Zeitschrift: Jahrbuch des Historischen Vereins des Kantons Glarus
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Glarus
Band: 43 (1923)

Artikel: Neuere Glarner Geschichte
Autor: Heer, Gottfried
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-584422

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: 13.09.2025

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

Neuere Glarner-Geschichte

von

Gottfried Heer

KAPITEL XI

DAS VERKEHRSWESEN 1830—1900

Zur Geschichte des glarnerischen Verkehrswesens.

Nachdem ich in einem 1914 veröffentlichten Heft die Geschichte des Armenwesens des Kantons Glarus zur Darstellung gebracht habe, soll in den vorliegenden Blättern das glarnerische Verkehrswesen und seine Entwicklung seit 1830 folgen. Es ist das zwar ein Gebiet, das einem Pfarrer etwas ferner liegt. Nachdem ich aber die Geschichte des Armenwesens erzählt und früher schon die Schul- und Kirchengeschichte bearbeitet habe, glaubte ich, da andere geschichtliche Arbeiten*) bereits darauf hingewiesen hatten, auch an dieses Kapitel der Neuern Glarnergeschichte nach dem seinerzeit vom Historischen Verein aufgestellten Programm mich wagen zu sollen, indem ich zur Entschuldigung das Wort der Alten für mich in Anspruch nehme: nihil humani a se alienum putabat.

Wenn aber da oder dort mangelnde Sachkenntnis sich verraten sollte, mögen, die es besser wissen, meine Arbeit berichtigen. Ich bedaure aus diesem Grunde, daß es mir — infolge Krankheit — nicht möglich war, meine Arbeit vor der Drucklegung dem Historischen Verein vorzutragen.

Hätzingen, den 1. Juni 1921.

Gottfried Heer.

*) Die Verkehrsverhältnisse des Sernftals 1471—1848. Die Strassen des Unterlandes und des Kerenzerberges bis 1848, ed.

I. Das glarnerische Straßenwesen.

a) Die Haupt- oder Landesstraßen.

Die unserer Zeitperiode (1830—1900) vorausgehenden 1820er Jahre hatten im Lande Glarus zwei neue Straßenstrecken geschaffen: Die erste Kleintalstraße (Schwanden—Engi) und die Straße Oberurnen—Näfels. Die Erstere konnte als Beispiel dienen, wie man *nicht* bauen soll und darf, indem dabei, um Geld zu ersparen, auf jede tüchtige technische Leitung verzichtet, dafür aber eine Straße erstellt wurde, die von Anfang an als eine durchaus verfehlte gelten mußte, so daß das dafür ausgelegte Geld als nutzlos weggeworfenes erschien und in kürzester Zeit nach einer neuen, bessern Straße gerufen wurde. Dagegen konnte die Straße Oberurnen—Näfels als ein Werk gelten, das allen, die sie benützten, die Vorzüge einer kunstgerecht, ohne kleinliche Rücksichten ausgeführten Straße deutlich vor Augen stellte und damit den für Belehrung zugänglichen Teil der Bevölkerung für einen allmähligen Umbau der bisherigen Landstraßen gewinnen mußte. Auch sie hatte zwar harte Kämpfe verursacht, indem die Bewohner von Näfels und noch mehr diejenigen von Oberurnen nur eine Korrektion der bisherigen Straße verlangten. Um in den obern Teil des Dorfes Näfels einzumünden und an der Wirtschaft zum Rößli vorbeizuführen, hätte sie weiterhin, wie bisher, durch einen Hohlweg bergauf und bergab führen sollen. Dem widersetzten sich vor allem die Bürger von Mollis und erreichten es auch, daß nach

langen Verhandlungen — einer stürmischen Landsgemeinde und bewegten Ratssitzungen, auch einem Rekurs an die eidgenössische Tagsatzung — der von ihrem Mitbürger Ratsherr C. Schindler im Haltli (bekannt als Freund und Mitarbeiter Konrad Eschers von der Linth) entworfene Plan zur Ausführung gelangte. So viele Bewohner des Kantons Anlaß hatten, diese neue Straße kennen zu lernen, vor allem Fuhrleute, die an der Ziegelbrücke oder in Lachen Waren abzuholen hatten, konnten es erfahren, wie viel leichter die Pferde ihre Lasten auf der neuen Straßenstrecke davon trugen, als auf andern bergauf und bergab gehenden Strecken; ihnen allen mußte sich darum der Wunsch nahe legen, daß auch in den andern Landesteilen die Straßen in ähnlicher Weise möchten verbessert werden.

Die erste Straßenstrecke, der diese neu erlangte Erkenntnis zu gute kommen sollte, war die Straße von Glarus nach Mitlödi. Nicht nur war auch diese Straße bisher recht schmal gewesen, so daß für die sie benützenden Fuhrwerke das gegenseitige Ausweichen mancherlei Schwierigkeiten mit sich brachte, vor allem hatte auch sie verschiedene „Stütze", welche für den Verkehr eine arge Beschwerde bedeuteten. Bis in die letzten Jahre hat ja wohl die „alte Straße" durch das Fischligen (vom Hohlenstein nach der neuen — jetzigen — Landstraße) den sie Benützenden es sagen können, wie angenehm die Ueberwindung dieses Stutzes für schwerbeladene Fuhrwerke sein mußte. Es war darum nicht zu verwundern, daß die Herren von Schwanden und mit ihnen auch die Fuhrleute des Großtales nach einer neuern, bessern Straßenverbindung mit Glarus verlangten. So gelangten denn unterm 25. März 1830 eine Anzahl von Gemeindevorstehern von Mitlödi, Schwanden, dem Eschentagwen, dem alten Tagwen Diesbach und von Rüti und Linthal an die Landsgemeinde mit nachfolgender Memorialseingabe:

„Jn dem letzten Mandat ist der Zeitraum bestimmt angegeben, innert welchem die der höchsten Behörde einzugebenden Vorschläge einberichtet werden müssen. Wir sind daher in Folge dieser Aufforderung im Falle, folgende Bitte an die Behörde zu stellen, als:

I. eine verbesserte oder veränderte Straßeneinrichtung und zwar von Glarus nach Schwanden und von da der gegenwärtigen Landstraße nach bis nach Linthal, Verweiterung und so viel mögliche Inherstellung derselben. Die gegenwärtige, in so elendem Zustande sich befindende Straße zeugt genugsam zu Gunsten der Bittenden, und beim unparteiischen Ueberblick ist die Notwendigkeit sichtbar, wie daß, besonders beim sogenannten Hohlenstein Hauptveränderungen vorgenommen werden müssen, wenn nicht früher oder später Unglücke zu befürchten haben wollen. Die Einwendung, „es sei schon lange so gewesen", ist eine entehrende Sprache und kann nur von gefühllosen Menschen ausgehen, von Menschen, die, nicht auf Gleichheit im Genusse der freiheitlichen Rechte blickend, nur immer ihren eigenen Vorteil suchen, unbekümmert, ob der Mitmensch, Genosse gleicher Vorrechte, zufrieden lebe, oder aber im Elend daherziehe — und so ist der Fall leider bei vielen unserer Landleute; in Beziehung auf Straßen; wie manche könnten mit dem elenden Verdienste des Fuhrwesens beim gegenwärtigen Straßenbestand zeitlebens kümmerlich sich durchwinden; und auch diesen sollten von Seiten der hohen Behörden nicht Mittel an die Hand gegeben werden, um ihnen die schwere Last erleichtern zu helfen, und dies geschieht eben durch die im gegenwärtigen Vorschlag enthaltene zweckmäßigere Anlegung unserer Landstraßen, durch Verlegung an sichere und so viel möglich ebenlaufende Stellen, und durch Verweiterung derselben bis zum erforderlichen Breitenmaß."

