hangen, auch nie höher als vier Schuh seyen.

Die Land-Strassen in gutem Stand desto ehender zu erhalten, sollen die Fuhren nicht überladen und dahero vor keine mehr als vier Stuck Pferdt oder Zug-Vieh gespannt werden, es wäre dann Sach, dass die Fuhr nicht anderst eingerichtet werden könnte.

In Ansehung des Vorzugs, oder welche Land-Strassen zu erst vor die Hand genohmen und ausgebessert werden sollen, finden M. Gn. HHerrn ein Dreyfacher Land-Raht, die so genannte Schwerze am gefährlichsten und dahero in Stand zu stellen am nohtwendigsten zu seyn; damit aber während der Arbeit ob derselben das Fuhrwerk nicht verhindert werde, sondern seinen sichern und richtigen Fortgang über die Ziegel-Bruck haben möge, so solle zu diesem Ende hin die Land-Strass von gedachter Ziegel-Bruck bis gen Nider-Urnen, desgleichen die bey Franz Kungen sel. Haus zu Ober-Urnen,

wie auch die Lands-Tränke oberhalb Nefels, vorläufig und allererstens ausgefüllt und in guten dauerhaften Stand gestellt, nachhero aber von Zeit zu Zeit je die nöhtigste und schlechteste Strasse voraus gemacht, und auf solche Weis nach und nach fürgefahen werden, bis die Land-Strass im ganzen Land aussgebessert, auch gut und dauerhaft seyn, oder von dem Hohen Gewalt eine Abänderung gemacht wird: Inzwüschen soll auch im Hinter-Land, und sonderbar bey dem neuen Weg zu Schwanden, der Augenschein eingenommen, M. Gn. HHerrn und Oberen relatiert, und das Erforderliche der Nohtwendigkeit nach, von Hochdenselben vorgekehrt, und in allem die genaue Aufsicht getragen werden.

Hierauf hat auch die sorgfältige Reflection gewaltet, wer die Land-Strassen nach jetzt erkannter Ordnung ausbessern und in Stand stellen, die Arbeiter erkiesen, anführen und bezahlen, auch die obbestimmten Gelder und Einkünfte der Land-Strass verwalten und besorgen solle etc. Da dann, nach reifer Ueberlegung, befunden und erkannt worden, dass hierzu kein besonders Amt oder eigene Commission erforderlich, sondern nur eine einzige tüchtige und redliche Person nöhtig und genugsam seye. In Zukunft aber könne bey fernern Arbeiten, jederzeit das denen Umständen Angemessene abgeschlossen und verordnet werden. *h)*

Dieser hierzu bestellende Herr solle dahero in Pflicht und Eid genohmen werden, dass er die verordneten Einkünfte, Gelder und Gefälle der Land-Strass getreulich, und ihrer Bestimmung gemäss anwenden und verwalten, die heutigen Tags zu machen erkannten Stuck der Land-Strassen, zu Folg dieser Verordnung ausbessern, einrichten und in Stand stellen, die darzu nöhtige Arbeit und Materialia so

h) So dass, wann die dissmalen zu machen erkannten Stuck der Land-Strass in dem bisherigen Stand seyn werden, dannzumalen wiederum zu bestimmen seyn wird, welcher Theil der Land-Strassen wieder zuerst vor die Hand genohmen und vorzüglich in ersagten Stand gestellt werden solle? auch wem man dann diese Arbeit und die Aufsicht darüber auftragen und anvertrauen wolle?

sparsam und nützlich, als ihm möglich, besorgen und anschaffen, auf gute und getreue Arbeiter unpartheyisch sehen, der Arbeit nach Möglichkeit und Nothwendigkeit persönlich beywohnen, über alles und jedes getreue, redliche und specificierliche Rechnung führen, solche auch alljährlichen im Merzen, M. Gn. Herren und Oberen, zu Handen des Hohen Gewalts ablegen und in allweg das thun und vorkehren wolle, was den Nutzen der ihm anvertrauten Land-Strassen befördern und den Schaden wenden kan, alles getreulich und ohne Gefahr. *i)*

Diesem zu bestellenden Herren ist auch vor seine Belohnung ein Gulden von jedem Tag verordnet und bestimmt worden: und ware hierzu erwehlet und bestellet Herr Rahtsherr und Hauptmann Jacob Schindler von Mollis, welchem zu diesem Ende hin die nöthige Gewalt und Vollmacht ertheilt, und der Hoch-Oberkeitliche Schutz und Schirm feyerlichst versprochen und zugesagt, zugleich auch die oberkennte Beaugenscheinigung der Land-Strassen im Hinter-Land, auch des neuen Wegs bey Schwanden aufgetragen, sonderbar aber der gemessene Befehl gegeben worden, diejenigen, welche sich unberuffen in die Arbeit eindringen wollten, oder unfleissig arbeiten thäten, ohne einigen Lohn fort und aus der Arbeit zu schicken, um welches alles demselben auch ein förmliches Bestellungs-Instrument oder Patent, Namens M. Gn. HHerren des Dreyfachen Land-Rahtes behändiget und zugestellt werden solle.

Endlichen und letztens solle diese ganze Verordnung und ein jedes Stuck oder Theil derselben nicht länger dauern, als so lang sich M. Gn. HHerren und Oberen und die Herren

i) In der Meinung, dass wann im Merzen die Rechnung abgelegt ist, man dann an der darauf folgenden Lands-Gemeind, von dem Betrag der Kosten, so Oberkeits wegen das Jahr durch auf die Land-Strassen sind verwendet worden, Anzeig thun, und daraus abnehmen könne, ob und wie nützlich, sparsam und vorsichtig, auch wo das ausgelegte Geld angewendet worden seye? Wie viel dargegen die oberwehnten Einkünfte der Land-Strass selbiges Jahr ausgetragen und abgeworfen haben? Auch ob und wie weit man dann das folgende Jahr mit diesem Werk fortrücken könne und wolle?

Land-Leuth wohl darbey befinden, und nicht abändern werden, welcher Gewalt desswegen dann auch hiermit denselben feyrlischst vorbehalten und ausbedungen wird. *k)*

Ob auch zu Bestreitung der Kösten, so wegen der in Stand zu stellen erkannten Land-Strassen auflaufen, eine Steuer auff Haab und Gut geleyet werden wolle, ist bis zur künftigen gemeinen Lands-Gemeind eingestellt, wo denne hierüber ein Auszug geschehen solle. *l)*

Actum den 16./27. September 1765.

Wie aus allen Mittheilungen hervorgeht, hat die Obrigkeit durch die Wahl des mit der Strassenverbesserung betrauten Hauptmann und Ratsherr Jacob Schindler von Mollis einen glücklichen Griff gethan. Der Genannte scheint sich mit Energie und Sachkenntnis und zugleich grosser Uneigennützigkeit ¹⁾ seiner Aufgabe

k) Wer also noch etwas bessers auszudenken und anzurathen weiss, dem wird das Land davor zu danken haben.

l) Ob zwaren ein jeder sich eine Freude machen sollte, an ein so gemeinnütziges Werk nach Vermögen mitzuwirken, auch an dessen Erfolg um so da weniger zu zweifeln wäre, als reichlicher jedesmal an Kirchen und andere sonst gute Anstalten freywillig gesteuert worden: so schiene es dennoch bedenklich, die Leute mit einer Steuer an die Land-Strassen anzugreifen, theils weilen selbige *zufolg Land-Artikuls, von denen daran stossenden Gütern erhalten und gemacht werden sollten*, wann es je möglich wäre; theils weilen solches eine völlige Neuerung, und um desto verhasster wäre, als mehr das Land ohne das mit grossen Schulden beladen ist, zu deren Tilgung noch genug zu steuern bleibt; zu dem auch das, was das Wein-Umgelt und der Pfund- und Vieh-Zohl bis dahin in den Lands-Seckel ertragen hat, wieder durch Lands-Steuren dahin ersetzt werden muss; und überdiess es rahtsamer schiene, die Leute nach so schwer erlittenen Wasserschäden, und bey so ungewüßtem Verdienst, um einmal nicht zu überladen; um so da weniger, als solches bey dieser Einrichtung vor jetzo keine Nothwendigkeit ist, indem die obbestimmten Gefälle der Land-Strass seiner Zeit nur ein oder höchstens zwey Jahr länger beybehalten, eben so viel ertragen und zu dem gegenwärtigen Vorhaben genugsam sind; auch noch allezeit eine Steuer zum besten der Land-Strassen erkennt und angelegt werden kan, wann man es über kurz oder lang gut befindet.

¹⁾ Indem er sich mit einem Taglohn von 1 fl. begnügte, soll er für die glückliche Durchführung der ihm übertragenen Arbeit einen Theil seines eigenen Vermögens zugesetzt haben.

entledigt zu haben, so dass die im vorliegenden Gutachten ausgesprochenen Hoffnungen sich erfüllten und auch die Kostenberechnung sich als richtig erwies, indem die wirklichen Ausgaben die in Aussicht genommene Summe von 50,000 fl. kaum überschritten. So meldet der schon mehrerwähnte Chronist Trümpi (pag. 650/51): „die bis 1772“ (die Chronik erschien 1774) „abgelegten Strassen-Rechnungen zeigen, dass in 5 bis 6 Jahren 36,725 fl. obrigkeitlich an die Strassen angewendet worden, ohne das, was verschiedene Tagwen und Particularen selbst gemacht, welches eine ziemliche Summ abwerfen möchte. An obige Summ war aus den bestimmten Quellen schon 11,461 fl. abbezahlt und noch 2056 fl. dem Strassen-Seckel ausstehend. Auch kann man sehen, dass, da die Einnahmen sich von Rechnung zu Rechnung vermehren und die Herstellung der Strassen in wenig Jahren zu End kommt, der Strassen-Seckel durch seine Quellen sich bald auf freyen Fuss setzen könne. Dann sind die Quellen sehr wohl abgetheilt. Von dem Weggeld kann kein Aufschlag der Fracht erfolgen, da der Fuhrmann nun desto mehr und besser führen kan. Man wünschet, dass nun auch die Diechsel-Fuhr unsern Leuthen möchte beliebt werden.“

