

|                     |   |
|---------------------|---|
| <b>Zeitschrift:</b> | Jahrbuch des Historischen Vereins des Kantons Glarus                                    |
| <b>Herausgeber:</b> | Historischer Verein des Kantons Glarus  |
| <b>Band:</b>        | 40 (1915)   |
| <br>                |   |
| <b>Artikel:</b>     | Geschichte des Kantons Glarus von 1770 bis 1798 mit Ausschluss der Untertanengebiete    |
| <b>Autor:</b>       | Hefti, J.   |
| <b>Kapitel:</b>     | 3: Strassenwesen  |
| <b>DOI:</b>         | <a href="https://doi.org/10.5169/seals-584373">https://doi.org/10.5169/seals-584373</a> |

### 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:** 16.01.2026

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

Bei evangelisch Glarus ging die Auslosung des Stipendiums nicht immer so schnell von statten. Aus dem Jahr 1777 hören wir: „item beziecht unser Evangel. Stand die Schueler Pension, Stypendum genannt, jährlich 200 Franken, worüber erkannt worden, dass solches an künftiger Landsgemeinde vergeben werden solle.“ An der Landsgemeinde von 1778 wurde die Ausgabe dieses Stipendiums aber eingestellt, da auch den Evangelischen vom französischen Gesandten die Vorschrift gemacht worden war, dass derjenige, „so das Stipendium erlangt, die Nuzbarkeit darvon in Frankreich verzehren solte“. Deshalb musste für die bevorstehende Privilegien-Konferenz in Solothurn ein Ehrengesandter „instruiert“ werden, um bei dem Gesandten auszuwirken, dass das Stipendium „in unserm Lande auf eine nuzliche Weise verzehrt werden könnte“. Es ist anzunehmen, dass Frankreich darauf einging, denn an der nächsten Landsgemeinde erfolgte die Mitteilung, in welchem Alter die Knaben das Stipendium beziehen, auf welche Art es ausgelost, und wann es auf dem Rathaus abgeholt werden könne.

Von 1788 an wurde das Schülergeld von der Krone Frankreichs keinem Stand mehr ausbezahlt. Vor einem Jahr war das evangelische Glarner Stipendium noch ausgelost worden und hatte einen armen Knaben von Nussbühl bei Bilten getroffen. Die wohlwollende evangelische Landsgemeinde beschloss, da das Schulgeld nicht mehr einlief, den Betrag von der Pension zu nehmen.<sup>20)</sup>

### III. Strassenwesen.

Die ersten Wege, welche die Verbindung der einzelnen Gemeinden notdürftig vermittelten, waren Saumwege. Mit der Zeit fand eine Erweiterung derselben statt, so dass sie wenigstens mit Karren befahren werden konnten. Diese sogenannten Karrenwege waren nichts weniger als ideal. Durchwegs steinig, bald

<sup>20)</sup> Evang. Landsgemeindeprotokoll 1770—1799. Evang. Landsgemeinde vom 30. April 1788. Art. 9.

schmal, bald breit, führten sie in steilen „Stützen“ auf- und abwärts. Schon längst hatten einsichtige Männer eine Verbesserung gefordert, doch erst der steigende Handel und die aufblühende Industrie beförderten die Ausführung ihrer berechtigten Wünsche.

Im Jahr 1748 hatte die Landsgemeinde beschlossen, die Anstösser zu verpflichten, ihre angrenzenden Strassenteile innert 4 Wochen in guten Stand zu setzen. Den Ungehorsamen gegenüber erhielt der Landseckelmeister die Berechtigung, die Arbeiten auf ihre Kosten ausführen zu lassen. Aber auch diese Bestimmung führte zu keiner Verbesserung. Die Anstösser liessen sich die Straßen herstellen, blieben aber mit den Zahlungen nicht nur im Rückstand, sondern verweigerten sie geradezu. Unmöglich konnte aber der Staat bei seinen wenigen verfügbaren Mitteln die ganze Verpflichtung auf sich laden und sah sich deshalb zur Ausarbeitung neuer Bestimmungen genötigt. Im Jahr 1756 wurden 7 Artikel, von denen man mehr Erfolg erhoffte, verfasst und ins Landsbuch eingetragen. Diese forderten gründliche Instandstellung der Straßen. Die Aufsicht über die Straßenverbesserung wurde in jedem Tagwen einem besonderen Straßenmeister übertragen. Durch diese verordneten Aufseher hoffte der Landrat die Straßen ihrem schlechten Zustand zu entreissen. Die vor dem Rat erschienenen Straßenmeister erhielten nach der Eidesleistung „die behörig nötige Instruktion“ schriftlich zuge stellt.

Leider gab es unter den Landsleuten „Ohngehorsame“ und Widersezende“. Einem entschiedenen Vorgehen gegen die Fehlbaren stellten sich die kleinlichen Verhältnisse hemmend entgegen. Die Aufseher hatten unter den zum Unterhalt der Straßen verpflichtigen Anstössern zu viele Vettern und Freunde. Es fehlte ihnen daher oft an der nötigen Unabhängigkeit. Dies machte sich besonders nach den Jahren 1762 und 1764 fühlbar. Nach den grossen Ueberschwemmungen, die mächtige Straßenverheerungen gebracht hatten, erklärten sie sich ausser Stande, auch nur die dringendsten Verbesserungen durchführen zu können. Sie wurden deshalb von der Landsgemeinde vom 2./13. Mai 1764 „ihrer Eiden entlassen und die Aufsicht über die Landstrassen dem Herrn Landseckelmeister aufgetragen, der dann bei seinen Veranstaltungen

obrigkeitlich geschützt und geschirmet sein sollte.“<sup>1)</sup> Die Landsgemeinde vom 5./16. Juni 1765 ging noch weiter. Sie erteilte einem dreifachen Landrat Auftrag und Vollmacht, „ein Projekt zu errichten auf was Weis die Landstrassen gemacht und hergestellt werden könnten.“<sup>2)</sup>

Der Landrat war sich der Schwierigkeiten, welche die Ausarbeitung eines solchen Projektes mit sich brachte, wohl bewusst. Mit Recht durfte er darauf hinweisen, dass eine ordentliche Instandhaltung der Strassen nur erreicht werden könnte, wenn die Landsgemeinde nicht nur befehle, sondern der Einzelne auch bestrebt sei, Eigeninteressen dem allgemeinen Wohl zu opfern. „Der gegenwärtige Zustand der Landstrassen sei derart, dass dieselben ohne grosse Mühe, Kosten und Gefahr fast nicht mehr zu befahren seien, auch nach der Anzahl des Vorgespans wenig geladen, auf dem Weg viel Zeit zugebracht, Ross und Mann samt Wagen und Geschirr, Beschläg und Kleidung, ja die Gesundheit selbsten bei Menschen und Vieh in kurzer Zeit ruinirt, zuweilen auch Salz, Korn und Kaufmannsgut in Wasser verderbet, deren Aus- und Einfuhr erschwäret, hierdurch aber das Brot und übrige Lebensnotdurft verteuret, die Handelschaft gehemmt und der so segensreiche Verdienst geschwächt werde.“

„Damit aber diese Land-Strassen nicht nur für eine kurze Zeit geflickt, sondern probhältig 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 Umstände von genugsamer Breite gemacht werden sollen, damit sie auch im Winter gebraucht und dardurch die so Lands-verderblichen Winter-Fahr-Weg,<sup>3)</sup> ohne Nachtheil, hin

<sup>1)</sup> Gemeine Landsgemeinde-Acta 1680—1810. Rat vom 2./13. Mai 1764.  
Art. 12.