„Dies zu erzwecken, wenigstens zum Teil, wäre der heutige Wunsch, wodurch die Bewohner des hintern Teils unseres Landes, um gleich den untern Gegenden desselben, sich in den Fall gesetzt zu sehen, die nämlichen Vorrechte als Genossen gleicher Rechte auch genießen zu können."

„Daß II. die gegenwärtige Nebenstraße von Schwanden nach Luchsingen über Nitfurn ebenfalls zur Landstraße angenommen und zweckmäßig korrektioniert werde und von nun an selbige in die nämlichen Rechte trete, wie die übrigen Landstraßen unseres Kantons."

„Die Gefühle, welche die Bittsteller heute bewegen, können von Hartherzigen zwar nicht empfunden werden, aber

von unsern Gn. H. u. Obern dürfen dieselben keine andere als eine gneigte und entsprechende Aufnahme erwarten und sie hoffen daher, von Seite einer vaterländischen Obrigkeit in ihrem so gerechten Begehren geschützt und begünstigt zu sehen, noch dem Geäußerten den wohlmeinenden und in mancher Hinsicht dem Vaterlande heilsamen Wunsche beifügende, es möchten die sämtlichen Landstraßen unsers Kantons auch gleichzeitig gleicher Rechte genießend, der Straßenkommission zur Verwaltung und Aufsicht übergeben werden. Die geänderten Verhältnisse in der Frist von so vielen verflossenen Jahren; die in vielen Tagwen so undienliche, oft zweckwidrige Verwendung von Straßengeld, rechtfertigen diesen Wunsch genugsam, und es wären mit dieser Uebernahme mehrere der Mißverhältnisse gehoben, die gegenwärtig bei veränderten Umständen so manchmal besprochen werden müssen und immerhin als unbillig erscheinen. Schließlich empfehlen wir Sie samt uns dem göttlichen Machtschutze.

Schwanden, den 25. März 1830."

Es folgen 17 Unterschriften aus den vorgenannten Tagwen. Auch beim besten Willen wäre es dem Landrat wohl nicht möglich gewesen, in der kurzen Frist vom 25. März bis zur Landsgemeinde ein ausführliches Gutachten über die verlangte Straßenkorrektion fertig zu stellen. Der Landrat begnügte sich, die grundsätzliche Zustimmung zu den gestellten Begehren zu beantragen, den endgültigen Entscheid, der nach gewaltetem einläßlichem Untersuch gefaßt werden sollte, für die Landsgemeinde des folgenden Jahres vorbehaltend. Diesem Antrag pflichtete auch die Landsgemeinde bei. Infolgedessen lud denn auch der Rat seinen Straßendirektor Ratsherr Kaspar Schindler (Sohn des bekannten Ratsherrn Conrad Schindler im Haltli bei Mollis) ein, ihm Plan und Gutachten für die Korrektion der Hohlensteinstraße vorzulegen. In dem ihm befohlenen Gutachten kam Ratsherr Schindler zum Schlusse, daß eine etwelche Erweiterung der bestehenden Straße, wenn dabei die Fried- und Schirmmauern in Pflaster gelegt würden, was für ihre Dauerhaftigkeit allerdings sehr empfehlenswert wäre, zirka 5872 fl. kosten würde. Er fügte dann aber dem noch bei: „Nicht ohne Grund verlangt der hintere Teil unseres Landes wo möglich

eine kürzere und minder mühsame Straße für ihr Fuhrwerk, als die gegenwärtige ist. Man bedenke z. B. eine beladene Fur, deren Bespannung schon ermüdet von Weesen nach Glarus kommt, soll nun noch die steilen Stütze des Leimens und Fischlingens bestehen. Durch die obbemeldete Correktion fiele ersterer freilich weg, aber der zweite niemals. Auf die Correktion der alten Straße müßte, wie gezeigt worden ist, eine beträchtliche Summe verwendet werden, und doch bestände dann der 1100 Fuß lange Fischlingerstutz noch wie ehemals, worunter sich Strecken befinden von 200 Fuß Länge, welche 24' 11" steigen. Dies beweist hinlänglich, daß der Wunsch des Hinterlandes gerecht ist. Aber ebenso sind die Anstößer der gegenwärtigen Straße in Anschlag zu bringen, die dann von der neuen entfernt würden. Ebenso der mehrere Kostenbetrag, wie die untenstehende Rechnung zeigen wird. Daher wage ich keinen Entscheid, nur unmaßgeblich zu bemerken, sondern überlasse diesen billigerweise Ihnen, Tit. Soll die Straße dieser Gegend um ein Beträchtliches für das Fuhrwerk erleichtert werden,

a) durch mindere Länge,
b) durch minderes Steigen,

so bleibt in dieser hüglichten Welt (ohne außerordentliche Kosten darauf zu verwenden) nur eine passage zu wählen, welche ich auf dem Plan angedeutet habe. Nach diesem wird man finden, daß selbe um 400 Fuß verkürzt und das Steigen nirgends beträchtlich, aber immerwährend fortgehe."

In der beigefügten Kostenberechnung schätzte Schindler die Kosten für die angeregte neue (kürzere und allmählig steigende) Straßenanlage auf 10 658 fl.

Am 1. Dezember 1830 ernannte der Rat zur Prüfung der beiden Projekte eine Kommission und diese ihrerseits lud dann auf den 13. Dezember die „hochgeehrten Herren Ratsherren und Vorsteher des ehrs. Tagwens Ennenda", sowie übrige Gutsbesitzer, deren Eigentum durch die neue Straßenanlage in Anspruch genommen wurde, zu einer gütlichen Besprechung ein, „um die allfällig sich ergebenden Schwierigkeiten, Anstände und Einwendungen, wo möglich, zu heben und zu applanieren".

Die in diesem Schlußsatz ausgesprochene Hoffnung sollte sich nicht erfüllen. Mit einer einzigen Ausnahme (Frid. Tschudi) erklärten sämtliche Bodenbesitzer, für eine neue Straßenanlage, sofern sie nicht durch Beschluß der Landsgemeinde hiezu verbindlich gemacht werden, nicht den mindesten Boden abzutreten. Im Anschluß an diese Erklärung der Gutsbesitzer verwahrten sich auch Fabrikant Blumer, Hohlensteinwirt Leuzinger, Gärtner Guggenbühl und Hauptmann Jenny als Besitzer einer außerhalb dem Hohlenstein liegenden Bleiche, gegen die neue Anlage, da der Beschluß der Landsgemeinde nur Korrektion der bestehenden Straße verlangt habe.