Bekanntlich sind diese Landstrassen des vorigen Jahrhunderts an vielen Orten noch vorhanden und auch als „Landesfusswege“ für künftigen Gebrauch bestens geschützt (so z. B. in Betschwanden, die ganze Strecke von Hätzingen bis Haslen, bei Mitlödi etc.). Unter unserm, durch die neuen Landstrassen „verwöhnten“ Geschlechte werden nun freilich manche, wenn sie diese Wege wieder begehen, nicht begreifen, dass dieses Revisionswerk damals so allgemein befriedigen konnte, als dies der Fall war. Auch diese „revidirten“ Strassen waren ja doch so schmal, dass für Fuhrwerke, die sich begegneten, es nur an besondern Stellen möglich war, an einander vorbeizukommen. Überdies waren manche ganz bedenkliche „Stütze“ stehen geblieben, weil eine gründliche Reform, die dieselben beseitigt hätte, aus Rücksicht auf die Finanzen, sowie die Unzuverlässigkeit der Linthwuhren nicht möglich war, überdies wohl auch, wie noch die Strassenanlagen des 19. Jahrhunderts bewiesen, „berechtigte“ und vermeintlich berechtigte Privatinteressen da und dort dem Verlassen des bis-

herigen Strassenzuges sich entgegensetzten. Wahrscheinlich war aber das Schindler'sche Projekt von 1765 das beste damals mögliche. Dagegen war es ebenso natürlich, dass im 19. Jahrhundert, sobald die Wunden der Revolutions- und Kriegsjahre zu vernarben begannen und Handel und Industrie einen neuen Aufschwung nahmen, auch der Wunsch erwachte nach Schaffung eines den Forderungen der Neuzeit entsprechenden, rationellen Strassennetzes. Die Erfüllung dieses Wunsches sollte durch dieselben Dreissigerjahre, die auch für das Schulwesen so Grosses leisteten, ebenso auf politischem Gebiete für unsern Kanton folgenreiche und glückliche Umgestaltung brachten, durch die Landsgemeinden von 1834 und 1835 insbesondere, herbeigeführt werden.

Zwei Vorarbeiten sollten immerhin schon die 1820er Jahre bringen: eine Strasse ins Sernftal und die neue Strasse von Mollis-Näfels-Oberurnen. Wenn schon 1471 im Sernftal der Wunsch nach einem „Karrenweg“ sich geltend machte, wenn 1765 eine Strasse ins Sernftal in Aussicht genommen wurde, so blieben das „fromme Wünsche“. Es war daher gewiss von denen im Sernftal keine unverschämte Zudringlichkeit, wenn sie bei der Wiederkehr besserer Zeiten wünschten, dass endlich auch ihr „zur Seite liegendes Alpenthal“ durch eine Landstrasse dem Verkehr erschlossen werde, und deshalb an das 1820er Landsgemeinde-Memorial einen sachbezüglichen Antrag stellten; und ebenso war es nicht mehr als billig, dass die Landsgemeinde diesem Wunsche auch entsprach. Dagegen kann man doch nicht sagen, dass, was lange währt, auch endlich gut geworden, indem die Ausführung unkundigen Händen anvertraut und dadurch verpfuscht wurde. Nachdem die Landsgemeinde vom 13. Mai 1821 den Bau einer fahrbaren Strasse ins Kleintal — d. h. bis Matt — beschlossen hatte, hatte sich der Rat von einem Fachkundigen — Ingenieur Poccobelli aus dem Kanton Tessin — Pläne und Kostenberechnung anfertigen lassen. Nach diesen Plänen verfolgte die Strasse ¹⁾ „zunächst von der Au bei Schwanden bis ins Ginzen so ziemlich die jetzige Richtung, setzte dann aber daselbst, um den

¹⁾ Mitteilungen von Herrn y. in der Neuen Glarner-Zeitung vom 23. April 1885.

Steinschlag auszuweichen, auf das linke Sernfufer auf einer gewölbten Brücke über und wollte unter dem Wartstalden bis zur Engibrücke die Strasse auf dieser Seite des Sernf weiter führen. — Herr Pocobelli machte sich verbindlich, die ganze Strasse für 36,000 fl. nach Plan auszuführen. Die Landsgemeinde verwarf aber diesen Plan unter dem Rufe: man wolle keinen Fremden reich machen; das Geld könne man selbst verdienen. Es wurde sodann beschlossen, die Strasse durch den Steinschlag zu erbauen und zwar „durch eigene Leute“. Der Rat, der mit der Ausführung betraut wurde, übertrug sodann den Bau an den damaligen Tagwenvogt Wild in Mitlödi. Dieser ohne vorher eine durchgehende Aussteckung vorzunehmen, fing mit ca. 40 Mann mitten im Walde, bei der sog. Stafelruns, zu strassnen an. Die einte Hälfte arbeitete in der Warth, die andere gegen die Höfli bei Engi. Überall schmiegte man sich derart an das Terrain an, dass jedes „Bödeli“ zur Anlage der Strasse benutzt wurde, wodurch natürlich, wie der Augenschein heute noch zeigt, nicht nur ein sehr ungleiches Gefälle, sondern unnötiges Steigen und Fallen der Strasse entstand. Nachdem auf diese Art die Strasse auswärts bis zu den obern Warthhäusern und hinterwärts bis zur Engibrücke erstellt war, wusste der ingeniöse Strassenmeister nicht mehr, wie er mit der Strasse in die Au hinunter könne. Er stund am Berge, resp. in der Höhe, ohne sich helfen zu können. In dieser Not ersuchte dann der Rat Herrn Pfarrer Jakob Heer in Matt, für die Strasse aus der Warth nach Schwanden einen Plan zu entwerfen, was dann auch nach sorgfältiger Vermessung geschah. Dass aber auch dieser Teil der Strasse fast unüberwindliche Steigungen enthält, ist wohl selbstverständlich, weil man eben ins Tal hinunter musste und dass diese Bauerei ebenso viel und noch mehr kostete, als wenn die Strasse nach Pocobellis Plan ausgeführt worden wäre, versteht sich wohl auch von selbst. Schon 1824 bezifferten sich nach den der Landsgemeinde gemachten Mitteilungen die Kosten für die Kleintalstrasse „nach Abzug des hiezu bestimmten Wiener-Rezesszinses auf 17,000 fl.“, und noch war ja erst der kleinere Teil der Arbeit getan (die Strecke Wart bis Schwanden war noch nicht einmal begonnen). Statt der 36,000 fl., um welche Pocobelli den Bau übernehmen wollte, soll

sie 70,000 fl. gekostet haben. (Gemälde des Kantons Glarus, pag. 504). So wurde in der That diese erste Strasse, welche unser Jahrhundert baute, zu einem „Denkmal engherziger Beschränktheit und übel angebrachter Sparsamkeit“, konnte aber ebendamit für die zahlreich folgenden weitem Strassenbauten als „Lehrbletz“ gelten.

Die erste, für welche die gemachte Erfahrung Verwendung finden konnte, war wie schon angedeutet, die neue Strasse Oberurnen-Näfels-Mollis. Vom Hörnli bei Oberurnen führte längs des Niedernberges eine beschwerliche, zum Teil gefährliche, durch Erdschlipfe bedrohte Strasse nach Näfels; die Landsgemeinde des Jahres 1824 beschloss deshalb eine neue Strasse. Die Ausführung dieses Beschlusses verzögerte sich aber um ein paar Jahre und scheint zwischen denen von Mollis und den Bürgern von Näfels und Oberurnen manch erbitterten Kampf hervorgerufen zu haben. Die von Näfels wollten „mit der Kirche um das Dorf“, d. h. sie verlangten, dass die neue Strasse wieder im ganzen die alte Richtung verfolge, dem Niedernberg entlang und in den Herrenweg in Näfels einmündend; die von Mollis dagegen wünschten die Anlage der Strasse nach dem von Ratsherr Conrad Schindler im Haltli ausgearbeiteten Projekt, das im wesentlichen das heute ausgeführte Tracé in Vorschlag gebracht und in jeder Hinsicht das richtigere war — nur nicht für Näfels, das mit seinem Projekt auch die Molliser dazu verhalten wollte, den Umweg über Näfels zu nehmen. Von beiden Seiten redete man sich in eine nicht geringe Bitterkeit hinein, und als an der gemeinen Landsgemeinde vom 21. Mai 1826 die Entscheidung zwischen den beiden Projekten getroffen werden sollte, kam es auch an offener Gemeinde zu einem peinlichen Auftritt. Die von Näfels und Oberurnen hatten behauptet, die Landsgemeinde von 1824 habe Korrektur der bisherigen Strasse beschlossen und darum sei es ungesetzlich, nach dem Molliser-Projekt, das eine neue Strasse — nicht Korrektur der bisherigen — bedeute, vorzugehen; sie wollten deshalb auch gegen das Molliser-Projekt folgende Verwahrung zu Protokoll geben: „Wenn gegen jede billige Erwartung wollte entschieden werden, dass dem von der Ehre. Gemeinde Mollis vorgelegten Projekte wollte der Vorzug gegeben werden, wodurch die Gemeinde Näfels

und besonders die von Oberurnen ohne Noth so beträchtlich geschädigt würden, so müsste man mit aller geziemenden Ehrerbietigkeit die Rechte der Gemeinde Näfels feierlichst verwahren, weil der vorgelegte Antrag dem Beschluss von 1824 zuwider sei, der nur die Abänderung der Rauti- und Niederbergstrasse erkannt habe.“¹⁾ Trotzdem diese Protokollverwahrung zurückgewiesen wurde und die Landsgemeinde glaubte, dass ihr kraft ihrer Souveränität zwischen den beiden Projekten die freie Entscheidung zustehe, wollte der präsidierende Landammann Hauser von Näfels, wie es wenigstens Bürgern von Mollis schien, die Frage nicht zur Abstimmung bringen, wodurch jene so sehr in Aufregung kamen, dass sie gegen die Bühne stürmten, einige von ihnen auch auf die Bühne vordrangen und Herrn Hauser das Schwert des Landammanns entrissen, damit ein anderer die Abstimmung vornehme. Nachdem durch die Zwischenkunft des Landstatthalters (C. Heer) der Tumult geschlichtet worden, wurde das Molliser-Projekt mit grosser Mehrheit angenommen. Auch jetzt erhoben die von Näfels und Oberurnen zwar noch ihre Einwendungen und Verwahrung gegen diesen Entscheid²⁾; dagegen konnten sie damit die Ausführung

¹⁾ cf. Dr. Wichser, Cosmus Heer, pag. 86.