<sup>2)</sup> Gemeine Landsgemeinde-Acta 1680—1810. Ra vom 5./16. Juni 1765.  
Art. 8.

<sup>3)</sup> In Bezug auf die Winterfahrwege fügt das „Gutachten und Erkannt-nus Mn. gn. HHerren“ etc. bei: „Die Winter-Land-Strassen durch die Güter verheeren dieselben in solcher Breite und so stark, dass die Besitzere der-

und wieder abgeschafft und vermindert, auch nach und nach die Diechsel-Fuhr, als ein denen Strassen so wol, als denen Fuhrleuten sehr vorteilhaftes und eben desswegen aller Orten übliches Fuhrwerk, in Gang gebracht werden möge.“<sup>4)</sup> Es wurde „zur Ausführung dieser Strassen-Verbesserung und Verwaltung des Strassen-Seckels ein beeidgter Direktor und zwar einmüthig Hr. Haubtmann Jacob Schindler des Raths, bestimmt und ihm für jeden Tag die mässige Belohnung von 1 fl. verordnet; welcher aber auch unter ihm stehende Aufseher hatte, durch welche verschiedene Strassen gemacht wurden.“ Strassenmeister Schindler ging mit Mut und Energie und zugleich mit grosser Uneigennützigkeit an sein schweres Amt. Er sollte das schwierige Werk in kürzester Frist und im ungefähren Kostenbetrag von 50 000 fl. durchführen.<sup>5)</sup>

---

selben wenig Nutzen und oft viel Verdruss, Mühe und Kosten danahen haben; dem Land aber überhaupt viel Heuwachs dadurch entrissen wird. Wurden hingegen die Sommer-Land-Strassen nur hin und wieder um zwei oder drei und an wenigen Orten höchstens bis vier Schuh breiter gemacht, so wurde dieses Uebel gutentheils gehoben und die Partikular- auch Tagwens- und Gemeinds-Winterwege des Guts vor diese ohnschädliche Wohlthat, jährlichen ein gewusses und biliges zu erlegen willig seyn.“

<sup>4)</sup> G. Heer. Zur Geschichte des glarnerischen Strassenwesens. 29. Jahrbuch. Glarus 1893. Seite 23 u. 24.

<sup>5)</sup> Die gn. Herren verstanden es, dem Volk klarzulegen, dass die Vorteile der Landstrassenverbesserung die Unkosten wohl wert seien. „Wann also nach dem Ueberschlag vorsichtiger und erfahrener Männern, unsere Landstrassen alle durch das ganze Land, in bemeldt guten Stand zu stellen, fünfzig tausend Gulden kosten würden, so wären solche auf ersagten Fuss innert 12 Jahren, und zwaren ganz ohnvermerkt, wieder bezahlt; dem Taglöhner im Land herum wurde darmit Arbeit und Brod verschafft; das Geld bliebe im Land, der Nutzen darvon wäre vielfältig und allgemein; und niemand würde dardurch gedruckt, oder könnte sich darüber mit Grund beschweren: Der Fuhrmann nicht, weilen er dann viel mehr führen kan, als das Weg-Geld ihn kostet; der Reisende nicht, weilen der Fussgänger darvon frey, der Reitende und Fahrende aber dadurch getrostet 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 Gegentheil 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-

Zur teilweisen Deckung der erwachsenden Ausgaben und der separat zu verwaltenden Bauschuld waren von Anfang an als Einnahmen bestimmt worden: „Das vom hohen Gewalt selbst zum Behuf der Landstrassen gewidmete Wein- und Branntwein-Umgeld, wie auch der Vieh- und Pfundzoll,“ sowie ein billiges Weggeld für alle Fuhren, welche auf den verbesserten und hergestellten Landstrassen verkehrten. „Damit aber deswegen kein Aufschlag der Waren und Lebensmittel, zum Nachteil des Publici, sonderbar des armen Mannes, erfolge, auch zu keinen begründeten Klagen Anlass gegeben werde, solle dieses Weggeld nicht von den Waren und Lebensmitteln, sondern von dem Fuhrmann, welcher auf den guten Strassen desto mehr laden kann, erhoben werden, und bei jedesmaligem Ausgang und Eingang zu Bilton, an der Ziegelbrücke und in der Biäschchen bar erlegt werden. Von jedem Pferd oder Zugvieh, so vor einem geladenen Wagen oder Karren oder Schlitten zum Land hinein- oder hinausgeht, die Fuhr bestehe aus Wein, Korn, Salz, Heu, Riet, Rinden, Stein, Kalk oder was es immer sein mag, soll jedesmal Weggeld bezahlt werden 6 Kreuzer. Wann mehr als vier Pferd vor einer Fuhr gespannt werden, bezahlt jedes, so diese Zahl übersteigt, doppeltes Weggeld (weil solche Fuhren den Strassen am meisten schaden). Eine reitende Person bezahlt für sich und ihr Pferd jedesmal beim Aus- und beim Eingang 4 Kreuzer. Kutschen, Chaises, Littieren und dergleichen bezahlen jedesmal von jedem Pferd 10 Kreuzer. Ein Saumross, Esel oder Maultier, so beladen 2 Kreuzer, ein leeres Pferd, Ochs, Rind, Stier, Schwein, Esel etc. 1 Kreuzer.“ — Die Entrichtung des Weggeldes behagte den Fuhrleuten nicht, schon das Jahr 1770 brachte die Aenderung, dass dieses nicht mehr von ihnen, sondern von den Kauf- und Handelsherren bezahlt werden musste. Ob damit eine Erhöhung der Lebensmittelpreise vollständig ausgeschlossen blieb, ist zu bezweifeln.