Angesichts dieser Proteste erklärte dann die vom Rat ernannte Kommission, vorderhand keine Lösung zu finden, und auch der Rat stand vor einem Widerspruch, den er von sich aus nicht heben konnte oder wollte. Während die Opponenten behaupteten, der Beschluß der Landsgemeinde gehe nur auf eine Verbesserung der *bestehenden* Straße, konnten die Antragsteller des Hinterlandes darauf hinweisen, daß sie in ihrer Eingabe doch nicht bloß von Verbesserung der bestehenden Straße, sondern auch von zweckmäßiger Anlegung derselben geredet haben. Da er von sich aus es nicht wagte, einen Entscheid zu treffen, beschloß er, der Landsgemeinde die Auslegung des von ihr gefaßten Beschlusses zu überlassen, schob aber, da andere wichtigere Fragen — Basler Wirren, Streit der Schwyzer (Trennung der äußern Bezirke von Innerschwyz), Neuenburger Aufstand, Siebnerkonkordat und Sarnerbund, Bundesrevision — ihn sehr in Anspruch nahmen, die Angelegenheit der Hohlensteinstraße auf die lange Bank. Diese Verzögerung benützten die Hohlensteiner, um durch eigenmächtiges Vorgehen die Frage von sich aus in dem von ihnen gewünschten Sinn zu entscheiden, indem sie ohne Befragen der Straßenkommission die Erweiterung der Straße durch den Fischligenstutz unternahmen.

Durch dieses eigenmächtige Vorgehen der Hohlensteiner sahen sich die Vorsteher von Schwanden veranlaßt, mittelst Schreiben vom 17. Oktober 1831 sich an den Rat zu wenden, mit der Anfrage, ob die Arbeiten, die an der Hohlensteinerstraße vorgenommen werden und die Straße von Tag zu Tag

unfahrbarer und für schwere Fuhrwerke gefährlich machen, nach einem bestimmten Plan und unter Aufsicht der aufgestellten Straßendirektion ausgeführt werden; daß einzelne Private nach ihrer Kömmlichkeit die von der Landsgemeinde dekretierte Korrektion ausführen dürfen, erscheine als unfaßbar; aber ebenso wenig wäre es zu verstehen, daß die Art und Weise, wie jetzt verfahren werde, von der kompetenten Behörde gebilligt würde.

In Beantwortung dieser Anfrage bestätigte Straßendirektor Schindler, daß fragliche Arbeiten von den Anstößern ohne seine Zustimmung ausgeführt worden seien; im Gegenteil habe er sich mehrmals darüber bei ihnen beschwert. Die Beschwerde der Vorsteher der Gemeinde Schwanden sei nur allzu begründet. „Schon im Frühjahr fingen die Anstößer beim Hohlenstein an, ihre obern Mauern abzubrechen und sie zur Verbreiterung der Straße hinterwärts zurückzusetzen, aber leider verfehlten sie den Zweck ganz dadurch, indem sie, ohne den Plan zu kennen, ihre Mauern ganz oberflächlich aufmauerten, so daß, wenn wirklich die Correction der Straße hierdurch ausgesprochen würde, selbige aufs neue abgetragen und anders fundamentiert werden müßten, indem in jener Gegend der ganze Stutz abgetragen würde. Im Laufe des Sommers aber wurde auf der untern Seite ein Fabrikgebäude aufgeführt, wozu alle Steine auf der obern Seite der Straße gerüstet und über die Straße hinaus über das untere Bort heruntergelassen wurden, so daß dieses mit Stauden bewachsene Bort von den Steinen ganz los und rauh gemacht wurde und entlich herunterrutschte, so daß die Straße in Gefahr kam, zum wenigsten verschmälert und gefährlicher wurde; zudem war den ganzen Sommer durch die Straße mit Steinen und Schutt belegt, worüber ich mich bei den Eigentümern beschwerte, aber leider vergebens. — — Nun kommt der Winter heran, rutscht das Bort noch mehr herunter, so ist jedes Fuhrwerk in Gefahr, zu verunglücken, besonders im Frühjahr beim Aufthauen.“

Gestützt auf diese Mitteilungen beantragte Ratsherr Schindler, daß der Rat ein paar Mitglieder abordne, um die Sache in Augenschein zu nehmen und Zweckdienliches zu verfügen. Indem der Rat diesem Antrag beipflichtete und eine Kommission

(Landseckelmeister O. Blumer, Straßendirektor Schindler und Ratsherr Walther Hauser) mit der Untersuchung betraute, traf diese zunächst ein gütliches Abkommen für die provisorische Wiederherstellung der Straße; der von ihr eingenommene Augenschein scheint aber auch die Ueberzeugung gefördert zu haben, daß, wenn man nicht mit einem bloßen Flickwerk sich begnügen wolle, der Fischlingerstutz aufzugeben sei. So hielten denn die Herren von Schwanden dafür, es sei nun an der Zeit, in der seit zwei Jahren verschleppten Angelegenheit endlich zu einem kräftigen Entschluß zu kommen. Sie richteten deshalb an das Landsgemeinde-Memorial eine Eingabe, die ohne weitere Begründung das Verlangen stellte, daß der Landsgemeindebeschluß von 1830 bezüglich der Hohlensteinstraße nunmehr ausgeführt werde. Wenn sie dabei die Hoffnung aussprachen, daß die Dringlichkeit des Gegenstandes in der Zwischenzeit jedermann einleuchtend geworden sei, mußten sie aus Aeußerungen der Presse allerdings bald erfahren, daß die von ihnen erwartete Einsicht noch keineswegs überall den Sieg über entgegenstehende Ansichten davon getragen habe. „Der Fischlingerstutz", heißt es z. B. in einer Einsendung der „Gl. Ztg." vom 9. Mai 1833, „ist zwar für die Herren, welche gern sehr schnell fahren möchten, allerdings ein kleines Hindernis, aber er ist nicht die einzige und nicht die schlimmste Passage auf der Straße ins Tal hinein. Der sogenannte Mitlödenerstutz ist wahrlich viel schlimmerer Art, indem dort die Straße durch das Dorf hindurch so enge ist, daß nicht zwei Wagen nebeneinander vorbeifahren können, welches doch auf dem Fischlingerstutz überall geschehen kann. Ebenso findet sich gerade vor dem Flecken Schwanden ein ebenso gefährlicher Stutz. Der Fischlingerstutz kann ebenfalls mit geringen Kosten oben etwas abgegraben und von unten her erhöht werden, so daß derselbe dann weniger steil würde. Auf die Höhe muß man in einem bergichten Lande jedenfalls zu kommen suchen, und ob auf diesem oder jenem Wege, es muß bergauf. Und da die Herren von Schwanden vor ihren Toren herwärts und ebenso rückwärts gegen Hätzingen auch auf jeder Seite einen beinahe ebenso steilen Stutz haben, so sollten dieselben dem Fischlingerstutz nicht so sehr den Krieg erklären, weil

ihnen die Stütze nicht ungewohnt sein müssen. Was den Hohlenstein selbst anbetrifft, ließe sich derselbe mit wenig Kosten ebenfalls leicht herunterwerfen und eine breite Heerstraße anlegen. Dieser Strich ist überhaupt nicht der gefährlichste auf dieser Straßenstrecke, indem ebenfalls unmittelbar vor Schwandens Einfahrt eine sehr gefährliche Kalkriese sich befindet, wo schon Arme und Beine zerschlagen wurden, welches beim Hohlenstein noch nicht der Fall war."

Solchen Vorwürfen gegenüber leugneten „die Herren von Schwanden" selbstverständlich nicht, daß auch der Stutz durch das Dorf Mitlödi recht lästig und gefährlich sei; im Gegenteil wiesen sie darauf hin, daß sie in ihrer Eingabe vom Jahr 1830 nicht bloß eine Verbesserung der Hohlensteinstraße beantragten, sondern Korrektion der ganzen Straßenanlage von Glarus bis Linthal, also auch eine Beseitigung des Mitlödenerstutzes wünschten.