²⁾ So erschien September 1827 noch wieder eine (stilistisch schwerfällige) „Denkschrift an sämmtl. liebe Herren Landleute von Glarus“, durch welche obige feierliche Verwahrung erneuert wurde. Durch das Näfeler-Projekt würde das Land, heisst es in dieser Denkschrift, „eine bequeme, sichere und so wenig möglich kostspielige Strasse erhalten, die den festgesetzten Bedingnissen des hohen Gewalts vom Jahr 1824 vollkommen entsprochen hätte. Diese Strasse würde vorzüglich dadurch weniger Kosten-Aufwand erfordert haben, weil die von Oberurnen (welche, im Vorbeigehen gesagt, die beste und sicherste im ganzen Lande ist) beibehalten würde; von da aus durch die Rautifelder über sichern Boden ohne Schwierigkeiten längst einem breiten Fussweg geführt, schon wegen diesem letztern weniger theuer werden musste, und endlich weil sie näher bei dem zum Bau und Unterhalt benötigten Material liegt. Die Bewohner der ehrsamten Gemeinde Mollis, die seit Jahrhunderten mit den Einwohnern desjenigen Theils von Näfels, das Dorf genannt, das Ungemach theilten, einen unangenehmen, beschwerlichen Umweg bis zur Rautibrück machen zu müssen, um das Unterland, wie die letztern, um den obern Theil des Landes zu erreichen, würden beym Eintritt in das Dorf Näfels die neue Strasse angetroffen haben. Im Gegensatz entzieht der neue Antrag der Gemeinde Ober-Urnen die Strasse, und fordert von ihr zum Bau einer neuen, ihr nachtheiligen, kostbaren Boden; das Gemeindgut von Näfels wird ohne

des Beschlusses wohl verzögern, nicht aber verhindern; und wurde daraufhin — unter einem Kostenaufwande von 28,000 fl. — das Schindler'sche Projekt in mustergültiger Weise ausgeführt, so dass eine Vergleichung dieser neuen, 6,3 Meter breiten Strasse mit der eher einem Hohlweg gleichenden alten Strasse so recht geeignet war, die Vorzüge des neuen Systems gegenüber der alten Bauerei ins Licht zu stellen und zur Nachahmung zu reizen. Ohne Zweifel hat die glückliche Ausführung dieser ersten modern gebauten Strasse die Fortschritte, welche die 1835er Landsgemeinde für das glarnerische Strassenwesen brachte, vorbereitet.

Schon 1830 war an das Landsgemeinde-Memorial der Antrag für Korrektur der Strasse von Glarus nach Mitlödi gestellt und auch vom hohen Gewalt angenommen worden. Dagegen verzögerte die Obrigkeit die Ausführung, weil ihr schien, dass mit einer blossen Flickerei der Sache nicht gedient sei, sondern die mit Recht oft verwünschten Hohlensteiner-, Leimen- und Fischlingerstütze durch eine neue Strassenanlage beseitigt werden sollten. Mit eben diesem Antrag gelangte sie denn auch 1833 an die Landsgemeinde. Auch jetzt stiess sie noch auf heftigen Widerstand. Nicht wenige fanden es seltsam, dass die Obrigkeit, statt die erteilten Aufträge auszuführen, mit einem solchen Antrage komme, „durch welchen eine bedeutende Fabrik und mehrere andere Wohnungen gänzlich von der Landstrasse abgeschnitten

Noth von einem End zum Andern durchschnitten und wegen der Entfernung von Unterhalts-Material wird beiden Gemeinden eine für alle Zukunft höchst beschwerliche Last aufgebürdet. — — — Durch diese unwiderlegbare offene Darstellung ist genügend erwiesen, dass einseitige irrige Absichten zum Nachtheil und Ungerechtigkeit verleitet haben; die Bewohner von Näfels und Oberurnen zuversichtlich auf den biedern, rechtlichen Sinn der Herren Landleute vertrauend, hoffen, dass der im Jahr 1826 wegen der Strassen-Korrektur bei Näfels gefasste Beschluss werde zurückgenommen werden, damit nicht Zweitracht und Hass den Frieden unsers theuren Vaterlandes betrüben, sondern Friede und Eintracht dasselbe auf ewige Zeiten beglücke. Schliesslich erneuern die beiden Gemeinden einmüthig ihre Verwahrung aufs feierlichste, und werden alle mögliche ihr zu Gebote stehende Mittel anrufen, um in den von ihren Vorvätern theuer erworbenen Eigenthums-Rechten so wie jede andere Gemeinde unsers freien Vaterlandes geschützt und geschirmt zu erhalten, welches gerechte und billige Begehren die Herren Landleute nach neuerer Erdaurung zuversichtlich anerkennen werden.“

würden.“ Der Fischlingerstutz sei zwar für Herren, welche gern sehr schnell fahren möchten, ein kleines Hindernis, aber nicht die einzige und nicht die schlimmste Passage auf der Strasse ins Tal hinein. Der sog. Mitlödener-Stutz sei z. B. noch viel schlimmerer Natur, indem dort die Strasse durch das Dorf hindurch so enge sei (was er in der Tat war), dass nicht zwei Wagen neben einander vorbeifahren können, welches doch auf dem Fischlingerstutz überall geschehen könne. Ebenso finde sich gerade vor dem Flecken *Schwanden* ein ebenso gefährlicher Stutz und wenn man in einem bergigen Lande in die Höhe kommen wolle, so müsse man eben steigen; anders komme man nicht aufwärts! Auch im Grosstal hätten die Herren von Schwanden noch mehr als einen Stutz, so dass ihnen das Steigen nicht so ungewohnt sein könne. (Glarner-Zeitung vom 9. Mai 1833.) Natürlich leugneten die so Apostrophirten in keiner Weise, dass die zunächst in Frage liegenden „Stütze“ nicht die einzigen seien, gegenteils hielten sie dafür, dass auch noch etliche andere Stütze mit der Zeit beseitigt werden sollten; nur müsse man eben irgendwo einen Anfang machen. So kam es denn an der Landsgemeinde vom 19. Mai 1833 zu „einer lebhaften Diskussion, da die eine Parthei, vorzüglich von *Ennenda*¹⁾, Handhabung des frühern Landsgemeindebeschlusses

¹⁾ Ennenda ereiferte sich für Beibehaltung des alten Strassenzuges, weil derselbe Ennenda näher berührte, als der von Schwanden empfohlene Weg; es war das vom Standpunkt der Gemeinde Ennenda aus einigermassen begreiflich; um so unbegreiflicher war es gewesen, dass dieselbe Gemeinde sich dagegen sperrte, die Strasse noch näher zu bekommen. Die Strassenkommission hatte nämlich zuerst ein Projekt entworfen, die Strasse von Glarus nach Ennenda und über das Uschenrieth nach Mitlödi zu führen. „Aber kaum war Ennenda von diesem Plane in Kenntniss gesetzt, so erhob es allsogleich seine Stimme und verwahrte sich gegen eine Strassenanlage, die zum Teil durch seine eigenthümlichen Besitzungen führen, und von denen es mehr oder weniger bei der Ausführung abgeben musste. Ennenda wusste dieser Verwahrung einen Anstrich von Vaterlandsliebe zu geben.“ (Glarner-Zeitung vom 4. September 1834). Der schöne Allmeindboden reute sie; darum schützten sie vor, sie möchten das Land nicht in so grosse Kosten bringen. Als dann freilich Ennenda es später mannigfach erfuhr, dass es den rechten Moment verpasst und infolge dessen nun eben „links liegen kann“, erwachte die Reue und bekamen diejenigen, welche aus Sorge für ihre Allmeind gegen eine über Ennenda führende Strasse am meisten sich ereifert, manche Vorwürfe zu hören, dass sie sich so engherzig gezeigt hätten.

und blosse Verbesserung der alten Strasse verlangt, die andere Parthei, vorzüglich von *Schwanden*, auf eine Prüfung der Lokalverhältnisse durch Sachkundige, auf Vorlegung von Plänen und Kostenberechnung sowohl wegen der Korrektion der alten, als Anlegung der neuen Strasse und auf daherige gutachtliche Anträge auf 1834 drang. So unverfänglich und bescheiden dieses letztere Begehren war, so sprach die erstere Parthei dennoch, die Landesschulden und die dem neuen Strassenzuge ungünstigen Lokalverhältnisse vorschützend, wiederholt und lebhaft gegen eine neue Strassenanlegung; am Schlusse aber vereinigte man sich denn doch dahin, den Gegenstand an eine Kommission mit Zuzug von Experten zu verweisen, die die Verhältnisse des alten und des projektierten neuen Strassenzuges prüfen, in genugsam früher Zeit Pläne, Kostendevise und Gutachten kund machen solle. Die Frage, ob dann der definitive Entscheid über das Gutachten der Obrigkeit übertragen werden wolle, wurde verneint und entschieden, dass sich die Landsgemeinde diese Schlussnahme vorbehalte.“ (Glarner-Zeitung vom 23. Mai 1833.) Infolge dieses Entscheides hatte dann die Landsgemeinde vom 29. Mai 1834, der ein Gutachten der Herren Oberst Hegner und Lanicca vorlag, und ebenso diejenige vom 24. Mai 1835, der ein von Herrn Negrelli begutachtetes Projekt zur Annahme empfohlen wurde, nochmals mit der „Hohlensteinstrasse“ sich zu befassen. Dabei sprach sich 1835 die Mehrheit der Herren Landleute definitiv zu Gunsten des Negrellischen, sog. „mittlern“ Projektes aus.

Aber dieselbe Landsgemeinde von 1835 hatte auch noch über vier andere Strassenprojekte zu entscheiden. — Schon an die 1834er Landsgemeinde war auch der Antrag gestellt worden, eine Strasse über den Kerenzerberg zu bauen und wurde den Vorstellungen der Molliser und Kerenzer dahin willfahrt, dass Auftrag gegeben wurde, im Jahreslaufe solle eine Kommission mit Zuzug eines unbefangenen Sachverständigen über die Direktion und die Art und Weise der Herstellung ein Gutachten ausarbeiten, und dasselbe der künftigen Landsgemeinde nebst der Kostenberechnung vorlegen.