---

strassen bestimmt sind, wegnimmt; 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 jeder-mann mit Leib und Gut dessen frey ist.“

Da den Anstössern die Instandstellung der Strassen durch den Staat abgenommen worden war, mussten sie sich zur Entrichtung von 8 Kreuzern „Klaftergeld“ für jedes Längenklafter verpflichten. Auch die Tagwen mussten die Unkosten der Strassenverbesserung durch angemessene Beiträge tragen helfen. Zu diesen kamen noch freiwillige Gaben einzelner Privatleute. Trotz diesen nicht unbedeutenden Zuschüssen hatte das Land an den Umbau der Strassen von 1765 bis 1772 noch 36 725 fl. zu bezahlen. Vom März 1772 bis August 1773 betrug die vollständige Strassenrechnung 27 150 Gulden 5 Schilling, denen an Einnahmen aus dem Klaftergeld nur 5000 fl. gegenüber standen. Diese kleine Einnahme erklärt sich aus den nicht scharf durchgeföhrten Ratsbeschlüssen. Private und Gemeinden suchten sich der Barzahlung des Klaftergeldes zu entziehen, indem sie versprachen, Verbesserungen vorzunehmen, die sie dann aber gar nicht, oder nur auf das mindeste Mass beschränkt, ausführten. Befehle der Regierung und Reklamationen der Fehlbaren lösten sich bis zum Jahr 1779 in rascher Folge ab. Die Leute begriffen es nur schwer, dass sie Arbeiten zu verrichten hatten, für die sie niemand bezahlte, oder Zahlungen leisten sollten, deren Notwendigkeit sie nicht einsahen.

Strassendirektor Schindler besass kein beneidenswertes und kein leichtes Amt, da ihm von Seiten der Gemeinden wie Privaten nur wenig Unterstützung zu Teil wurde. Bei einem Augenschein im Jahr 1771 machte er die betrübende Beobachtung, dass an mehreren Orten die mit so grossen Kosten erstellte Landstrasse von frechen Leuten durch Ablagerung von Holz, Steinen und Erde verengert worden war. Den Fehlbaren wurde gedroht, sie wie „Marchenrucker“ zu behandeln und nebst ernsthafter Bestrafung die Strassen auf ihre Kosten wieder herstellen zu lassen. Trotzdem liefen im Jahr 1771 fortwährend Klagen ein über den schlechten Stand der Strassen. Ausser den Privatleuten waren es auch ganze Gemeinden, welche teils die Strassen nicht projekt-mässig ausführten, teils die schon mit grossen Kosten und vieler Mühe erstellten in den vorigen „Graus“ zurückfallen liessen. Als besonders fehlbare mögen die Gemeinden Mollis, Bilten, Netstal, Mitlödi angeführt werden. Für diese wurde im Jahr 1771 nach-

drücklich der Befehl erneuert, dass im Verlauf von 14 Tagen die Strassen mit „guter Bschütte zu überführen, die in die Strass hängen möchtende Stauden auszuhauen, die Wasser abzuleiten und die Löcher auszufüllen“ seien. Wenn sie es unterliessen, in der gestellten Frist dem Befehl nachzukommen, so war der Strassenmeister berechtigt, die Arbeiten „ohne einigen Anstand“ auf ihre Kosten vorzunehmen und an den schlimmsten Orten damit anzufangen. Netstal und Mitlödi unterzogen sich dem obrigkeitlichen Befehl, doch die Gemeinden Bilten und Mollis verharrten bis Ende 1771 in ihrer Widersetzlichkeit. Zum letzten Mal erfolgte eine Mahnung nebst beigefügter Drohung, dass die Uebernahme der Arbeit durch den Staat die unabänderliche Wegnahme des bis jetzt in die Gemeindekassen geflossenen Klaftergeldes mit sich bringen würde. — Auch die Strasse in der Rüsti bei Mollis konnte infolge der Nachlässigkeit der Rüsti-Interessenten unmöglich befahren werden. Das ungehorsame Betragen derselben erregte das höchste Missfallen der Obrigkeit, die den Wuhranstössern mit dem „hochobrigkeitlichen Strassenernst“ drohte, „dass von Stund an die Rüste zustösser kraft ergangenen Eydesurthlen ihre Schuldigkeit sowohlen mit Ausschöpfung als Einschirmung derselben pünktlichen erstatten sollen,“ damit die Landstrasse wiederum sicher befahren und begangen werden könnte. „Ohnbefolgenden falls denen Fuhrleuthen begünstiget ist, denen Rechtbotter unnachtheilig, auf umbkosten der ohngehorsammen unden hindurch zufahren.“ Trotz „obrigkeitlichem Strassenernst“ kümmerten sich die Anstösser der Rüsti nicht um den Befehl. Ein sechswöchentlicher Termin sollte ihnen Gelegenheit geben, sich auf ihre Pflicht zu besinnen; wenn sie dieser in der gestellten Frist nicht nachkämen, sollten ihre an der Runs liegenden Güter nach dem im Jahre 1767 erlassenen Landesartikel der Gemeinde zufallen, die damit aber auch die Strassenlast auf sich nehmen würde. Damit war nur die Verantwortung auf eine andere Seite hin abgeladen; faktisch war wohl nicht viel erreicht; denn gerade Mollis gehörte ja zu den besonders fehlbaren Gemeinden.

Den Kleintalern wurde schon 1765 die Verbesserung ihrer Strasse versprochen. Ein schmaler Saumweg, der im Sommer

wegen der Runsen und im Winter um der Lawinen willen gefährlich war, führte in das Sernftal. Die Erzeugnisse des Tales und seiner Alpen mussten auf mühsame Art heraustransportiert werden, und ebensolche Schwierigkeiten machte die Einfuhr der Bedürfnisse der Talbewohner. Die drei Tagwen Elm, Matt und Engi verlangten daher im Jahr 1771 von der Regierung, dass sie ohne Zeitverlust dem Strassenbaumeister Schindler befehle, Hand an ihre Strasse zu legen, „zumalen sie Stür und Bräuch wie andere Landleute aushalten müssen“. Auf die weiteren Vorstellungen des Ratsherrn Johann Peter Blumer von Schwanden, wurde Ratsherr Schindler angewiesen, die Strasse „durchhinteren“ auszustecken und die Anstösser unter Androhung von Busse zu verpflichten, die Strasse selbst unverweilt in „gnugsamen“ Stand zu stellen. An den Tagwen Schwanden erging 1772 die Aufforderung, den ihm zugehörenden Strassenteil bis zur „Kreuzblatten“ als einem Saumweg innerhalb 14 Tagen zu erstellen. Die Wasser sollten abgeleitet, die nötigen Brücken erstellt und der Weg vom Geschiebe gereinigt werden. Sobald der Strassenmeister die zwei Hauptstrassen „hiehalb Schwanden“ beendigt hätte, sollte er die Strasse im Kleintal in Arbeit nehmen. Einige Anstösser nahmen der neuen Strasse und dem Strassendirektor gegenüber eine feindliche Haltung ein. Durch einen Streit, der zwischen dem Richter Melchior Tschudi von Schwanden und dem Strassenmeister Schindler ausbrach, wurde die Erstellung der Strasse nicht nur verzögert, sondern unterblieb vorläufig überhaupt. Die Gemeinde Schwanden beschwerte sich darüber, denn es lag überall viel zum Strassenbau notwendiges Material umher. Ratsherr Schindler zeigte aber keine Lust, den Bau weiterzuführen, da er auf eine sehr unhöfliche Weise „an Ehren seye angegriffen und üebel behandlet worden seye“. Ueber die Veranlassung erzählt er folgendes: „Er habe eine Bruck über die Linth gegen Hr. Richters Guth ueberen gemacht und etwas Steinen zur Strass nehmen wollen, worüber Hr. Richter sich aufgehalten, mit sagen, Er lasse ab dem Seinigen keine Stein nehmen, sondern brauche dieselbe zum wuhren. Hierauf aber Er Ihme versetzt habe, es wäre eine Frage, ob man Ihn auf der einen Seithe wuhren liesse, indem da niemahlen vorher ein Wuhr gewesen