Am 19. Mai 1833 kam die Angelegenheit vor die gemeine Landsgemeinde. Auch hier gab sie Anlaß zu lebhaften Erörterungen, „da die eine Partei, vorzüglich von Ennenda, Handhabung des frühern Landsgemeindebeschlusses und bloße Verbesserung der alten Straße verlangte, die andere Partei, vorzüglich von Schwanden, auf eine Prüfung der Lokalverhältnisse durch Sachkundige, auf Vorlegung von Plänen und Kostenberechnungen sowohl wegen der Korrektion der alten, als Anlegung einer *neuen* Straße und auf daherige gutachtliche Anträge auf 1834 drang."

Schließlich einigte man sich dahin, den Gegenstand an eine Kommission mit Zuzug von Experten zu verweisen; dagegen lehnte es die Landsgemeinde entschieden ab, den definitiven Entscheid der Obrigkeit zu überlassen; Pläne, Kostendevise und Gutachten sollten der Landsgemeinde von 1834 unterbreitet werden, damit diese selbst die Schlußnahme treffe.

In Ausführung dieses Beschlusses betraute der Rat eine Kommission von 6 Mitgliedern (Landammann Cosm. Heer, Landseckelmeister C. Blumer, Zeugherr Dietrich Schindler, Straßendirektor K. Schindler, Ratsherr Walther Hauser von Näfels und Ratsherr Fr. Glarner) mit dem Studium der Frage und ermächtigte sie, Oberst Hegner von Winterthur, der den

Glarnern als Mitglied der eidgenössischen Linthkommission bekannt war, als Experten beizuziehen.

Auf Grund der von dieser Kommission geführten Verhandlungen lagen der Landsgemeinde von 1834 vor allem zwei Projekte, da gegen eine drittes Projekt, das die Straße bei Ennenda auf das rechte Linthufer leiten wollte, die Gemeinde Ennenda aus Sorge für ihre Allmeind energische Einsprache erhob, zur Entscheidung vor: das sogenannte untere Projekt, demzufolge die Straße zunächst nach dem Hohlenstein und von da dann gegen die Höhe des Fischlingerstutzes führen sollte, und das „obere Projekt", in Hauptsache der heute bestehende Straßenzug.

An der Landsgemeinde vom 25. Mai 1834 sprachen sich Vertreter des Hinterlandes für das zweite Projekt aus, indem sie es als Verkehrtheit bezeichneten, daß nach dem untern Projekt die Straße auf eine Länge von 600 Fuß sogar etwas bergabwärts gehe, um dann nachher um so mehr steigen zu müssen. Ebenso entschieden sprachen dagegen Vertreter des Mittellandes zu Gunsten des untern Projektes, indem sie dem obern Straßenzug vorwarfen, daß er „ohne mehrern Höhengewinn als bloße 0,8 % eine 840 Fuß lange Strecke neuer Anlage benötige, vor allem aber, daß die Ortschaft Hohlenstein durch dieselbe von der eigentlichen Landstraße abgeschnitten würde".

Bei der Abstimmung standen sich zwei große Mehre gegenüber; erst nach der dritten Abstimmung konnten die Stimmenzähler — auch jetzt nicht einstimmig, aber doch mehrheitlich — den Entscheid zu Gunsten des untern Projektes abgeben.

Auf dieses hin traf der Rat, als ausführende Behörde, seine Verfügungen für Verwirklichung des von der Landsgemeinde gefällten Entscheides; es werden die Unterhandlungen mit den in Frage kommenden Eigentümern angeknüpft u. a. m. Da — entgegen dem alten demokratischen Grundsatz, daß nach gefälltem Entscheid der Landsgemeinde die Minderheit der Mehrheit zu folgen habe — traten am 18. August, also fast drei Monate nach der Landsgemeinde, auf einmal 131 Landleute, „freie Glarner", vor allem Bürger von Schwanden, aber auch aus andern Gemeinden des Hinterlandes, mit einer Petition vor und richteten an unsere gnäd. Herren u. Obern die

Bitte, daß sie alle weitern Schritte in Sachen der Hohlensteinerstraße vorderhand unterlassen und die ganze Angelegenheit noch einmal den Landleuten von Glarus zur Entscheidung unterbreiten. Sie wissen allerdings, daß Landsgemeinde-Beschlüsse ausgeführt werden sollten; dagegen dränge sie in diesem Falle doch die Pflicht, die Fürsorge für das Vaterland, zu der Bitte, die Ausführung eines Beschlusses zu verschieben, der nachher bereut werden müßte. Denn „wer nicht von falsch verstandenem Interesse oder von Kurzsichtigkeit eingenommen und behaftet ist, der wird und muß sich je länger je mehr überzeugen, daß die an letzter Landsgemeinde ausgefällte Erkenntnis nach dem angenommenen Plane eine Strecke Straße bezweckt, die aus vielfachen und gewichtigen Gründen verwerflich ist. Wer leidenschaftslos und unbefangen die Sache überblickt und wenn er nicht gerade Ingenieur oder besonderer Straßenkenner ist, muß gestehen, nicht nur das ganze Hinterland, als ein so bedeutender Theil des Vaterlandes, ist dabei höchst beteiligt, nein, das gesammte Vaterland ist in die Folgen davon verflochten, was wir durch folgende, höchst gewichtigen und unumstößlichen Gründe darthun und beweisen können:

1. Erhielte die beabsichtigte oder beschlossene Straßenstrecke, hin und her gerechnet, etwa 480 Schritte mehr Länge, als nach dem gleichfalls in Abstimmung gewesenen obern Plan.

2. Nach dem obern, nicht genehmigten Plan würde die Straße vom Wasser entfernt, erhielte also mehr Lokal-Sicherheit und dabei gerade Richtung, wobei noch überdies Straßenstrecken vermieden würden, die man beim angenommenen Plane nicht umgehen kann, und welche, besonders bei schlechtem Wetter, immer Anlaß zu Klagen gegeben haben und immer geben werden.

3. Würde nur aus den Kosten einer Notbrücke, die beim angenommenen Plane unvermeidlich ist, eine ziemliche Strecke Straße oben hindurch hergestellt werden können, und mithin und überhaupt, nach unserer Ueberzeugung

4. Die Kosten für eine Straße nach dem oben verworfenen Projekt *bedeutend* geringer ausfallen, wenn man bedenkt, was

nur das anzubringende Wuhr beim sogenannten Leimenstutz kosten, und es so auch draußen bei den bekannten Hohlensteinen für enorme Arbeit geben würde, da diese Stein- und Gebirgsgattung ja bekannt ist.

5. Würde beim obern gescheiterten Plane fürs gemeine Land etwa 480 Schritte Straßenunterhalt für alle Zukunft erspart.

6. Wäre bei Ausführung des angenommenen Planes als sicher anzunehmen, daß eine ziemliche Straßenstrecke wenig guten Schlittweg während dem größten Theil des Winters verhoffen ließe.

Zu allen diesen Gründen läßt sich noch behaupten, daß die in dieser Sache dem ersten Anscheine nach am meisten betheiligte Ehrs. Gemeinde Ennenda bei Ausführung des obern Planes nur gewinnen würde, da ihr vermittelst der dermalen noch bestehenden Straße eine nahe Einfahrt in eine Straße oben hindurch ja nicht fehlen könnte, und anderseits durch eine Straße nach dem verworfenen obern Plane nur eine weit bequemere Auffahrt und Communikation auf ihre dortige Allmeind herbeigeführt würde."