Und auch die im Eschentagwen hatten bereits der Landsgemeinde von 1834 vorgestellt, wie sie bisher in Rücksicht auf

Verkehrswege schändlich vernachlässigt worden (die bisherige Landstrasse führte, wie oben erwähnt, seit alten Tagen über Haslen nach Hätzingen); „die Bewohner von Nitfurn, Leuggelbach, Luchsingen und Adlenbach haben, wie ihre übrigen Mitlandleute im Jahr 1388 in der Freiheitsschlacht mitgefochten und seither in jeder Hinsicht gleiche Lasten getragen; aber während seither sowohl im Unterland, im Kleinthal, wie auch im Grossthal bis Linthal theils neue Strassen angelegt, theils alte Strassen erweitert und ausgebessert wurden und an diese Kosten auch die Bewohner obiger Dorfschaften ihr Theil abtragen müssen, haben, höre, o freies Volk von Glarus! alle diese Dorfschaften selbst keine brauchbare Strasse. Sollte unglücklicher Weise bei nächtlicher Zeit irgend eine Feuersbrunst ausbrechen, so könnten die benachbarten Gemeinden mit ihren Feuerspritzen nicht einmal zu Hilfe kommen. Und doch sind auch diese Dorfschaften gewerbetreibend, haben eine Bleiche, eine Spinnerei und überdies sind zu Luchsingen und Leuggelbach bedeutende Mineralquellen vorhanden, die nach Sagen der Alten schon Wunderkuren hervorgebracht, und manchem, der sich gleichsam in den Armen des Todes befunden, mit jugendlicher Munterkeit erfüllt und die vermisste Gesundheit wieder hergestellt haben. Darum, o freies Volk von Glarus, wolle nicht mehr länger dieses Missverhältniss zwischen deinen Brüdern im Eschentagwen dulden!“ Wie hätte auch die Landsgemeinde solchen Vorstellungen gegenüber sich hart erzeigen können und dem Appell der allzeit reichstreuen Bürger des Eschentagwens an die Gefühle der Gerechtigkeit und Billigkeit nicht ihr Gehör leihen müssen. Sie beschloss in der That, wie recht und billig, und zwar, wie es scheint, ohne Widerrede im Grundsatz Zustimmung zu dem gestellten Antrag und beauftragte die hohe Obrigkeit, auf die 1835er Landsgemeinde Gutachten und Kostenberechnung für eine Strasse durch den Eschentagwen nach Hätzingen ausarbeiten zu lassen.

Winkten aber so den Bürgern des Eschentagwens, wie denen von Glarus und Mitlödi und denen auf dem Kerenzerberg neue Strassen, sollten denn die von Elm allein ohne Strasse bleiben? Noch führte ja die Kleintalstrasse nur erst bis Matt. Sich erinnernd, dass auch sie freie Bürger von Glarus und Nachkommen

derer, die 1388 bei Näfels gestritten, stellten sie an das 1835er Memorial das Begehren, dass die Sernftalstrasse bis Elm fortgesetzt werde (das Erbstürli kam damals noch nicht in Frage). Wenn aber die von Elm auch eine Strasse wollten und begehrten, sollten denn die von Bilten immer noch mit der alten, holperigen Strasse sich begnügen, während Oberurnen nunmehr durch eine so kunstgerechte Strasse mit Näfels und Mollis verbunden war! Fortsetzung der Unterländerstrasse über Niederurnen und Bilten bis an den Ussbühl, d. h. an die Kantonsgrenze, das war also das fünfte Projekt, das der 1835er Landsgemeinde vorgelegt werden wollte und zum voraus auf Erhöhung zählen durfte, da ja doch die Strasse von Zürich her über Bilten und Niederurnen ins Land führte.

Da alle diese Strassen zum voraus einen Kostenaufwand von 160,000 fl. voraussehen liessen und die daraus erwachsende Strassenschuld auf manches Jahr hinaus eine erhöhte Vermögens- und Kopfsteuer in Aussicht stellte, suchte der Landrat die Sache in Beziehung auf die Strassen nach Elm und über den Kerenzerberg zum mindesten zu verschieben. Die Landsgemeinde dagegen erteilte allen fünf Strassenanlagen ihre Sanktion. Am härtesten fiel dieser Entscheid in Beziehung auf die Kerenzerstrasse. Hier war die Verschiebung auch dadurch motiviert worden, dass, namentlich aus militärischen und allgemein schweizer. Gründen, auch eine Strasse längs des Sees, vom Gäsi nach Mühlehorn, in Vorschlag gebracht worden. Landsfährndrich (nachher Landammann) Dietr. Schindler von Mollis bot alle seine Beredtsamkeit auf, um die Herren Landleute für die von Mollis und Kerenzen gewünschte Strasse zu gewinnen. Dennoch und obschon auch ein Mühlehorner (oder Mühletaler) gegen die Anlegung einer Strasse längs des Sees das Andenken an den auf dieser Linie von einem Stein erschlagenen Hauptmann Fridolin Heer¹⁾ wach rief, schien bei einer ersten Abstimmung die Mehrheit sich eher dafür auszusprechen, dass nach dem Antrag des Landrates die Frage zu weiterer Erdaurung zurückgewiesen werden solle. Bei der Fülle von Strassenprojekten, die allzu lange verschoben, nun auf einmal gelöst werden wollten,

¹⁾ Oben pag. 14, Anmerkung 1.

waren manche doch etwas ängstlich geworden und schenkten der von Ratsherr Ries u. a. ausgesprochenen und nicht unbegründeten Befürchtung Gehör, es möchten die Berechnungen des beigezogenen Ingenieurs für die Sache zu günstig gehalten sein, um die Landsgemeinde nicht durch eine allzu hohe Kostensumme abzuschrecken, in Wirklichkeit aber möchte die Strasse ungleich mehr kosten, als veranschlagt worden sei. Es war deshalb vor auszusehen, dass eine zweite Abstimmung zu Ungunsten der Kerenzerstrasse ausfalle. Da, in diesem kritischen Momente, im Grunde allerdings gegen das Reglement der Landsgemeinde, betrat Landammann Schindler noch einmal die Bühne und beantragte, „den Bau der Kerenzerstrasse von Mollis bis Mühlehorn den Tagwen Kerenzen und Mollis um die Summe von 50,000 fl. zu überlassen, alles inbegriffen — sofern dieselben sich verpflichten, die Strasse unter Leitung eines erfahrenen Strassenbaumeisters nach dem Gutachten der Kommission und den von dem Herrn Fessler in Absicht auf Konstruktion vorgeschlagenen Grundlagen durchgehends zu 16 Schuh Breite solid auszuführen.“ Da die gehegte Befürchtung, dass die Strasse das Land höher zu stehen komme, als der Voranschlag angenommen, durch diesen Vorschlag beseitigt war, pflichtete die Landsgemeinde in ihrer Mehrheit demselben bei. Schon vier Tage nach der Landsgemeinde (28. Mai) beschloss dann auch Mollis einmütig, die Kerenzerstrasse nach den von der Landsgemeinde festgestellten Bedingungen um die Summe von 50,000 fl. zu übernehmen, gleichviel, ob Kerenzen mithalte oder nicht. Aber auch die von Obstalden und Filzbach wollten mitmachen; unter Zurückweisung einer Protestation, welche Bürger von Mühlehorn „wegen ungesetzlicher Auskündung der Gemeinde“ einreichten, beschlossen beide Tagwen, mit Mollis vereint die Strasse zu erstellen. Als dann der Kostenvoranschlag freilich, wie voraus gesagt worden, um viele Tausende überschritten wurde, schlug die Stimmung bei vielen um und folgten auf die Begeisterung, mit der die Strasse beschlossen worden, Enttäuschungen, gegenseitige Vorwürfe und langwierige Prozessverhandlungen.¹⁾ Die

¹⁾ Im Jahr 1835 hatten es die Gemeinden, die in ihrer Begeisterung nur an die Vorteile des Strassenbaus, nicht aber an die Möglichkeit eines Defizits dachten, unterlassen, sich zum voraus zu verständigen, wie ein

Sache selbst wurde dadurch allerdings nicht rückgängig, und heute, denke ich, wird man zweifelsohne weder in Mollis noch auf Kerenzen den Bau bereuen, da auch der Neid es der Kerenzerstrasse wohl zugestehen muss, dass in der ganzen Schweiz wenig schönere Bergstrassen gefunden werden.

Die Strassen von Matt nach Elm, durch den Eschentagwen nach Hätzingen und vom Hörnli bis zum Ussbühl wurden sozusagen einstimmig angenommen; dagegen konnte natürlich doch nicht alles auf einmal zur Ausführung gebracht werden. Nachdem vorerst die Hohlenstein-Strasse ausgeführt worden, wurde 1836 von der Landsgemeinde folgendes weitere Programm gutgeheissen: Es soll 1836 die halbe Biltnerstrasse mit 17,000 fl.
die halbe Eschenstrasse mit 14,000 fl.
und $\frac{1}{5}$ der Kerenzerstrasse mit 10,000 fl.
erbaut und bezahlt werden.

1837 die zweite Hälfte der Biltner- und Eschenstrasse und wieder $\frac{1}{5}$ der Kerenzerstrasse 41,000 fl.

1838 soll die Fortsetzung der Strasse vom Horgenberg nach Schwanden und die Korrektur der Grosstal-Strasse (über Haslen und Hätzingen nach Linthal) nebst $\frac{1}{5}$ der Kerenzerstrasse in einem Betrage von 30,000 fl. erbaut werden.