seye, worüber Hr. Richter sehr bös geworden, auf den Tisch getöckelet und gegen Ihme gefaustet, auch andere sehr unanständige Ausdrücke gegen Ihne gebraucht, und das Strassen-Project selbsten als sehr tiranisch und dem Landmann zu nachtrettend durchgezogen habe, welcher Aufstoss eine Ursach gewesen, dass Er mit der Arbeit eingehalten.<sup>6)</sup> Für die einer Amtsperson zugefügten Beleidigungen verlangte Schindler die gebührende Satisfaktion, da er sonst auf sein mühsames Amt verzichten würde. Richter Tschudi, zur Verantwortung gezogen, behauptete, den Ratsherrn nicht beleidigt zu haben. Wenn sich dieser „angetastet“ fühle, so stehe er ihm zu guten Rechten, „was das Strassen Project anlange, so erinnere Er sich nicht, andere Ausdrücke gebraucht zu haben, als, dasselbe drucke viele Land Leuth, indemni ein Anstösser das Klafter Gelt zahlen müsste, und ein anderer gehe ledig aussen“. Die Obrigkeit schützte den Strassenmeister in seiner Klage, indem sie Richter Tschudi deutlich zu verstehen gab, dass er mit seinem Ausfall nicht nur den Ratsherrn Schindler, sondern die hohe Obrigkeit, in deren Amt und Pflicht derselbe stehe, beleidigt habe. Sie riet ihm, sich eines Besseren zu besinnen und zur Vermeidung fernerer Umtriebe gütige Beurteilung vorzuziehen. Tschudi, der sich aber von Schindler selbst beleidigt glaubte, gab sich mit diesem Bescheid nicht zufrieden, so dass die Obrigkeit versuchen musste, sich durch eine langdauernde Untersuchung Klarheit zu verschaffen. Durch diesen Zwischenfall erlitt der Strassenbau eine unliebsame Verzögerung und unterblieb dann überhaupt für lange Jahre. Erst die Landsgemeinde 1778 beschäftigte sich wieder mit der Strasse ins Kleintal, wie wir weiter unten sehen werden.

Obgleich nun bis 1773 ein grosser Teil der Strassen in Stand gestellt worden waren, benützten die Leute alter Gewohnheit gemäss doch lieber die Fuss- und Winterwege. Als sie durch die Obrigkeit gemahnt wurden, statt dieser die jetzt verbesserten Hauptlandstrassen zu begehen, wussten sie gerechtfertigte und ungerechtfertigte Entschuldigungen vorzubringen. Den Gemeinden Betschwanden, Linthal und Haslen passte der Befehl der Regierung nicht. Mit der Behauptung, ihre Landstrassen seien

---

<sup>6)</sup> Gemeines Rats-Protokoll 1771/73. Rat vom 16/27. März 1772.

an vielen Orten nicht zu begehen, behielten sie sich nach ihren Rechten vor, die Land-, Fuss- und Winterwege zu benützen.

Unendliche Mühe verursachte dem Strassenmeister der Einzug des Klafter- oder Weggeldes. Seine Klagen über ausstehende Schulden wiederholten sich Jahr für Jahr. Er, sowie die ihm untergebenen Einzüger konnten nie alles ausstehende Geld eingetrieben. Darum verfügte die Obrigkeit, dass den Schuldern die landrechtmässige Schätzung (Pfändung), insofern eine solche überhaupt möglich war, verkündigt werde. Die kleineren Schuldner wurden unter Androhung von Busse gemahnt.

Ein körperlicher Eid verpflichtete die Einzüger, keinen Unterschied der Personen zu machen und die Beträge genau dem aufgestellten Tarif entsprechend von jedermann zu verlangen. Die Zahlungen, die wenn immer möglich in Bargeld verlangt wurden, sollten in gewissen festgelegten Zeiträumen der Obrigkeit zugestellt werden. Ein sicheres Verzeichnis, „samt ihren habenden stucken oder gütteren“ gab Aufschluss über solche, die nicht zahlen wollten oder konnten. Allfällige Auslagen, über welche die Einzüger ein spezifiziertes Verzeichnis zu führen hatten, erhielten sie bei der Abrechnung wieder zurück. Für die Zeit, in welcher die Einzüger allenfalls nicht zu treffen waren, mussten sie zum Bezug „fleissige Leute“ anstellen, die ebenfalls durch einen Eid gebunden waren.

Im Jahr 1772 sah sich Strassenmeister Schindler genötigt, wegen Arbeitsüberlastung den Einzug des Klaftergeldes den Bezirks-Aufsehern zu überlassen. Um den Leuten entgegenzukommen und ihrem Einwand, dass sie kein Geld hätten, die Spitze zu brechen, wurde auf den Vorschlag von Landstatthalter Schindler der Herbst für den Bezug bestimmt, als die Zeit, da die Leute am ehesten mit Geld versehen seien. Der Läufer, in die Landesfarben gekleidet, hatte den Einzüger zu begleiten.

Die Fuhrleute mussten dem Schatzvogt das Weggeld entrichten. Wenn sie ohne Bezahlung an der Weggeldstätte vorbeifuhrten, war der Schatzvogt ermächtigt, ihnen ein Rad vom Wagen oder ein Pferd wegzunehmen, jedoch ohne Beschädigung der Waren.

Im August 1773 bei Ablegung der vorerwähnten Strassenrechnung ersuchte Strassendirektor Schindler die Regierung, ihm einen Nachfolger zu geben. Er war seines Amtes müde geworden und glaubte, für seine grosse Mühe zu wenig Entschädigung zu erhalten. Die Obrigkeit kargte nicht mit ihrer Anerkennung, sondern sprach sich überaus lobend über seine Amtsführung aus. Sie beschloss, ihm für jede Rechnung 12 Louis d'or auszuzahlen, was auf die 5 Jahre seiner Amts dauer 60 Louis d'or betrug. Dieses Entgegenkommen bewog den Ratsherrn, sein Entlassungsgesuch zurückzuziehen. Es folgten nun für ihn einige ruhigere Jahre, in denen die Ratsprotokolle nur wenig von Strassenanlegungen und Verbesserungen berichten.