Gegen diese Petition der 131 Hinterländer legten 360 ehrs. Landleute des Mittellandes (v. a. Ennenda und Glarus) Protest ein. Sie unterließen es, die „unumstößlichen Gründe" der Hinterländer zu beleuchten; sie beschränkten sich darauf, auf die Folgen hinzuweisen, welche es hätte, wenn Landsgemeindebeschlüsse auf solche Weise hintertrieben werden könnten. „Bis jetzt galt bei uns der in jedem ordnungsliebenden Lande gültige Satz, die Minderheit müsse der Mehrheit folgen. Würden aber solche Protestationen der Minderheit gegen ein weggegebenes Mehr berücksichtigt, so würde obiger Grundsatz jeder guten Ordnung gänzlich zerstört werden. Und welche Folgen müßte die Bewilligung eines solchen Verfahrens nach sich ziehen? Alle gesetzliche Ordnung wäre notwendig zerstört. Wenn irgend ein Beschluß der Minderheit nicht anständig wäre, so könnte dieselbe nach der Landsgemeinde nur einige Unterschriften zusammentreiben — und jeder Beschluß müßte auf solche Weise eingestellt werden." Die 360 protestierenden Landleute bitten deshalb eine „Hoch- und Wohlweise Lands-

obrigkeit um die Handhabung des gefaßten Landsgemeindebeschlusses und *dessen ungesäumte Vollziehung*".

Was sollte nun der Landrat tun? Ohne Zweifel war die Protestation der 360 verfassungsrechtlich besser begründet, als die Petition der 131 Hinterländer; dagegen war seit der Landsgemeinde die Sympathie für das obere Projekt offenbar in weitern Kreisen größer geworden, und die Mehrheit des Rates sagte sich deshalb, es wäre doch in der Tat zu wünschen, daß der an letzter Landsgemeinde gefällte Entscheid korrigiert würde, ehe dem Lande weitere Kosten aus der Ausführung des Beschlusses erwachsen. Der am 1. Oktober 1834 „bei Eiden versammelte" Rat beschloß deshalb eine Befragung der Tagwen. Am 21. Oktober sollten alle Tagwen außerordentlich besammelt, ihnen Petition und Protest vorgelesen und ihnen dann die Frage zur Abstimmung unterbreitet werden: Soll für den Entscheid in der vorwürfigen Frage eine außerordentliche Landsgemeinde einberufen werden oder ist die ganze Angelegenheit bis zur ordentlichen Landsgemeinde des Jahres 1835 zu verschieben?

Man muß wohl zugeben, daß diese Fragestellung nicht ganz korrekt war; sie schloß ja in Wahrheit, der Protestation der Mittelländer entgegen, die Gewährung der Bitte der Hinterländer um nochmalige Erdauerung der Frage in sich; korrekterweise hätte in erster Linie gefragt werden sollen: Ist der Landsgemeindebeschluß vom 25. Mai 1834 auszuführen oder soll die Frage nochmals der Landsgemeinde zum Entscheid unterbreitet werden? Einzig Oberurnen, das sich wehmütig erinnerte, daß man „unlängst billige Begehren schonungslos abgewiesen habe und ein Landsgemeindebeschluß als unverletzlich dargestellt wurde," lehnte die vorgelegte Fragestellung ab; alle andern Tagwen — auch Ennenda und Glarus — fügten sich ihr und meldeten, daß sie einstimmig von der Einberufung einer außerordentlichen Landsgemeinde absehen und also Verschiebung auf die Landsgemeinde 1835 wünschen. Und so gelangte denn die Angelegenheit am 24. Mai 1835 in der Tat nochmals vor die Herren Landleute, die sich denn auch — und zwar mit entschiedener, über jeden Zweifel erhabener Mehrheit — für Aufhebung des letztjährigen Beschlusses und

„Ausführung der Hohlensteinstraße nach dem sogenannten obern Projekt" aussprachen. Dem wurde noch beigefügt: „Jedoch mit dem Hinzuthun, daß die Obrigkeit nach dem Antrag des dreifachen Landrates ermächtigt sei, gutfindenden Falls die Ausführung der Straße unter den erforderlichen Vorsichtsmaßregeln auf dem Wege der Ueberlassung an den Mindestfordernden, sei es durch einen einheimischen oder einen auswärtigen Unternehmer, ausführen zu lassen, doch immer in der Meinung, daß bei einer solchen Arbeit so viel möglich Landsleute angestellt werden sollen."

„Das von Hohlensteinwirt Melch. Trümpi aus Veranlassung dieser veränderten Schlußnahme gestellte Entschädigungspetitum wurde an die Obrigkeit zurückgewiesen mit dem Auftrag zu beraten und zu untersuchen, ob und in welchem Maß dem Hohlensteinwirt M. Trümpi zu entsprechen sei und dann darüber auf das Jahr 1836 den Herren Landleuten Bericht und Antrag zu hinterbringen."

Diesmal zögerte der Rat nicht mehr mit der Ausführung des von der Landsgemeinde getroffenen Entscheides. Wenn durch dieselbe Landsgemeinde vom 24. Mai 1835 außer der Hohlensteinstraße noch vier neue Straßenstrecken beschlossen wurden, erachtete es auch die Landsgemeinde als recht und billig, daß am ersten die seit 1830 verschleppte Hohlensteinstraße ausgeführt werde. Daß auch hier die wirklichen Kosten höher als der Voranschlag zu stehen kamen, statt der budgetierten 10 658 Gulden auf 15 563 fl. (= 34 574 Franken) sich beliefen, wird kaum überraschen. Wie Landammann C. Blumer bei gegebenem Anlaß — zur Entschuldigung des Rates — bemerkte, kamen namentlich die Bodenentschädigungen höher zu stehen, als die aussteckenden Ingenieure vorgesehen hatten. Aber auch die Ueberlassung der Arbeiten an die Mindestfordernden erwies sich nicht immer als das billigste.

Letztere Bemerkung traf in erhöhtem Maße zu bei der Straße durch den Eschentagwen, welche ebenfalls durch die Landsgemeinde vom 24. Mai 1835 beschlossen wurde. Indem die alte Landstraße von Schwanden aus über Zusingen und Haslen nach Hätzingen führte, entbehrten die Dörfer Nitfurn, Leuggelbach und Luchsingen bis 1835 einer eigentlichen

Straßenverbindung. Deshalb wünschte bereits die oben (pag. 6 ff.) mitgeteilte Eingabe des Hinterlandes vom 25. März 1830 auch, daß „die gegenwärtige Nebenstraße von Schwanden nach Luchsingen zur Landstraße angenommen und zweckmäßig correctioniert werde.“ Mit der lang verschleppten Hohlensteinstraße wurde auch das Gesuch des Eschentagwens zurückgeschoben. Deshalb beeilten sich die Räte und Vorgesetzten der ehrsamen Tagwen und Dorfschaften Nitfurn, Leuggelbach, Luchsingen und Adlenbach,“ als 1834 die übliche Einladung zur Einreichung von Memorialsanträgen erlassen wurde,, „sowohl im Gefühl ihrer Amtspflichten, als auch aus Auftrag der unterm 6. April 1834 abgehaltenen außerordentlichen Tagwensversammlung“ in einer sehr einläßlichen Eingabe den Antrag zu stellen, die schon 1830 in Beratung gestandene Straßen-Angelegenheit von Schwanden über Nidfurn und Luchsingen neuerdings zur Beratung und Begutachtung der Landsgemeinde gebührend vorlegen zu lassen.“