1839 sollte die Elmerstrasse und wieder $\frac{1}{5}$ der Kerenzerstrasse erbaut werden . . . 20,000 fl.

allfälliges Defizit gedeckt werden solle. Die dadurch veranlassten, langwierigen Prozessverhandlungen wurden erst 1854 durch den Spruch eines Schiedsgerichtes beendet. Da das Land s. Z. Herrn Fessler für Entwerfung der Pläne und der Kostenberechnung angestellt hatte, glaubten die Gemeinden, das Land trage Mitschuld an ihrer Missrechnung (die Strasse soll 98,647 fl. statt der budgetierten 50,000 fl. gekostet haben); sie gelangten deshalb zwei Mal an die Landsgemeinde mit dem Verlangen, dass das Land die ihnen erwachsenen Mehrkosten ganz oder teilweise abnehme. Die Landsgemeinde wies aber beide Mal — des Grundsatzes halber — das eingereichte Gesuch ab. Nachdem 1854 Nov. 22 die Schuld unter die beiden Gemeinden verteilt worden, versuchten die von Kerenzen nochmals, für ihren Teil der Schuld die Mithilfe des Landes zu gewinnen; Landrat und Landsgemeinde glaubten auch diesmal — der Konsequenzen halber — ablehnen zu sollen.

1840 endlich wäre der letzte Fünftel der Kosten für die Kerenzerstrasse zu decken.

So sollte mit einem Kostenaufwand von circa 150,000 Gulden ein vollständiges Strassennetz in 5 Jahren ausgebaut werden. —

Ganz so schnell ging die Sache dann allerdings doch nicht. Vor allem die Kerenzerstrasse, an der 1836, 1837 und 1838 programmässig gebaut worden, blieb 1839 in Obstalden stecken, um erst etliche Jahre später auch nach Mühlehorn heruntergeführt zu werden.

Dass die geplanten Strassen aber auch etwas teurer zu stehen kamen, als 1835 und 1836 angenommen worden, wundert uns auch nicht. So kostete die Biltnerstrasse statt 34,000 fl. vielmehr 43,900 fl. und die Strasse durch den Eschentagwen statt 27,000 fl. sogar 49,526 fl.¹⁾ Als aber nach Beschluss der Landsgemeinde die Grosstalstrasse einer Korrektur unterzogen werden sollte, fand man, dass auch hier statt einer Korrektur vielmehr eine neue Strasse nötig sei, damit nicht diejenigen, die von Glarus auf einer modernen breiten Strasse ins Tal fahren, in Hätzingen auf einmal aus der neuen Zeit ins Mittelalter sich versetzt sähen. Und so folgte denn 1845 auch noch eine neue Strasse nach Linthal, die auch noch wieder an die 19,000 fl. kostete. Dagegen war damit nun das neue Strassennetz glücklich ausgebaut, d. h. es wäre ausgebaut gewesen, wenn die in den 1820er Jahren erbaute Sernftalstrasse richtig gebaut worden wäre. Das war sie aber leider nicht, und musste deshalb nach einem alten Sprüchwort „mit doppeltem Faden genäht werden.“ 1848 wurde eine neue Strasse von Schwanden bis Engibrücke beschlossen und in den folgenden

¹⁾ Dass die Strasse durch den Eschentagwen nicht den heutigen Anforderungen einer Strassenanlage entspricht, sondern in Nitfurn einen ungerechtfertigten Stutz macht, ist bekannt. Wenn man aber dafür öfters einem *Einzelnen* (Ratsherr B.) alle Schuld beimisst, so thut man ihm, wie ich glaube, doch unrecht. Die Strasse entsprach den Anforderungen, welche jene Zeit in dieser Hinsicht stellte; die Strasse sollte Dorf mit Dorf verbinden, daher vielmehr auf locale Bedürfnisse Rücksicht nehmen, als dies nach unsern heutigen Begriffen am Platze ist. Für uns sind die allgemeinen Verkehrsbedürfnisse viel mehr bestimmend; damals hiess es: „Für wen macht man denn Strassen? Nicht für die Leute, wenn man auf die Dörfer keine Rücksicht nehmen wollte?“

Jahren mit einem Kostenaufwand von 121,800 Fr. ausgeführt, der 1855 noch die Strasse von Engibrücke bis Matt (56,000 Fr.) folgte.

Es war selbstverständlich, dass alle diese grossen Ausgaben, welche im Grundsatz durch die 1835er Landsgemeinde beschlossen worden und, die Verzinsung der Schuld nicht mitgerechnet, auf 300,000 fl. zu stehen kamen, unmöglich in wenigen Jahren abgetragen werden konnten. Dagegen herrschte der bestimmte Vorsatz und Wille, die aus der Erbauung der Strassen erwachsende Schuld, die zugleich mit den durch Erbauung eines Rathhauses veranlassten Ausgaben als „Strassen- und Hochbautenschuld“ besonders verwaltet werden sollte, innert einer gewissen Zeitfrist abzutragen. Wenn diese Frist 1836 auf 26 Jahre berechnet wurde und die genannte Schuld 1862 doch noch nicht vollständig getilgt war, auch das Memorial von 1863 für den Rechnungsschluss von 1862 noch eine Strassen- und Hochbautenschuld von 364,858 Fr. berechnet, so darf uns auch das wieder nicht Wunder nehmen, der Rathausbrand von 1853, die neue Sernftalstrasse und der Brand von 1861 standen eben nicht auf dem Programm von 1835. Dagegen konnte 1875 Herr Rats Herr Brunner, der während einer Reihe von Jahren die Strassen- und Hochbautenschuld unentgeltlich verwaltet hatte, konstatieren, dass dieselbe nunmehr vollständig abgetragen sei.

Wir müssen nochmals zu der grossen Reform-Landsgemeinde von 1835 zurückkehren. Sie hat nicht nur neue Strassen gebaut, sondern auch für den Unterhalt der bestehenden, wie der noch zu bauenden Strassen eine neue Bahn eingeschlagen. Bisher stand der Unterhalt bei den Gemeinden, nur dass das Land an die eigentlichen „Landstrassen“ per Klafter ein gewisses Weggeld leistete; in den Gemeinden waren aber nicht überall Wille, Kraft und Einsicht genug vorhanden, um für die gehörige Instandhaltung der Strassen auch wirklich besorgt zu sein. Da und dort waren die Tagwenvögte sehr lässig in Ausführung der ihnen obliegenden Arbeiten. So schreibt, um auch noch ein Stimmungsbild aus dem Anfang der 1830er Jahre hier einzufügen, unterm 13. September 1832 bei Besprechung des Landsgemeinde Memorials ein Einsender der Glarner-Zeitung: „Paragraph 17 des Memorials

sagt wörtlich: Ein ehrl. Landmann begehrt, dass folgender Antrag möchte aufgenommen werden: 1) dass die Strassen in Dörfern und Ortschaften rein gehalten und auf denselben Güllen, sei es von Abtritten, oder Düngerhaufen herrührend, nicht geduldet werden sollen, und 2) dass das Wasser von den Dächern nicht auf die Strassen gerichtet werde. Von der Nothwendigkeit dieser Anordnungen und ihrem Nutzen vollkommen überzeugt, glauben u. Gn. H. u. O. dennoch, es sei nicht der Fall, dass über diese Antäge von dem hohen Gewalt aus eine gesetzliche Bestimmung getroffen, sondern dass die Obrigkeit einfach ermächtigt werde, je nach der Localität, die angemessenen Verfügungen im Sinne der Anträge zu treffen, da, wo es erforderlich ist. Wer nun aber die Dörfer und Dorfschaften durchzieht und Augen zum Sehen hat, der wird finden, dass die Strassen durch das Abwasser von Dächern etc. auf die unverzeihlichste Weise verdorben und oft an den gefährlichsten Stellen mit Steinen, Sand, Holz etc. verlegt werden. Wir dürfen hier nicht nur auf die mit grosser Kostenverschwendung angelegte, aber doch nichts taugende und beispiellos verwahrloste Kleinthal- und auf die der Verbesserung höchst bedürftige Grossthalstrasse aufmerksam machen; werfen wir einen Blick auf die Strassen der Gemeinden des mittlern und untern Theils und namentlich derjenigen der Residenz unseres sonst wackern Strassendirektors, so möchten wir fragen: Ist kein Stoff zum obrigkeitlichen Einschreiten und zur Ertheilung angemessener Verfügungen vorhanden? Zwar hat der Herr Strassendirektor jüngsthin eine drohende Mahnung an die Gemeindsvorsteherschaften erlassen, inwiefern ihr aber nachgelebt und die Drohung selbst in Vollzug gesetzt worden sei, ist schwer einzusehen. — Die schönsten und vorzüglichsten Strassen hat gegenwärtig die Gemeinde Netstall, aber auch hier ist es beinahe ausschliessliches Verdienst eines Einzelnen, des nie genug zu schätzenden und zu lobenden Maurer Jakob Spälti. Dieser betagte Mann hatte und hat zum Theil noch unzählige Hindernisse und Chikanen zu beseitigen, bis man ihn das gute und schöne Werk beginnen liess. Anfänglich sogar mit eigenen Geldopfern, immerhin aber mit seltenem, man dürfte sagen, beispiellosem Gemeinsinn, Festigkeit und Ausdauer hat sich dieser Mann vorerst

seiner Gemeinde, mittelbar aber seinem Gesamtvaterlande gewidmet. Unser Wunsch wäre, dass diese seine Verdienste nicht erst nach seinem Tode gelobt, sondern bei seinen Lebzeiten anerkannt und dessen Kenntnisse, Eifer und Liebe für das Strassenwesen vom Staat, wie es sich gebührte, benutzt und der Mann für seine Dahingebung doch wenigstens durch ein sorgenfreies Alter entschädigt würde.“

Wer freut sich nicht, wo er uneigennütziges Streben, hingebenden Dienst im Interesse des Allgemeinen (sei es nun auf dem Felde der Erziehung oder des kirchlich-religiösen Lebens, sei es in der Fürsorge für Arme und Kranke oder sei es zur Verbesserung der Strassen) wahrnimmt; darum habe ich Vorstehendes auch deswegen hier mitgeteilt, um der Person des Jakob Spälti nach 60 Jahren noch einmal die gebührende Ehre zu erweisen. Noch mehr aber habe ich diese Einsendung von 1832 hier wörtlich angeführt, um die im Eingang derselben berührten Übelstände in Erinnerung zu rufen und damit darzuthun, was für ein bedeutsamer Schritt es war, wenn 1835 der Staat die Leitung des gesamten Strassenwesens, die Besorgung auch des Unterhaltes der Strassen in seine Hand nahm. Das Land war im Begriffe, mit grossen Opfern ein neues Strassennetz zu schaffen; wollte es dabei nicht Gefahr laufen, dass mancherorten die mit grossen Ausgaben erstellten Strassen nachher wieder der Verwahrlosung anheimfallen ¹⁾, dann *musste* es auch die Sorge für den Unterhalt der Strassen auf sich nehmen.