Vom Jahr 1778 an beschäftigten sich Landsgemeinde und Rat wieder eingehend mit den Strassen. An der Landsgemeinde von 1778 wurde, wie bereits erwähnt, endgültig die Erstellung der Strasse ins Kleintal beschlossen. Man äusserte sich dahin, dass wirkliche Abhilfe nur geschaffen werden könnte, wenn man die Strasse auf die rechte Seite des Sernft verlegen würde. Wegen „der durch Einführung einer neuen Route auflaufen müsstenden sehr wichtigen Kosten“ wurde aber doch an der alten Anlage festgehalten. Die Kommissionen, welche seinerzeit Projekte ausgearbeitet hatten, mussten dieselben vorzeigen. Es wurde beschlossen, die Strasse 8—9 Schuh breit zu machen, damit man mit zwei Saumrossen bequem aneinander vorbei gehen könne. Diesem Beschluss folgte jedoch keine Ausführung. Die Gemeinden des Kleintals liessen der Landsgemeinde von 1791 durch ihre Räte vorstellen, in welch üblem und unsicherem Zustand ihr Weg sich befindet, und baten, dass derselbe „zufolge der ihnen schon ertheilten Erkantnissen in einen sichern und brauchbaren Stand möchte gestellt werden“. Worauf „MngndHen. und sämtliche Herren Landleuth erkänt, dass sothannes Geschäft neuerdings an MngndHen. und Oberen gewiesen, und ein Augenschein mit Zuzug der Herren Räthen der Ehrsamen Gemeinden des Kleintals eingenommen werden solle, um sich gemeinsam über die Weise zuberathen, wie am besten und am schleunigsten in gemässheit ehevorigen Landsgemeind-Erkantnissen gehalten werden könne. Würden aber dergleichen mit ausserordentlich grossen

Kosten verknüpfte Schwirrigkeit dabey zum Vorschein kommen, so solle dieselbe auf nächst künftiges Jahr denen Herren Landleuthen wiederum eröffnet werden.“<sup>7)</sup> Doch auch jetzt kam die Sache zu keiner endgültigen Lösung, die Kleintaler mussten noch ungefähr 30 Jahre auf die Ausführung einer breiten Landstrasse warten.

Um ihren Händlern den Verkehr zu erleichtern, planten die Glarner auch eine neue Strassenanlage durch die March bis an den Obersee. Allein die Schwyzer waren nicht einverstanden; sie liessen im Jahr 1779 den durch Abgeordnete aus beiden Ständen entworfenen Strassenbau fallen und gingen nur auf eine Verbesserung der alten Landstrassen ein.

Die Ordnung auf den Landstrassen wurde noch immer nicht genau beobachtet. Die Brunnenvögte mussten ermahnt werden, das ablaufende Wasser ordentlich an die „Verfehl-Löcher“ zu leiten. Den Metzgern wurde verboten, ihren Abfall auf die Strassen zu werfen. Die Obrigkeit musste auch im Jahr 1778 wie in allen vorhergehenden Jahren sämtliche Gemeinden des Grosstals mahnen, „die Landstrass bey straf und ungnad auch abtrag alles schadens zu säubern“.

Am 19. März 1779 wurde Strassendirektor Schindler zum Landvogt von Werdenberg gewählt. Das Strassenmeisteramt behielt er bei, trotzdem die Katholiken für die 3 Jahre seiner Abwesenheit eine Teilung vorgeschlagen hatten in dem Sinne, dass 2 Jahre zwei Evangelische und 1 Jahr ein Katholik als „Vikarilandstrassenmeister“ amten sollten. Die Regelung erfolgte derart, dass die Aufsicht über das Strassenwesen während dieser Zeit dem Landseckelmeister Zwicki überbunden wurde, der seinerseits verschiedene Männer zu Unterdirektoren ernannte, welche die Rechnungen zu führen und die Klaftergelder einzuziehen hatten.

Ernstlich behandelt wurde die Strassenangelegenheit an der Landsgemeinde vom Jahr 1779. Acht oder vierzehn Tage vorher erhielt Strassendirektor Schindler vom gemeinen Rat folgende Aufrichterung: Damit künftigen Sonntag vor der abzuhaltenen gemeinen Landsgemeinde desto leichter ein angenehmer Schluss erzielt werden möchte, tragen hiermit M. g. H. u. Obern dem H.

<sup>7)</sup> Gemeines Ratsbuch 1790/93. Rat vom 1./12. April 1791.

Land- und Strassendirektor Schindler auf, seine Gedanken zu Papier zu bringen und mit was Beding Er auf sich nehmen wolle, die auf Kosten des Landstrassen-Seckels gemachten Landstrassen auf u. in Ehren zu erhalten, auch zu gleicher Zeit die Schuldenlast des Landstrassenseckels abzuzahlen.“<sup>8)</sup>

Schindler führte den Auftrag gewissenhaft aus. Das Landgemeindeprotokoll meldet darüber: „Ist ablesend angehört worden, das in die Ehrs. Tagmen uns. Lands vor circa 14 Tagen versandte hochobrigkeitl. Gutachten, als auch die auf heut schriftlich eingegebene Erklärung H. Straassen Director u. Landtvogt Jacob Schindlers, wie und mit was Beding er auf sich nehmen wolle, die auf Kösten des Landstraassen Seckels gemachten Landstraassen auf- und in Ehren zu erhalten; auch zu gleicher Zeit den Schuldenlast des Ldtstraassen Sekels, bestehend über Abzug der Activa in circa 25 000 fl. sage zwanzig u. fünftausend Gulden abzuzahlen. Worüber M. g. H. und die H. Ldtleuth vor das Land am nützlichsten befunden haben, durchaus die erwehnte Erklärung wolgedachten H. Ldtvogt u. Straassen-Director Schindlers unter Darstellung genugsamer Caution anzunehmen, laut welcher bemeldte H. Straassen Director Schindler versprochen:

1<sup>o</sup> von dato an alle Ldtstraassen, die aus dem Ldtstraassen-sekel gemacht worden und das Klaftergeld bezahlen müssen, dreyzechen Jahr auf u. in Ehren zu erhalten, und zwar in seinen eignen Kösten, und danne solche nach Verfluss derselben M. g. H. u. Oberen im guten Stand zuhanden zu stellen.

2<sup>o</sup> und damit solche nach Versprechen underhalten werden, solle ein jueil. H. Ldtsekelmeister auf jede M. g. H. u. Oberen eingehende Klage, dieselbe in Augenschein nehmen, auch befehlen, dass das mangelbare in der ansezenden Zeyt solle verbessert, ausbleibenden fahls aber solche von H. Ldtsekelmeister gemacht werden auf Kosten des H. Straassen Director Schindlers.

3<sup>o</sup> verspricht Er alle Passiv Schulden, so der Ldtstraassen Sekel dato hat, in 13 Jahren, namlich von der Ausrichtung 1779 bis die Ausrichtung 1792 volkommen zu tilgen, auszurichten u. zu bezahlen, also, dass nach Verfliessung obgenannter Jahren, die

---

<sup>8)</sup> Gemeines Ratsprotokoll vom 3./14. Mai 1779.

von dem Ldtstraassen Directoris gemachte Ldtstraassen in gutem Stand, und dessen Schulden vollkommen abbezahlt seyn sollen.