Zur Begründung ihres Gesuches bemerken sie u. a.: „Es kann Ihnen nicht unbekannt sein, wie groß der Unterschied ist, wo gute Straßen sind, oder aber, wo dieselben noch mangeln und man die Ermanglung bitter fühlen muß; die wesentlichsten Stützpunkte, auf welchen sich Verdienst und Brot einem Volk zuneigen kann, müssen unstreitig für Menschen und Tiere wohlgebaute Fahrstraßen sein. Auch in Bezug auf die Unglücksfälle verschiedener Art, sonderheitlich in Bezug auf Feuersbrünste, muß eine gute Fahrstraße von den besten Folgen sein. Es muß der hohen Obrigkeit gewiß nahe liegen, daß, wo in diesem oder jenem Dorfe Feuergefahren entstehen sollten (vor welchen uns Gott gnädig bewahren wolle), die möglichst schnelle Hilfe durch Feuerspritzen etc. geleistet werde; aber auch in diesem Falle sehen sich unsere Ortschaften in der schlimmsten Lage. Obschon die beiden Ortschaften Luchsingen und Nitfurn auf wohlgemeinten obrigkeitlichen Befehl mit guten Feuerspritzen versehen sind, so stehen sie dennoch in der bedauernswerten Lage, dieselben nicht einmal mit der erforderlichen Schnelligkeit aus ihren Dorfschaften an den Ort des Unglücks bringen zu können. Würde im Hinterlande, sei es in Linthal oder in einer hierwärts gelegenen Ortschaft, ein Un-

glück dieser Art entstehen, würde die uns nahe gelegene Ortschaft Hätzingen heimgesucht werden, die Dorfschaft Luchsingen stünde in der traurigen Lage, ihren Nachbarn der engen Straße und der schlechten Brücke wegen mit ihrer trefflichen Spritze nicht einmal zu Hilfe eilen zu können."

„Es kann Ihnen nicht unbekannt sein, daß eben dieser Teil unseres Landes einer der ärmern ist und gewiß die größte Wohltat demselben sein wird, wenn seinen gerechten Wünschen billigermaßen entsprochen wird. Bekannt genug sind die Ursachen, warum nicht im ganzen Lande der gleiche Wohlstand, die gleichen Verdienstquellen der ärmern wie der vermöglichen Classe sich darbieten. Der mittlere und untere Theil unseres Landes oder das gemeine Volk in denselben ist durch die vorhandene und belebte Fabrication aller Art reichlich mit Verdienst und Arbeit versehen, welches gewiß den Wohlstand eines Volkes befördern muß, währenddem der arme Landmann des Hinterlandes und sonderheitlich der Tagwen Luchsingen und Nitfurn desselben größtenteils beraubt sind. Wie mancher brave und arbeitsliebende Hausvater, wie mancher Jüngling muß bereits den ganzen Winter aus Mangel an Arbeit die Hände in den Schoß legen, während auf der andern Seite eine Menge der schönsten und besten Locale in unsern Tagwenshuben sich zeigten, so würde auch, wie im mittlern und untern Theil des Landes durch viele Arten von Fabrication sich Verdienst ergeben. Schon oft bemühten sich redliche Vorsteher, denen das Wohl des Volkes am Herzen liegt, sich bei denjenigen zu verwenden, welche im Falle waren, Gebäude dieser Art aufzurichten, aber immerhin war die schlechte Straße Ursache der Vereitelung dieser frommen Wünsche."

„Wie unbillig war es schon seit undenklichen Zeiten, daß die armen Tagwen, welche der Landstraße bis dahin immer beraubt waren, an die fast unerträglichen Lasten der Löntschenbrücke bei Netstall*) einen der größten Theile abtragen mußten. Noch im letzten Jahre zahlte man über 200 Gulden an die

*) Indem die Landsgemeinde von 1471 Erstellung und Unterhalt der sämtlichen Brücken des Landes unter die Tagwen verteilte, überband sie die Hauptlast für die Löntschenbrücke den Tagwen Nitfurn und Luchsingen.

neu erbaute steinerne Brücke,*) welche am stärksten aller Landesbrücken befahren wird. An diese Brücke opferte unser arme Tagwen schon einige tausend Gulden und *ist nicht einmal im Besitze dieser Landstraße!*"

Dieser Appell an ihr Gerechtigkeits- und Billigkeitsgefühl ward denn auch von der Landsgemeinde am 25. Mai 1834 erhört; sie erteilte der Obrigkeit Vollmacht und Auftrag, im Jahreslauf ein Projekt für Erstellung einer Straße von Schwanden über Nitfurn und Luchsingen nach Hätzingen ausarbeiten zu lassen und der Landsgemeinde des folgenden Jahres einen sachbezüglichen Antrag nebst Kostenberechnung vorzulegen. Indem die Obrigkeit diesem Auftrag nachkam, unterbreitete sie das von Straßendirektor Schindler ausgearbeitete Projekt auch noch den Gebrüdern Feßler von Dornbirn zur Ueberprüfung. Dieses Projekt empfahl in Hauptsache die heute bestehende Straßenanlage.**) Am meisten zu reden gaben dabei Anfang und Ende der Straße. Für den Anfang in Schwanden standen sich drei Projekte im Kampfe gegenüber: die einen wollten die Straße in Schwanden mit einer Steigung von 6 % bis auf die Höhe der Güter Grund ansteigen lassen; von da sollte sie dann, nachdem sie eine Strecke weit eben hingeführt (oberhalb des heutigen neuen Schulhauses) wieder ziemlich rasch nach dem

---

*) 1831 wurde eine neue steinerne Brücke, die 1923 fl. 20 ß kostete, erstellt. Die bisher servitutpflichtigen Tagwen weigerten sich aber, diese Last zu übernehmen, da sie nur für eine hölzerne Brücke verpflichtet wären. Um den Streit zu schlichten, übernahm das Land die Hälfte der Kosten (961 fl. 35 ß) für die Brücke und die Kosten der Auffahrt zur Brücke, die auf 629 fl. 38 ß zu stehen kamen.

**) An dieser tadeln heutige Kritiker und tadelten von jeher die die Straße benützenden Fuhrleute den Nitfurner-Stutz. Bei Erstellung der Straße wurde diese Steigung (6,5 %), wie es scheint, fast als selbstverständlich betrachtet, da „man die Straßen der Menschen und Dörfer wegen baue" und die neue Straße nicht eine Dorfschaft wie Nitfurn, die eine eigene Schule und eine Bleiche besitze, links liegen lassen dürfe. Wenn die Tradition den Besitzer der Bleiche als den Schuldigen für den von den Fuhrleuten verwünschten Nitfurner-Stutz bezeichnete, wurde ihm damit ein kleines Unrecht angetan; die übrige Bevölkerung von Nitfurn ging mit Ratsherr Blumer einig, „die neue Straße müsse mitten durch das Dorf gehen, um so mehr, da sie dann von Nitfurn aus bequem nach Leuggelbach weiter führe".