Aus diesen Motiven erwuchs das ziemlich umfangreiche Strassengesetz von 1835. Dasselbe stellte an die Spitze seiner 79 Paragraphen den Grundsatz, dass der Staat die Fürsorge für den Unterhalt der Strassen übernimmt. „Das gemeine Land“ ²⁾,

¹⁾ In der Glarner-Zeitung vom 8. Mai 1834 heisst es u. a.: „Unverzeihlich ist, wie manche Gemeinden ihre Strassen vernachlässigen; unverzeihlich ist, wie sie das Strassengeld in die Tasche stecken und zu Schaden und Nachtheil des allgemeinen Wohls die öffentlichen Strassen zu Grunde gehen lassen. Unbegreiflich ist aber auch, wie das Strassendirektorium gegen solche eigennützige Schacherer mit solcher Nachsicht verfahren kann.“

²⁾ Bekanntlich bestand seit der „Regimentsteilung“ und bis 1837 ein evang. Stand Glarus und ein kath. Stand Glarus; es wäre aber doch komisch gewesen, wenn man auch reformirte und katholische Landstrassen eingeführt hätte; das Strassenwesen war also Sache des *gemeinen* Landes.“

setzte § 1 fest, „übernimmt den Unterhalt derjenigen Landstrassen in unserm Kanton, für welche bisher die resp. Tagwen das sog. Klafter- oder Weggeld bezogen und dagegen die Strassen unterhalten haben, unter nachfolgenden Bedingungen:

- a) Dass die besagten Landstrassen, ehe das Land sie zum Unterhalt übernimmt, in Zeit von 4 Jahren, von der Landsgemeinde 1835 an gerechnet, durch die Tagwen soweit sie von denselben bisher unterhalten worden sind, vorerst *in guten Stand gestellt werden* (nach derjenigen Vorschrift und Bestimmung, welche unter § 4 folgen.¹⁾)
- b) Dass hingegen die Brücken, soweit deren Unterhalt bisher auf Tagwen, Corporationen und Privaten gelastet hatte, weiterhin auf denselben nach Vorschrift zu unterhalten verbleiben.
- c) Dass, soweit nicht durch besondere Verträge oder Bestimmungen etwas anderes festgesetzt ist, der Unterhalt der Strassen *durch die Dörfer* auf den betreffenden Tagwen liegt.
- d) Dass, wenn auch die Landstrassen vom Lande zum Unterhalt übernommen sind, auf den Tagwen die Pflicht verbleibt, zu allen Zeiten die nöthigen und erforderlichen Grien- oder Steingruben für die Strecke Strasse, welche in jedem Tagwen liegt, an möglichst schicklichen und gelegenen Orten anzuweisen, wo das Land das zum Strassenunterhalt erforderliche Material von guter Beschaffenheit unentgeltlich beziehen kann.“

Im fernern wurden schon damals fast alle im heutigen Strassengesetz §§ 29—50 enthaltenen „polizeilichen Vorschriften“ aufgestellt, wobei gewiss diese und jene Bestimmung, die heute als selbstverständlich gilt, damals als Neuerung auftrat; so wenn § 20 verordnete, dass „künftig weder in noch ausser den Dörfern Metzgerstätten *auf der Landstrasse*, so weit die Fahrbahn geht,

¹⁾ Nach § 4 hatten die Tagwen dafür zu sorgen, dass die Strassen überall die nötige Breite (die Landstrassen von der Landesgrenze bis nach Glarus 18 Fuss, Glarus-Linth 16 Fuss, Schwanden-Elm 13 Fuss) hatten, kleinere Unebenheiten, so viel als möglich ausgeglichen und die nötigen Wasserabzüge (bestehen sie in Seitengräben, Dollen oder Durchlässen) angebracht werden.

angebracht, oder auf der Landstrass Vieh geschlachtet werden dürfen.“ (Im Strassengesetz von 1883 hätte das „künftig“ wohl wegbleiben dürfen, da es den Schein erweckt, dass bis dorthin — d. h. bis 1883 — die damit gerügte Unsitte noch fortbestanden).

Eine eingreifende Neuerung, die aber durch den aufgestellten Grundsatz, dass das Land den Unterhalt der Strassen übernehme, zur Notwendigkeit wurde, war die Anstellung eines ständigen „*Strassendirektors*“. Schon vor 1835, d. h. seit Mitte der 1820er Jahre, begegnet uns zwar (z. B. in der oben pag. 37 aufgeführten Einsendung von 1832) ein Strassendirektor; als solcher amtierte in den 1820er Jahren Ratsherr Conrad Schindler im Haltli in Mollis, bekannt als Eschers Mitarbeiter bei der Linthkorrektion, von 1830 weg folgte ihm sein Sohn, Ratsherr Caspar Schindler. Seine Stellung war aber eine gesetzlich unklare und schien mehr vorübergehenden Charakter zu tragen, bestimmt, die in Ausführung begriffenen Strassenbauten zu leiten. Durch das Gesetz von 1835 dagegen wurde dem Strassendirektor (nunmehr „Kantons-Ingenieur“) eine bleibende und gesetzlich genau umschriebene Stellung zugewiesen. Es sollte ihm obliegen:

- a) die Handhabung und Vollziehung der im Strassengesetz und Strassen-Reglement enthaltenen Bestimmungen und Vorschriften;
- b) die sorgfältige Aufsicht über alles, was das Strassenwesen, sowie die Brücken betrifft;
- c) die Anordnung und Leitung des Unterhalts der Strassen und Brücken, soweit sie auf dem Lande liegen;
- d) die Ausführung aller ihm übertragenen Strassen- und Brückenbauten oder sonstigen diesfalsigen Arbeiten und
- e) die Führung der Strassenrechnung.

Demzufolge sollte er in regelmässigen Touren die einzelnen Strassenstrecken unseres Landes besuchen und nachsehen, ob die Wegknechte ihre Pflichten erfüllen, ob die Brücken der Reparatur bedürfen oder ob überhaupt in anderweitigen Beziehungen Stoff zu Klagen oder Anlass zu Verfügungen vorhanden sei. (§ 57.)

Als Entschädigung „für Besorgung der regelmässigen Strassen- und Brückenbeaufsichtigung, für alle schriftlichen Arbeiten, Rapporte, Planzeichnungen, Führung der Rechnung und überhaupt

alle Arbeiten in seinem Hause“ wurde ihm ein Jahrgehalt von 20 Dublonen (205 fl.) ausgesetzt; hatte er aber „bei *neuen* Strassenanlagen oder Brückenbauten Aufträge auf Ort und Stelle zu vollziehen, Pläne aufzunehmen, Vermessungen vorzunehmen und die Aufsicht oder Leitung solcher Arbeiten zu besorgen“, so war ihm ausser dem Fixum von 20 Dublonen auch noch ein Taggeld ausgesetzt (1 fl., wenn er zu Hause sich verköstigen kann, 1 fl. 30 sch., wenn er über Mittag ausser der Gemeinde sich aufhalten muss, 2 fl. 29 sch., wenn er ausser seiner Heimath übernachten muss).

Wenn dem Strassendirektor die Aufsicht über den Strassenunterhalt zukam, so ward der Unterhalt selbst den durch das Strassengesetz von 1835 eingeführten *Wegknechten* übergeben, deren je einer auf 20,000 Fuss Strassenlänge gewählt wurde („lediglich für die Strecke von Schwanden nach Matt werden, mit Hinsicht auf die Strecke durch den Steinschlag statt *einem* — zwei Wegknechte angestellt“).

Über dem Strassendirektor wie den Wegknechten stand aber auch seit 1835 (also vor der neuen Verfassung von 1837 und den durch diese eingeführten „Kommissionen“) „eine *bleibende* Strassenkommission“, bestehend aus 5 Mitgliedern, für 6 Jahre gewählt, als deren „Beisitzer“ der jeweilige Strassendirektor bezeichnet wurde. Alle an die Obrigkeit gelangenden Begehren oder Anträge in Strassen-Angelegenheiten sollten zur Erzielung möglichst gleichartiger Behandlung, je nach der Natur derselben, an die Commission zur Besorgung, Unterstützung oder Begutachtung gewiesen werden.“ Strassenarbeiten, deren Kosten den Betrag von 20 Dublonen nicht übersteigen und gegen welche von keiner Seite Einsprache erfolgte, konnte sie von sich aus verfügen; bei kostspieligern Arbeiten hatte sie „an die Obrigkeit zu referiren“; an diese gingen auch gegen die Verfügungen der Strassenkommission gemachte Einsprachen als die gesetzliche Rekursinstanz. Alljährlich sollte sie auch im Frühjahr durch zwei ihrer Mitglieder sämtliche Strassen des Landes besichtigen und untersuchen.