4<sup>o</sup> zu Bestreitung dessen verlangt H. Ratsh. Jacob Schindler auf oben angesetzte Zeyt, namlich von dato an bis zur ausrichtung 1792, das Klafter- geldt, weggeldt, wein- u. Brantenwein umgeldt, nebst vich und Pfundzohl, mit gleichen Conditionen zu beziehen, wie es die bisherigen H. Admodiatoren auch bezogen haben. Ferners das Landgütli u. alle Activ Schulden, so der Ldtstraassen Seckel zu fordern, u. in der letzten Ldtstraassenrechnung vermeldt sind; und weilen solche letstere von einem Particular ohnmöglich könnten eingebracht und eingezogen werden, so begeht Er, dass insonderheit die bis dato verfallene, noch rückständige Klafter geldter hohoherkeitl. eingezogen und Ihme den Betrag, ohne seine Kosten, behandigt werde; wo Er danne in das künftige den Einzug ohne Kosten des Lands selbsten zu machen sich verpflichtet, jedoch mit dem Beding, dass

5<sup>o</sup> M. g. H. u. Oberen, auch gesamte H. Ldtleuth weder von den Zöhlen, noch anderem einkomen des Ldtstraassen Sekels nichts verminderen, u. den H. Ldtstraassen Directoren, od. andere Zohl-Einnehmer, darbey schüzen u. schirmen, wie es die Admodiations Instrument ausweisen und sagen. Insonderheit aber begeht H. Ratsherr Jacob Schindler

6<sup>o</sup> dass so wol das weg geldt, als wein u. brantenwein umgeldt, nebst dem Vich u. Pfundzohl auf denen Zohlstätten mit bahrem geldt solle bezahlt werden, u. die widspänigen, ohne verschonen, auf jedes mal in ein Cronen Buss sollen verfellt seyn, worvon die Helfte dem Admodiatoren zugehören solle; wann die Buss aber nichts fruchten würde, so versprechen M. g. H. u. oberen, dem Admodiator mit allen nöthig und dienl. Hilfsmittlen an die Hand zu gehen, damit die bahre Bezahlung könne erzweket werden, ohne welchen Schuz in denen angesetzten 13 Jahren, die Ldtstraassen Schulden bey weitem nicht bezahlt werden könnten, sondern noch wenigstens 2 Jahr müssen hinzugesetzt werden.

7<sup>o</sup> Wann neue Ldtstraassen sollten angelegt werden, oder andere überworfen wurden, die dato noch kein Klaftergeldt bezahlen, so soll solches die jezige abkomnus u. machenschaft im

geringsten nichts angehen, auch dem Ldtstraassen Directoren nichts von denen Kosten mögen aufgebunden werden.

8<sup>o</sup> verspricht H. Ldtvogt u. Ladtsstraassen Director Schindler sein wort getreulich zu beobachten, u. die Ldtstraassen, so Ihme übergeben, in recht gutem Stand zu unterhalten, wann auch alle Ehrsame Tagmen miteinander solche um das Klafter geldt zu unterhalten für die 13 Jahr übernehmen wollten, ihnen solche zu überlassen, jedoch dass es alle thun müssten, u. nicht nur der eint oder andere, sonst er solches nicht thun könnte.“<sup>9)</sup>

Der Herbst 1779 brachte für das Gross- und Kleintal Ueberschwemmungen, die den Strassen des Landes grossen Schaden verursachten. Im Oktober waren diejenigen des Unterlandes<sup>10)</sup> zum Teil derart beschädigt, dass sie nicht mehr befahren werden konnten. Als sich die Talbewohner beschwerten, erlaubte die Regierung, bis auf weiteres die Winterwege zu benützen. Wo sich keine solchen vorfanden, versprach sie, Notstrassen zu errichten und allen daraus entstandenen Schaden zu vergüten.

Aus dem Hinterland liefen ebenfalls Klagen ein. Richter Kundert aus Betschwanden bat die Obrigkeit, ihnen mit väterlichem Rat und Tat an die Hand zu gehen, „wie etwan dem zwischen Rüti und Betschwand sich befindlichen Linhstrohm die nötige Furt wiederum eingeräumt und welcher zur Sicherheit ihrer Häuser, Gewirben und Güteren, auch zur Sicherheit der Kirche in Bettschwand selbsten eingewurret werden könnte.“ Ein Augenschein überzeugte die Vertreter der Obrigkeit, dass ein mächtiger Felsblock dem Linhlauf eine, namentlich für die Kirche gefährliche Richtung gegeben hatte. Um weitere Gefahr zu verhüten, sollte der Stein gesprengt und eine neue Wuhnung vorgenommen werden. Richter Kundert erhielt den Auftrag, mit den Anstössern zu verhandeln; diese sollten aber, da sie bereits durch das Wasser

<sup>9)</sup> Gemeine Landsgemeinde-Acta 1680—1810. Landsgemeindeverhandlung vom 5./16. Mai 1779.

<sup>10)</sup> D. Legler berichtet: „Das gefährdete Dorf Nafels, auf welches die Linh vom sogenannten Tschachen her einzubrechen Miene machte, sei durch die Hülfsmannschaft von Mollis gerettet worden. Dieselbe, die Hülfsmannschaft nämlich, habe vorher eine Prozession der Nafelser, die mit Kreuz und Fahnen und heiligen Bildern die Wassernot beschwören wollten, gewaltsam aufgelöst und zersprengt und die Teilnehmer gezwungen, mitzuarbeiten.“

starken Schaden erlitten hatten, von jeder Beitragspflicht befreit sein. Zwei der Anstösser waren mit der Sprengung des Steines nicht einverstanden. Der eine gab ein Rechtbot und verlangte dass der betreffende Felsen, der in Rüti fast vollkommen unter der „Bruck“ in der Linthruns lag, sowie ein zweiter, der den geraden Lauf ebenfalls hemmte, weder „verrucket noch veränderet“ würde. Da der Rechtbotgeber sich ausser Landes befand, konnten die Glarner, da die Verkehrsstrasse rasch wieder hergestellt werden musste, nicht lange zögern. Als Herren über die Land- und „Reichsstrasse“ beschlossen sie, den obern Stein ganz und den untern zur Hälfte wegzusprengen. Die Besitzer der Liegenschaft Schlatt konnten sich mit der Sprengung nicht befreunden und suchten den Beschluss zu hintertreiben. Allein der Kirchenrat verfügte: „Da ein Kirchenrath weder den Gewalt, noch auch den Willen hat, an getaner Erkantnus etwas abzuändern, sondern solche nach allen Teilen zu billichen und Ihro das Leben zu geben, die Notwendigkeit erheuschet, also ergehet an mit neuerdings der Befehl an Richter Kundert, das Ihm daselbst aufgetragene Werk zufolge anfangs bemelter Erkanntnis nach bester Möglichkeit zu befürdern.“ Für den erwachsenen Schaden sollten die Anstösser gebührend entschädigt werden. Um bestimmen zu können, auf welche Weise der im Gross- und Kleintal entstandene Schaden vergütet werden sollte, wurde eine Kommission ernannt, die denselben schätzen musste und in den Protokollen von 1762 und 64 nachschlagen sollte, wie man es damals mit der Vergütung gehalten habe.