Wyden abfallen, um dann bald nachher neuerdings zu steigen. Ein zweites Projekt wählte eine mittlere Richtung, während das dritte, das die Herren Feßler mit Recht als das allein richtige bezeichneten, den heute bestehenden Straßenzug, der ein unnötiges Steigen und Fallen vermeidet, zur Ausführung empfahl und als Sieger aus dem Widerstreit der Meinungen und Lokalinteressen hervorging.

Für das Endstück der Straße verlangten die Bürger von Adlenbach, daß die Straße auch hier die bestehenden Häuser berücksichtige, das heißt von der Brücke über den Luchsingerbach zunächst tapfer ansteige, um dann nachher sich wieder zu senken und ungefähr da, wo heute der alte Adlenbachersteg (der alte Kirchensteg, den die nach Betschwanden kirchgenössigen Adlenbacher für ihren Kirchgang benützten) sich findet, den Uebergang nach Hätzingen auszuführen. Gegen dieses Projekt erklärte sich nun aber die Straßenkommission mit aller Entschiedenheit und nicht weniger tat das das Gutachten der Herren Feßler. Denn durch das Verlangen der Adlenbacher würde:

„1. die Brücke an einem weit gefährlicheren Punkt als weiter unten, wo sie planiert ist, zu stehen kommen, nebstdem würde sie weit länger werden;

„2. würde die Straße von Adlenbach herab auf die Brücke nicht anders als mit 7 % Fall angebracht werden können;

„3. wäre es unmöglich, die Straße, auch selbst mit sehr kostspieligen Arbeiten, anders als mit 10 % Steigung auf die Höhe von Hätzingen zu bringen; in Folge dessen längs der Höhe, auf welcher Hätzingen liegt, eine ganz neue Straße angelegt werden müßte, um hinter Hätzingen (im Süden dieser Dorfschaft) in die alte Straße zu gelangen, wodurch dem Lande nicht nur ein bedeutender Mehrkosten verursacht, sondern Hätzingen von der neuen Straßenkommunikation abgeschnitten würde.“

Der Schluß des obrigkeitlichen Gutachtens, dem sich Adlenbach gern oder ungern fügen mußte, ging deshalb dahin: „es solle die Straße von Luchsingen aus durch das Adlenbacher Pflanzgut quer an die Linth gehen und dann sei da, wo die Brücke auf dem linksseitigen Linthufer an der Fuhr, welche

die Linth auf dieser Seite einschränkt, einen natürlichen Anhaltspunkt hat, eine steinerne Brücke zu erstellen und von dieser aus die Straße zunächst über einen kleinen Damm nach Hätzingen zu führen."

Die Vorsteher des Eschentagwens hatten in ihrer Eingabe vom 9. April 1834 in Aussicht gestellt, daß die von ihnen gewünschte Straße ungleich billiger werde zu stehen kommen, als diejenige von Oberurnen nach Näfels; ein Einsender der „Glar. Ztg." vom 17. April e. a. hatte sogar davon geträumt, mit einem Kostenaufwand von 4—6000 fl. werde auszukommen sein. Dem gegenüber nahm das Feßlersche Gutachten Gesamtkosten im Betrage von 28 496 fl.*) in Aussicht. In Wirklichkeit reichte aber auch diese Summe bei weitem nicht aus. Die Schlußrechnung ergab vielmehr eine Gesamtausgabe von 49 841 fl. Wie wir bereits andeuteten, war diese Ueberschreitung des Kostenvoranschlages mitverschuldet durch die Befolgung des Grundsatzes, die Ausführung der einzelnen Arbeiten dem Mindestfordernden zu übergeben, ohne zu prüfen, ob die Uebernehmer auch die nötige Sachkenntnis besitzen. So wurde die Strecke Nidfurn—Leuggelbach an einen Heinr. Hösli u. Cons. um 1615 fl. übergeben. Nachdem die Akkordanten bereits 1062 Tagwerke verwendet hatten, erklärten dieselben ihr Unvermögen, weiter zu arbeiten, und suchten um Entlassung aus dem Akkord nach, die ihnen nach reiflicher Prüfung auch gewährt werden mußte. Und eine noch schlimmere Erfahrung machte man bei der Linthbrücke von Hätzingen—Luchsingen. Statt der budgetierten 5260 fl. übernahm bei der Absteigerung der Arbeiten Kirchmeier Fridolin Klæsi von Luchsingen die Erstellung der Brücke nebst schuldigem Wuhr um 4740 fl.; die Brücke wurde auch von ihm und andern, die mit ihm in den Akkord eingetreten und alle mit einander von einem richtigen Brückenbau nichts verstanden, fertig erstellt. Dagegen weigerten sich die Uebernehmer, wohl aus Furcht vor ihrer eigenen

*) Die Brücke über die Linth mit Inbegriff der Wuhr- und Versicherungsarbeiten wurde auf 5260 fl. veranschlagt, die Konstruktion der Straße, Besetzung der Kanteln, Bekiesung und Einfriedung auf 13129½ fl., Wasenbruch durch Güter, Saaten und Gärten, Zurücksetzung des Friedes usw. auf 8037 fl.

Arbeit, die Verschalung zu entfernen. Ihre Furcht war auch nur allzu begründet. Als schließlich die Straßenkommission — 14 *Wochen* nach der vermeintlichen Beendigung des Brückenbaus — peremptorisch die Entfernung der Verschalung verlangte, um die neue Straßenanlage dem Verkehr übergeben zu können, geschah das Befürchtete: nachdem drei Lehrbogen von den acht des Gerüstes beseitigt waren, stürzte das ganze Bauwerk polternd und krachend zusammen.*) Es war von Glück zu reden, daß der Zusammenbruch kein Menschenleben kostete. Ein katholischer Geistlicher, der die Brücke passierte, soll eben noch den letzten Schritt getan haben, als hinter ihm die Brücke zusammenbrach. In denselben Tagen — es war anfangs Oktober, Zeit der Alpabfahrt — hatten auch verschiedene große Viehherden mit ihren Begleitern**) noch die Brücke passiert; wie leicht hätte da ein größeres Unglück passieren können. Die Uebernehmer, die von den Erfordernissen eines richtigen Brückenbaues keine Idee besaßen, hatten unbearbeitete Steine und schlechten Mörtel verwendet. „Trotz der frevelhaft leichtfertigen Arbeit und trotzdem ihnen der größte Theil der Accordsumme schon ausbezahlt war, hatten die Unternehmer noch 2000 fl. Einbuße. Um die Leute nicht komplett zu Grunde zu richten, mußten sie des Accordes entbunden werden".

Dieselbe Landsgemeinde, welche die Straße durch den Eschentagwen***) beschloß und über die Straßenanlage Glarus—

---

*) Da es schon Oktober war, als der Zusammenbruch erfolgte, mußte auf die Erstellung einer steinernen Brücke verzichtet werden und wurde statt dessen eine hölzerne erstellt, die in den 1880er Jahren durch die gegenwärtige eiserne ersetzt wurde.

**) u. a. dem vor ein paar Jahren verstorbenen (alt Dorfvogt) Balth. Hefti, der als Augenzeuge des Zusammensturzes mir Obiges erzählte.