Wurden durch das neue Strassengesetz dem Lande neue bedeutende Ausgaben zugewiesen, so hatte es selbstverständlich auch die Frage, „wo nehmen“ zu beantworten. Deshalb werden (§ 73) „als *Hülfsmittel*, um die Landstrassen, nachdem sie durch

das Land übernommen sind, gehörigermassen unterhalten zu können, hiefür angewiesen:

a) die *Admodiationsgelder* und zwar nach folgenden Bestimmungen:

vom Eimer *Wein* soll von nun an statt $12\frac{1}{2}$ § zwanzig Schillinge;

vom Eimer Most, der bisher nichts bezahlt hat, künftig sechs Schillinge;

von jeder Bouteille *fremdem Wein* oder *Liqueur* statt 2 kr. künftig ein Batzen;

von jeder Mass *Brantenwein* und gebranntem Wasser ohne Unterschied (den Weingeist, der nicht als Getränk benutzt wird, ausgenommen) statt bisher $\frac{1}{2}$ Batzen von nun an ein Groschen oder $2\frac{1}{2}$ Schilling;

der Viehzoll nach bisheriger Vorschrift erhoben.

b) Das *Weggeld*, welches an den Eingangsstationen Ussbühl, Ziegelbrück und Biäschen in Gemässheit des Tagsatzungsbeschlusses vom 17. Juli 1829 bezogen wird.

c) Der *Brückenzoll* an der Ziegelbrücke nach Abzug der Einzugskosten.

d) Die *Patentgebühren*, so wie dieselben von fremden Hausirern erhoben werden.

e) Von dem Ertrag des *Postwesens* so viel als erforderlich ist, um den ordentlichen Strassenunterhalt zu decken.

f) Die in Folge Uebertretungen des Strassengesetzes verhängten Geldbussen, nach Abzug der dem Kläger allfällig zufallenden Hälfte.“

Während in der Landesrechnung von 1832 die Ausgaben für das Strassenwesen 2037 fl. und die Brückenkosten 819 fl. beanspruchten, nimmt z. B. der Voranschlag pro 1843/44 für den *Unterhalt* der Strassen in Aussicht:

Für Strassendirektion	fl. 850.
Ordentl. Ausgaben für den Unterhalt der Strassen	fl. 4900.
Für Verschiedenes und Unvorhergesehenes . . .	fl. 900.

Zusammen Ausgaben des Landes fl. 6650.

Das „Gemälde des Kantons Glarus“, dem wir diese Angabe entnehmen (pag. 503), nimmt an, dass überdies die Ausgaben der

Tagwen für denselben Zweck ca. 1100 fl. betragen, somit die Gesamtunterhaltungskosten auf 7750 fl. zu stehen kommen; „die Stunde Strasse kostet also einen jährlichen Unterhalt von 500 fl.“

Ich stehe für heute am Schlusse. Ich könnte zwar auch noch über Veränderungen, die das eben besprochene Strassengesetz seit 1835 erfahren, sowie über Verbindungsstrassen, welche gleich Zweigen vom Stamm und den beiden Hauptästen unserer Landstrassen nach verschiedenen Seiten ausgehen und welche — mit staatlicher Subvention — im Jahr 1845 durch ein erstes Strässchen nach Schwändi eröffnet wurden, berichten; ebenso würden Sie vielleicht ein Wort über unsere Eisenbahnwege und über die Gebirgspässe erwarten. Es bleibt das aber besser auf eine spätere Gelegenheit verspart, und schliesse ich deshalb für heute mit der Bitte, dass Sie meine Arbeit, die Ihre Geduld ziemlich lange in Anspruch genommen, dagegen den Mangel an fachmännischer Bildung ¹⁾ deutlich verraten, nicht allzu hart beurteilen, und in der Hoffnung, dass, wenn in 5, 6 Jahren von mir oder einem andern über die heute nicht besprochenen, soeben angedeuteten Punkte referiert wird, dannzumal auch über eine neueste Verbindungsstrasse — über eine Strasse nach den schönen, staub- und bacillenfreien Höhen von Braunwald -- berichtet werden kann.

Anmerkungen zu vorstehendem Referat,

von **N. Hefti**, Kantonsingenieur.

1. Zu pag. 6, Weg ins Sernftal. Dass der erstbekannte Verbindungsweg ins Sernftal auf der linken Talseite genommen wurde, müssen wir mehr einer Zufälligkeit zuschreiben. Die Wahl war gewiss nicht die bessere. Lawinenzüge sind auf beiden Seiten,

¹⁾ Des obbezeichneten Mangels bewusst, habe ich einen Fachmann, Hrn. Kantonsingenieur N. Hefti, um ein Korreferat ersucht und folgen seine fachmännischen Bemerkungen zu meiner Arbeit in extenso, ebenso eine statistische Zusammenstellung, die derselbe gütigst übernommen.

jedoch die grössern und regelmässigeren auf der linken. Steinschläge kommen je nach dem Zeitpunkt der Abholzung auf beiden Seiten vor. Seit den letzten 20 Jahren hat sich die berüchtigte Stockparthie der Sernftalstrasse ungemein gebessert und ist zu erwarten, dass mit dem Fortschreiten des Wachstums der Waldungen auch die Bodenoberfläche sich festige, um später, bei der heutigentags nicht mehr erlaubten Forstraubwirtschaft von ehemals kaum je mehr in bekanntem Umfange sich einzustellen. — Also in dieser Beziehung glaube ich nicht, dass die einte oder andere Talseite den Vorzug verdiene, was aber namentlich der rechten Talseite, längs der sich die heutige Landstrasse hinzieht, den Vorzug zur Anlage von Verkehrswegen gibt, ist die viel sonnigere Lage. Die einstige Anlage einer Strassenbahn wird diese Verhältnisse nicht ändern; es ist daher auch nicht einzusehen, dass der zukünftige Bahntransport sich gefährlicher gestalten als der bisherige mit Wagen und Pferd. Das gefährlichste Moment für den Verkehr war und bleibt die Lawinengefahr. Derselben muss aber beim Bahnbetrieb frühzeitiger durch einfache Betriebs-einstellung begegnet werden, als wie es bis anhin beim Schlittenverkehr notwendig war und geschah; also ist die Gefahr der Überraschung eines Bahnzuges durch eine Lawine eher geringer. Bis alsdann die Bewegungshindernisse der Bahn beseitigt sind und der Betrieb wieder aufgenommen werden kann, werden sich auch in der Regel die Lawinenzüge entleert haben. Einige Tage Betriebsaussetzung einer Lokalbahn bei ausserordentlichen Witterungsverhältnissen können für die Bedeutung der Bahn selbst nicht in die Wagschale fallen.

2. **Zu pag. 30: Pocobellis Plan** aus den 1820er Jahren überschreitet den Sernft bei Schwanden vom linken zum rechten Ufer in der „Herren“ mit Benützung der Insel, da, wo die Spinnerei Paravicini heute ihren Kanal fasst, bleibt auf dem rechten Ufer bis ins „Warthaueli“, setzt über, um nach ca. 600 m wieder auf das rechte Ufer überzugehen, dadurch nur den eigentlichen „Steinschlag“ des rechten Ufers ausweichend. Dass dies damals gerechtfertigt erschienen sein mag, ist glaubwürdig, heute würde eine zweimalige Sernftüberbrückung sich darum nicht lohnen.

Anzunehmen ist, dass das Pocobellische Projekt rationeller ausgefallen sein möchte, als wie der entschieden bedauerliche Missgriff, der dann gethan wurde. Ebenso sicher ist aber auch, dass Pocobellis Übernahme summe von 36,000 fl. bei weitem nicht ausgereicht hätte, um die Strasse von der „Herren“ in Schwanden bis nach Engi mit drei Flussübergängen fertig zu bringen.

3. **Zu pag. 37, Kerenzerstrasse.** Nach den festgesetzten Abänderungen der Bauvorschriften vom März 1836 wurde die Strassenbreite auf 17 Fuss festgesetzt und auch ausgeführt. Die grössten Gefälle bei Mollis-Beglingen betragen $7\frac{1}{2}\%$, um dann in der ganzen fortschreitenden Entwicklung bis Brämboden von 3—5 % zu variieren. Auch auf dem absteigenden Ast von Brämboden bis Mühlehorn werden $7\frac{1}{2}\%$ nie überschritten und nur zum kleinern Teil angewendet. Die Gefällsverhältnisse der Kerenzerstrasse sind für eine Bergstrasse leichte zu bezeichnen. Ob der Culminationspunkt richtig gewählt sei, kann von verschiedenen Standpunkten aus auch verschieden beurteilt werden. In Bezug auf den Frachtenverkehr hätte derselbe so tief wie möglich gewählt werden, sich also nicht über das Dorf Filzbach erheben sollen. Dadurch hätte die landschaftliche Szenerie etwas, aber nicht gar viel, eingebüsst. Dass die Übernahme summe für die baulustigen Gemeinden verderblich wurde, macht sich in gewissen Punkten der Strasse heute noch bemerkbar. Die sämtlichen damals erstellten Durchlässe, die Brücken ausgenommen, wurden, abweichend vom Plane, ungemein primitiv, enge und ungenügend in Konstruktion wie Anzahl erstellt. Dieser nämliche Übelstand macht sich übrigens auf vielen andern Strecken ebenfalls fühlbar, denn bei der damals quasi plötzlich hereingebrochenen bewegten Bau-Campagne wollte wahrscheinlich alles Unternehmer werden und rasch viel Geld verdienen. Es fanden Übernahmen statt, deren sinnlos geschundene Angebote anzunehmen, bei der Obrigkeit nicht hätte verfangen sollen, da doch von Fachleuten Kostendevisen vorlagen, die der Ausführungsmöglichkeit näher lagen. — Das vom bautechnischen Standpunkte aus verwerfliche Princip, einfach das tiefste Angebot verbindlich zu machen, ist das Land zum mindesten nicht billiger gekommen, als wenn nach dem

reellern Grundsatz verfahren worden wäre: „das billigste Angebot von denen, deren Summe auch für mögliche Ausführung Wahrscheinlichkeit bietet, sei zu berücksichtigen, wie auch, dass der Konkurrent ein in der Baubranche erfahrener Mann sei.“

Nebst dem aus den 1820er Jahren an der 1. Kleintalstrasse gemachten „Lehrbletz“ hat sich die Beibehaltung des fälschlichen Billigkeits-Grundsatzes noch verschiedenfach gerächt. So trieb die Erbauung der Eschentagwenstrasse ganz frappante Blüten; z. B. die Strecke Nitfurn-Leuggelbach wurde an einen Heinrich Hösli u. Konsorten um 1645 fl. vergeben, währendem die Kosten auf 4000 fl. anzunehmen waren. Nachdem 1062 Tagewerke verwendet waren, erklärten die Übernehmer ihre Impotenz, weiterzuarbeiten, und suchten um Nachlassung des Accordes nach. Dieselbe wurde nach reiflicher Prüfung der Umstände gewährt, allerdings ohne eine Entschädigung zu verabfolgen, ausgenommen 5 Dublonen für gehabte Barauslagen. An der nämlichen Strasse ist ein eigentliches Unglück zu verzeichnen, zu dem das Sparsamkeitssystem resp. die Vergabung auf dem Wege der Absteigerung nicht am wenigsten beigetragen haben mag, was aus dem Bericht des damals bauleitenden Ingenieur Wild ziemlich glaubwürdig hervorgeht.