Im Vertrag mit Strassenmeister Schindler war nichts von unvorhergesehenen Ereignissen, wie es z. B. die Ueberschwemmungen des Jahres 1779 waren, erwähnt. Rechtlich war er also zu keiner Leistung an den erlittenen Schaden verpflichtet. Einige Unzufriedene nun beneideten ihn um seine, nach ihrem Glauben einträgliche Stellung, sie schlügen einen anderen Strassendirektor vor. Die Landsgemeinde von 1780 beschloss darauf folgendes: „Ueber die 2 Memorialsässigen fragen, ob die H. Ldtleuth in ansehung des hiesigen Ldtstraassengeschäfts, mit gleichen Bedingen, wie die letzjährige machenschaft redet, anstatt H. Ldtvogt u. Straassen Director Schindler, den H. Ldtshauptmann Hauser

und Interessierte annehmen wollen, u. wie diesere Machenschaft in absicht dem Wort Gottes gewalt, zu verstehen seye? haben M. g. H. u. gesamte H. Ldtleuth sorgfältig reflectiert u. befunden, dass sie den H. Ldtvogt Schindler, mit dem sie contrahiert haben, behalten u. keine andere annehmen wollen; weilen aber in bemeldter machenschaft, das wort Gottes gewalt, weder ein- noch ausbedungen, so hat der hoche gewalt billich erachtet, dass grosser Gottesgewalt nicht auf dem H. Ldtvogt Schindler, sondern auf dem Ldtsekel liegen solle; diesere frag aber solle nicht an H. Ldtvogt Schindler, sondern lediglich an M. g. H. u. Oberen nach Ihren theüren Eiden zu entscheiden überlassen seyn.“<sup>11)</sup>

Während der Jahre, in denen Landseckelmeister Zwicki die Aufsicht über das Strassenwesen führte, hatte er sich öfters über Unbotmässigkeiten zu beklagen. Als er z. B. im Oktober 1783 die Strasse auf der Abläsch in geordneten Zustand stellen wollte, wurde er von den Anstössern mit „gar ungeziemenden Worten“ belästigt, unter anderm „das sey meyneidig gesträsslet“. Die Beleidigungen nahmen überhand, so dass er um obrigkeitlichen Schutz ersuchte, „ansonsten Er wider seinen Willen gezwungen würde, die Strassengeschäfte völlig liegen zu lassen“. Zur Abschreckung musste der Fehlbarste trotz seinem freimütigen Geständnis und seiner Entschuldigung unter dem Bilde stehend einen ernsten Zuspruch anhören, Gott, die Obrigkeit, sowie den Landseckelmeister Zwicki um Verzeihung bitten und 2 Kronen Busse bezahlen. Diese Strenge bewirkte, dass die Unbotmässigen die Taktik änderten und der Strassenverbesserung mehr durch Rechtbotte Hindernisse zu bereiten suchten. Allein die Regierung wusste sich zu helfen, indem sie solche überhaupt aufhob und dem Zwicki Vollmacht gab, mit der Verbesserung der Landsstrassen an allen nötigen Orten fortzufahren.

Ganz schwierig gestaltete sich der Einzug des alten noch schuldigen Klaftergeldes. Von allen Seiten liefen Klagen über zahlreiche Unrichtigkeiten und Ausstände beim Rate ein. Dieser verlor unendlich viel Zeit mit der Erlédigung der Reklamationen. Deshalb gab er den Unterdirektoren den Befehl, dass sie „über den

---

<sup>11)</sup> Gemeine Landsgemeinde-Acta 1680—1810. Landsgemeindeverhandlung vom 10./21. Mai 1780.

Bezirck soweit ein jeder die Aufsicht gehabt, alle zum Vorschein gekommene und weiters kommen möchtende unrichtigkeiten, (welche Ihnen die Läuffer anzeigen werden) bestehen sie in Forderungen-, oder Klagen über unrichtige Rechnung oder weniger Klafteren als Ihnen angeschrieben stehe, in Summa seje es, was es wolle, genau untersuchen, alles zusammen eines jeden Grund oder Ungrund deutlich in Schrift verfassen, und dem Titl. H. Amts-Landammann Bernold, zusamt ihren gewüssenhaften Rechtbefinden von Ohrt zu Ohrt eingeben sollen, damit hoch-dieselbe dardurch in Stande gesezet werden, jedem sich beschwerenden Theil die angemessene Erkantnus angedejen zu lassen.“<sup>12)</sup>

In den Jahren 1781 und 82 häuften sich die Klagen über den schlechten Zustand der Strassen. Durch Ablagerung von Holz etc. waren sie an vielen Orten in grosse Unordnung geraten und hatten ihre frühere Breite verloren. Strassendirektor Schindler versicherte im Oktober 1782, dass er mit der Verbesserung den Anfang mache. Zu seiner Rechtfertigung fügte er bei, dass die zu den Tagwen und Partikular-Gütern gehörenden Strassen viel schlechter seien.

Um bei grossem Schneefall den Strassenverkehr zu ermöglichen, musste den Gemeinden immer wieder befohlen werden, den Schnee von der Strasse wegzuschaufeln. Da es sich zeigte, dass bei den Neubauten mit den hohen Dachgiebeln der Schnee in ganzen „Schlipfen“ herabfiel und dadurch die Leute in Gefahr brachte, so wurden die Besitzer solcher Häuser ermahnt, dass sie „den ab ihren Dächern zur Unsicherheit der Landstras gefallen u. weiteres abfallenden Schnee dergestalten fortschaffen sollen, damit kein Unglück hiraus erfolge, auch zur künftigen Sicherheit sollen Sie Latten auf dem Dach vorspannen lassen, damit nicht durch einesmal herabfallende Schlipf Leuth und gut in gefahr und Schaden gesetzt werden.“

Die neuen Strassen forderten die Erstellung einer Anzahl von Brücken, über deren Unterhalt sich Gemeinden und Private einerseits und die Obrigkeit anderseits oft stritten. Meistens beriefen sich die Ortschaften auf frühere Zeiten, da sie auch

<sup>12)</sup> Gemeines Rats-Protokoll 1779—1782. Rat vom 13./24. Juli 1781.

niemals hätten „Bruggen müssen“. Gewöhnlich endete der Streit mit einem Vergleich, indem die Ortschaften gegen eine einmalige Abfindungssumme den ganzen Unterhalt für die Zukunft übernahmen.<sup>13)</sup>

Strassenmeister Schindler starb noch vor Ablauf seines Kontraktes infolge einer Erkältung, die er sich bei der Aufsicht von Wuhrarbeiten in der sumpfigen Gegend von Wartau zugezogen hatte. Wie ungerechtfertigt der Neid mancher Mitländer gewesen war, zeigte sich bei seinem Tode. Der edelgesinnte Mann hatte bei der nützlichen Arbeit für sein Land von seinem Vermögen zugesetzt. Wohl waren die Einnahmen vertragsmässig festgesetzt, doch hatte sich eine regelmässige Entrichtung derselben trotz aller Gebote nicht erreichen lassen. Die Ausstände summierten sich und Schindler war genötigt gewesen, aus seiner eigenen Kasse Geld für die nötigen Verbesserungen vorzustrecken.