Die erste Brücke dieser Strasse, die Luchsingen und Hätzingen hätte verbinden sollen, wurde in Stein als Gewölbe ausgeführt. Ein Kirchmeyer Kläsi & Konsorten übernahmen den Bau um 4750 fl. Der Voranschlag betrug 6600 fl., ein techn. Experte Merian erhöht denselben auf 7000 fl. Die Brücke wurde fertig erstellt, jedoch weigerten sich die Übernehmer lange, die Ausschalung vorzunehmen. Solche musste schliesslich (14 Wochen nach Beendigung des Baues) executorisch besorgt werden, und dabei geschah das Unglück. Nachdem 3 Lehrbogen von den 8 des Gerüstes beseitigt waren, stürzte das Gewölbe allmählig ein. Grund: absolut schlechte Arbeit, unbearbeitete Steine, schlechter Mörtel. Trotz der frevelhaft leichtfertigen Arbeit und trotzdem ihnen der grösste Teil der Accordsumme schon ausbezahlt war, hatten die Übernehmer noch 2000 fl. Einbusse. Um die Leute nicht komplett zu Grunde zu richten, mussten sie des Accordes entbunden werden. (Ratsprotokoll vom 6. Hornung 1839.)

4. **Schlussbemerkungen.** Wenn man heute auf die 1835er Landsgemeinde zurückblickt, muss man anerkennen, dass dieselbe für die glarnerischen Verhältnisse ein bewunderungswürdiger Tag war. Die Zustände müssen allerdings so zurückgebliebene gewesen sein, dass eine leise Berührung von thatkräftiger Hand der Wirkung eines Funkens auf ein Pulverfass gleich kam. Was die 1835er Landsgemeinde geschaffen hat, kann zum grössten Teil auch heute noch als nach richtigen technischen Grundsätzen erstellt, angesehen werden. Wohl sind es einzelne Punkte, die man heute mit mehr oder weniger Recht verurteilt, so der Höhenübergang bei Nitfurn, der allerdings etwas günstiger hätte gestaltet werden können, doch haben wir auch dort und zwar nur auf eine ganz kurze Strecke als Maximum 8 % Steigung, die bald in 7 und 6 übergeht.

Nicht am wenigsten verdient aus diesem Gesichtspunkte auf das Strassenstück „Kreuzplatz-Grund“ im Dorf Schwanden aufmerksam gemacht zu werden. Ein förmliches Defile bildend, sind dort geradezu gefährliche Verhältnisse zu finden.

Das grösste Gefäll der korrektionierten Strassen I. Klasse haben wir am hintern Ende unserer Grosstalstrasse, bei der Kirche in Linthal, wo es nahezu 10 % erreicht, die unkorrektionierte Haslerstrasse hat noch 10,7 als Maximum.

Als die unbegreiflichsten Strassengebilde sind heutigentags die Strecken Glarus-Netstal und Netstal bis ins Schneisigen bei Näfels anzusehen, die ganz unmotiviert Windungen und teilweise auch Steigungen aufweisen. Dieselben sind natürlich nichts anderes als die verbreiterten ältern Strassen aus der frühern Entwicklungsperiode, in der die erste Erstellung ganz besonders dem Sparsamkeitssystem huldigen musste. Wir vermuten, dass das Trace damals möglichst sich den Eigentumsgrenzen anpasste, wobei Grund und Boden vielleicht unentgeltlich oder wenigstens zu einem ganz bedeutend reduzierten Preise erhältlich waren.

Über die Strasse Glarus-Netstal ist in Nr. 8 der Glarner-Zeitung vom 22. Februar 1838, aus den Verhandlungen des dreifachen Landrates zu entnehmen:

„Unter der Rubrik „Strassenbauten“ erschien zuerst ein Antrag auf eine neue Strasse von Netstal in gerader Linie auf

die Kirche¹⁾ in Glarus laufend, anzulegen, so dass sie beim obern Teile des Kirchhofes ein- und beim „schwarzen Adler“ in die alte Strasse wieder ausmünde; der obere Teil des Fleckens wäre dann durch einen Arm mit der neuen Strasse zu verbinden. Der Antrag wurde für unerheblich erklärt, da es allzu viel koste, und, fügen wir bei, dem obern Teile des Fleckens nicht behagen könne. Die Unzweckmässigkeit der jetzigen Strasse und das Bedürfniss einer durchgreifenden Korrektur wird übrigens Niemand bestreiten wollen.“

Wir sehen somit, dass für die Strecke Glarus-Netstal wenigstens ein Versuch zur Anbahnung einer Korrektur gemacht wurde. Über das Fehlschlagen des ersten Anlaufes verwundern wir uns weniger als darüber, dass es damit sein Bewenden haben konnte, dass die nächstbeteiligten grössten Gemeinden Glarus und Netstal nicht erneuert und mit Ausdauer auf Korrektur drangen, die auch anderwärts, wie bei Ennetbühl, zum Durchbruche verhalf.

Von ganz eminenter Tragweite war auch das neu geschaffene Verwaltungssystem mit Übernahme des Unterhalts durch den Staat. Einige noch hängengebliebene mittelalterliche Bestimmungen, den Unterhalt verschiedener Brücken betreffend, wollten wir nicht verurteilen, wenn dieselben heute, nach mehr als einem halben Jahrhundert wieder, beseitigt wären. Der heutigen Zeit gereichen dieselben nicht mehr zur Ehre.

Ein anderer Punkt, der bei der Strassen-Reform der 30er und 40er Jahre und bis auf den heutigen Tag ausser Acht geblieben ist, betrifft die Ausmarchung der eigentlichen Strassengrenzen und ist zu wünschen, dass dieser Übelstand mit der Zeit doch noch beseitigt werde.

Machen wir damit einen guten Anfang mit unsern in der Entstehung begriffenen Alpenstrassen. Auch bleibt die Schaffung eigentlicher Strassenpläne, wie die Strassen nun wirklich erstellt sind, ein für die Verwaltung sehr nahe liegendes Bedürfnis, einer kommenden Zeit vorbehalten, wann neue Projekte weniger mehr die Verwaltungsorgane in Anspruch nehmen.

¹⁾ Ungefähr die Örtlichkeit des heutigen Gerichtshauses am Spielhofplatz.

**Tabellarische Zusammenstellung der hauptsächlichsten
Strassen und Brücken des Kantons Glarus.**

	Länge Kilometer	Breite Meter	Grösste Steigung in o/o	Baukosten (nach Bavier)
I. Kantonsstrassen. (Str. I. Kl.)				Fr.
Schwyz-Grenze - Ussbühl - Bilten- Niederurnen	6,2	6,6	4,5	72,920
Niederurnen - Näfels - Netstalgrenze mit Molliserarm u. Giessensträssch.	7,1	6,3	1—2	164,000(?)
Niederurnen-Ziegelbrücke	1,1	5,4	3,2	2,500
Biäschenstrasse (Biäsche b. Näfels)	3,8	5,1 ¹⁾	2	7,000
Grenze Näfels-Netstal-Glarus . . .	5,0	5,4	7	14,000
Mollis-Netstal	5,1	5,4	6	20,000
Mollis-Mühlehorn (Kerenzerstrasse)	13,1	5,1	7,5	200,000
Glarus-Horgenberg (Hohlensteinstr.)	2,4	4,8	7	26,450
Horgenberg-Schwanden	3,6	5,4	4,4	76,500
Schwanden-Eschentagw.-Hätzingen	5,1	6,3	8	117,780
Schwanden-Haslen-Hätzingen . . .	5,0	3,3-3,9	10,7	16,600
Hätzingen-Linthal	6,3	5,4	10	41,850
Schwanden-Matt, I. Anlage		3,9		200,000(?)
II. Anlage	9,0	5,4	7	179,000
Matt-Elm	5,0	4,5	7—8	54,300
Elm-Hintersteinibach-Erbsthürli . .	3,0	3,6	8,4	30,000
	81,1			
Strasse über den Klausenpass, im Bau	10,8	4,8	8	560,000
				Voranschlag
II. Gemeinde- (Verbindungs-) Strassen. (Str. II. Kl.)				
Bilten-Bahnhof-Rothbrücke (n. Schänis)	1,05	5,0	4—5(?)	
Mühlehorn-Tiefenwinkel	1,8	4,0	5	15,000
Mollis-Bahnhof	0,6	5,4	4,7	75,000
Glarus-Schwändi (von der Strasse I. Kl. beim „Schweizerhaus“) . . .	3,7	3,6	8	52,700
Mitlödi-Sool	1,7	3,6	12	32,000
Schwanden-Sool	0,9	3,0-3,6	14—15	11,600
Schwanden-Schwändi	2,0	3,6	10	20,100
Adlenbacherstrasse	0,4	3,6	7,6	3,600
Linthal-Thierfeld (Auenstrasse) . .	4,8	3,6	12	40,000
Engi-Dorf	1,8	3,6	9,7	
Glarus-Riedern	1,0	4,8	4,3	
Riedern-Klönthal-Richisau-(Kantons- grenze)	14,2	{ 4,8 2,4	15	

¹⁾ variabel

	Konstruktion Material	Spannweite Meter	Erstellungs- jahr
III. Bemerkenswerte Brücken.			
Rothbrücke-Bilten (Linth-Kanal) . . .	Eisen	39,0	1891
Ziegelbrücke (Linth-Kanal)	"	30,0	1867
Biäschenbrücke (Linth-Kanal)	"	39,8	1857
Linthbrücke beim „Bad“ Mollis (Neubau mit Eisen in Aussicht).	Holz	45	1858
Linthbrücke Bahnhofstrasse Mollis . . .	Eisen	45	1876
„ Netstal	"	31,8	1864
„ Ennetbühls	"	37,4	1864
„ Ennenda	"	39,8	1881
„ Schwanden	"	19,8	
„ Hätzingen-Luchsingen	"	21,6	1886
Erlenbrücke Schwanden (Sernft)	"	19,2	1892
Brummbachbrücke Matt (Sernft)	Holz	19,8	1840(?)