Ratsherr Georg Zopfi stellte im Namen der Erben Strassen-direktor Schindlers der gemeinen Landsgemeinde vom 30. Mai, bzw. 10. Juni 1792 sowohl schriftlich als mündlich vor: Erstens sei die Zeit des Vertrages nun abgelaufen, so dass der Unterhalt der Landstrassen den Herren Landleuten zu besorgen überlassen sei; Zweitens hätten sie die Landstrassen „nach einhalt dem jnstrument“ 13 Jahre unterhalten, auch wollen sie die Schuldenlast, die sie laut Vertrag abzuzahlen versprochen, bis Martini 1792 „gänzlich ausrichten und tilgen“; hingegen seien ihnen „die gefehl“ nicht nach dem Inhalt des Kontraktes baar bezahlt worden, und müssten sie dadurch einen grossen Schaden erleiden; doch hofften sie, man werde sie auf eine billig findende Art entschädigen.

„Worauf M. gd. Hen. und sämtliche Herren Landleuth erkent, dass weilen die 13 Jahr der unterhaltung gemeldter Land-

<sup>13)</sup> Als Beispiel mögen die Dörfer Diesbach und Dornhaus angeführt werden: Durch hohe Vermittlung des Joh. Heinrich Zwicki, Landammann, kam zwischen dem Landseckelmeister Elmer als Vertreter des Landes und Ratsherr Adam Schiesser als Vertreter dieser Ortschaften folgender Vergleich zustande: „nämlich, dass die Ortschaften Diesbach und Dornhaus die genugsame Unterhaltung der zwei Brüglenen als Tholenrunss und Wirreli-Brüggli für je und allzeit übernehmen sollen und wollen, gegen welche Verpflichtung und Uebernamm aber den Ortschaftem an barem Geld für ein und allemal Fünfzig Gulden ausgezalt werden soll.“

strassen lut jnstrument verflossen sejen, gedachte ehren Verlassenschaft wegen fernerem unterhalt derselben entlassen sein solle. Der anforderung und entschedigung halber, so gedachte ehrenverlassenschaft an das Gemeine Land macht, solle sie von hieraus abgewissen sein, über welches Herr Ratsherr Zopfi nammens der Ehrenverlassenschaft das Recht vorgeschlagen.“<sup>14)</sup>

Der Unterhalt der Strassen wurde für ein Jahr dem Landseckelmeister Elmer aufgetragen, „mit dem klaren und deutlichen Vorbehalt, dass genennte Strassen von Stund an durch eine Wohlweise Ehren Comission in Augenschein genommen werden sollen, und an dennjenigen ohrten wo gemeldte Strass nicht in dem Projectmässigen Stand seyn sollte, gedachte ehrenverlassenschaft anzuhalten, dass sie selbe ohngesamt in Projectmässigen Stand stellen solle.“<sup>15)</sup>

Bei der Inspektion der Strassen fand die Kommission, dass dieselben grösstenteils in „recht vergnüglichem Stand“ und sich überhaupt in besserer Ordnung befänden, als diejenigen, welche die Privaten oder Tagwen unterhalten mussten „und was man noch zu verbessern nötig gefunden, seye schriftlich verfasst, welches alles Kleinigkeiten seyen.“ Am 13./14. Juli 1792 wurde deshalb endgültig der Verlassenschaft Landvogt Schindlers die fernere Unterhaltung der Landstrassen abgenommen.

Ueber den Unterhalt der Strassen und den Bezug des Weg- und Klaftergeldes mussten jetzt neue Anordnungen getroffen werden, die den Zeitverhältnissen entsprachen. Die Landsgemeinde vom 1./12. Mai 1793 beschloss:

1. solle jedermann anstatt des ganzen Weggeldes für die nächsten 6 Jahre nur die Hälfte bezahlen;
2. sollen die Anstösser an den Landstrassen, die bisher für den Strassenunterhalt 8 Kreuzer Klaftergeld bezahlt, nur noch 4 Kreuzer entrichten, von Schwanden bis Linthal sogar nur 3 Kreuzer, und damit sie besser unterhalten werden, „sollen für 6 Jahr lang alle Strassen überworfen werden“.

---

<sup>14)</sup> Gemeine Landsgemeinde-Acta 1680—1810. Landsgemeindeverhandlung vom 30. Mai und 10. Juni 1792. Art. 11.

<sup>15)</sup> Gemeine Landsgemeinde-Acta 1680—1810. Landsgemeindeverhandlung vom 30. Mai und 10. Juni 1793. Art. 12.

3. Zur Herstellung und Erhaltung der Strassen soll „ein brafner und im Strassen Bauw geüebter Mann“ als Baumeister über die Strassen gesetzt werden. Als Bezahlung sollte er per Tag ein Gulden, in weiterer Entfernung eine Krone erhalten.

4. solle zur Bestreitung der Kosten nebst dem Weg- und Klaftergeld aus dem Landseckel die Hälfte des Wein- und Branntweinumgeldes, sowie des Pfund- und Viehzolls gegeben werden.

Die erste Bestimmung wurde jedoch nachträglich wieder aufgehoben, nachdem man die Vorstellungen einiger Fuhrleute angehört. Jetzt wurde „vor ein Jahr lang erkent, dass die Weg- und Klafter gelter von Stund an aufgehebt, und die Landstrassen von jedem Ehrsamen Tagwen so weit Seine Huuben gehen, gemacht, und in gutem Stand unterhalten werden sollen, dagegen aber vor diese unterhaltung, solle das jährliche einkommen von dem Wein- und Branttenwein umgelt, Vieh- und Pfund Zohl, jedem Ehrsamen Tagwen nach marckzahl der Klafter vom Bezirck Strass so Er zu unterhalten pflichtig, zugetheilt und eingehendiget werden.“<sup>16)</sup>

Die Landsgemeinden von 1794 und 95 ordneten die Strassenangelegenheit je für das folgendes Jahr auf die gleiche Weise. Diejenige von 1794 fügte den Befehl bei, dass jeder Landmann, der die Strasse mit zwei Pferden befahren wolle, in Zeit von drei Monaten die Deichselfuhr einführen müsse. — Im Jahr 1796 wurde der Landstrassenunterhalt auf 10 Jahre im Sinn der letzten Landsgemeinden beschlossen.

## IV. Postwesen.

Bei der Verschiedenheit der politischen Verhältnisse der Eidgenossenschaft im 18. Jahrhundert ist es selbstverständlich, dass auch das Postwesen nicht einheitlich verwaltet wurde. In einigen Kantonen fasste man es als Regal auf und verpachtete es als

---

<sup>16)</sup> Gemeine Landsgemeinde-Acta 1680—1810. Landsgemeindeverhandlung vom 1./12. Mai 1793.