***) Bis zur Erstellung der Straße durch den Eschentagwen ging der Verkehr ins Großtal über Haslen. Die Schaffung der Straße durch den Eschentagwen erweckte in Haslen die nicht unbegründete Furcht, daß durch die neue Straße ihre bisherige Straße zurückgedrängt werde. Deshalb gelangte die Gemeinde Haslen 1836 an die Landsgemeinde mit einer Eingabe :„In der Besorgnis, daß bei dem letztes Jahr beschlossenen Straßenzug von Schwanden über Nitfurn und Luchsingen bis nach Hätzingen die Absicht vorwalten möchte, die bisherige alte Landstraße von Schwanden über Zusingen und Haßlen bis Hätzingen in ihrem dermaligen Zustand zu belassen und somit die Hauptverbindung jenem neuen

Horgenberg endgültig entschied, hatte aber, wie wir schon andeuteten, noch drei weitere Begehren betreffend Straßenbau zu erledigen, indem auch die von Bilten, die Elmer und die Kerenzer die Opferwilligkeit, „den Gerechtigkeits- und Billigkeitssinn" des hohen Gewalts für ihre Wünsche in Anspruch nahmen.

Hatten die von Niederurnen und Bilten an der neuen Straßenanlage Oberurnen—Näfels vor Augen, wie bequem und leicht über eine rationell angelegte Straße sich fahren lasse, so mußte das bei ihnen den Wunsch wachrufen nach Verbesserung ihrer bisherigen engen und holperigen Straße. So teilte die Gemeindebehörde von Niederurnen unterm 18. April 1834 der kantonalen Straßenkommission mit, daß bei der Kirche von Niederurnen die Straße so eng und krumm sei, daß sie „mit langen Hölzern nicht befahren werden könne, ohne den anstoßenden Zaun niederzumachen und Georg Bürgers Haus zu beschädigen". Die Gemeinde habe deshalb am letzten Lichtmeßtagwen beschlossen, „den benötigten Boden vom Friedhof zur Erweiterung der Landstraße *unentgeltlich* herzugeben und die Mauer *in ihren eigenen Kosten* auf der Ligne wieder aufzuführen". Aber auch an andern Stellen finden sich ähnliche Schwierigkeiten; so sei die Straße von der Kirche bis zum Hornhaus von Fridolin Schlittler mehrfach so eng, daß „zwei beladene Wagen nicht neben einander fahren können (was schon oft Streit unter Fuhrleuten verursacht hat)". Ebenso sei „von den Gerwihäusern bis zum Hornhaus unstreitig ein schlechtes und gefahrvolles Stück Straße", und erklärt sich die Gemeinde, da „sie gegenwärtig für Verbesserung der Straße

---

Straßenzug zuzuwenden, hat die Vorsteherschaft des Tagwens Haßlen, unterstützt von mehreren Privaten, an den dreifachen Landrat das Begehren gestellt, daß die alte Landstraße bei denjenigen Rechten geschützt erklärt werden möchte, welche das Straßengesetz, § 3, auch den Landstraßen von Schwanden bis nach Linthal zusichert. In Uebereinstimmung mit dem dreifachen Landrat haben die Herren Landleute mit Einmut erkannt: Daß die Straße von Schwanden über Haßlen bis Hätzingen auch weiterhin, mit und neben der über Nitfurn und Luchsingen neu zu erbauenden, Landstraße verbleibe und daß auf die alte Landstraße von Schwanden über Haßlen die Grundsätze angewendet werden sollen, welche das Straßengesetz in dem angerufenen § 3 vorschreibt, in dem natür-

geneigt ist", auch hier zu Opfern bereit, wenn die kantonale Straßenkommission ihr dazu Hand biete, um widerspenstige Anstößer zur Nachgiebigkeit zu veranlassen. Es war wohl gegeben, daß die kantonalen Behörden dieser Opferwilligkeit der Gemeinde Niederurnen sich freuten und gerne deren Wünschen entgegenkamen, um auch hier eine wirkliche Verbesserung der Straße zu erlangen.

Aber auch die Straße, die von Niederurnen aus bis an die Kantonsgrenze weiter führte, ließ augenscheinlich viel zu wünschen übrig und verlangte deshalb ebenfalls eine gründliche Verbesserung. Fridolin Schindler zum „Ochsen" in Bilten, der während Jahren „Chef einer großen Compagnie Arbeiter" bei den Lintharbeiten war und dabei viel mit Konrad Escher von der Linth und später mit Oberst Hegner verkehrt hatte und deshalb sich die nötigen Kenntnisse zutraute, um in Sachen des Straßenwesens seine Ratschläge zu erteilen, reichte im Januar 1835 eine Memorialseingabe ein, welche Verbesserung der Straßenstrecke Niederurnen—Bilten—Ußbühl verlangte und uns ein anschauliches Bild des damaligen Straßenzustandes und der Notwendigkeit der Verbesserung gibt. „Es ist auffallend," sagt er in seiner Eingabe, „daß an eine Sicherstellung der wegen Unsicherheit und Unbefahrbarkeit viel besprochenen Straßenstrecke von Niederurnen nach Ußbühl vielleicht schon manchmal gedacht, aber wegen dem schlechten Handelsverkehr und *Hintansetzung der Biltner* und ihrer — *Nachgiebigkeit* selbst nie Hand ans Werk gelegt wurde, da es doch von jeher die Haupteinfuhr-Straße gewesen und jetzt durch den neuen Postvertrag zwischen Zürich und Glarus eine der wichtigst gewordenen Straßen unsers Landes ist."

---

lichen Sinn und Verstand, daß die betreffenden Tagwen auch alle diejenigen Pflichten erfüllen, welche das Straßengesetz ihnen auferlegt. Immerhin in der Meinung, daß der Zeitpunkt, in welchem auch diese Straße nach Anleitung dieses Gesetzes erweitert werden soll, in das Ermessen der Obrigkeit gestellt werde." Einen ähnlichen Hofbescheid — Verschiebung auf künftige bessere Zeiten — erteilte auch die Landsgemeinde des Jahres 1856 einem Antrag des Tagwens Haslen für Korrektion der Straße über Haslen. Erst 1873 wurde auf wiederholte Vorstellung hin einem ersten und 1875 und 1876 einem zweiten Stück der Straße eine Korrektion zuteil und dafür 1873 Fr. 3658. — und 1876 Fr. 2800. — vom Lande verausgabt.

Als „manchmal unbefahrbare“ und „unsichere Stellen“ führt Schindler in seiner Eingabe vor allem an:

„1. Die Stelle beim Badhaus in Niederurnen, wo die Straße von dem sozusagen herunterhängenden Nagelfluh-Felsen das ganze Jahr bedroht ist, besonders im Frühjahr, wenn alles im Aufthauen ist. Es reißen sich von Zeit zu Zeit große Steine los und rollen *auf* und *über* die Straße, und eben da, wo die Stelle am gefahrvollsten ist, ist sie auch am engsten, so daß kaum ein Fußgänger neben irgend einem Fuhrwerk ungehindert passieren kann, besonders wenn es gar zwei- oder vierspännig ist, wie unsere Diligence manchmal zu fahren im Falle sein wird; auch geht es ohnedem noch Berg auf und ab. Noch muß ich bemerken, daß sich in jüngsten Tagen Gletscherblöcke herabstürzten, welches sodann in dieser Jahreszeit bei solcher Witterung öfters geschieht, welche nicht minder furchtbar sind.“

„2. Weiter abwärts neben der Niederurner Allmend verheert, bei nicht sehr starken Regengüssen, ein Waldwasser oft die Straße. Das Gleiche ist auch bei dem sogenannten Fähnen- und Stalden-Stutz der Fall. Bei Letztern ist sodann Unfahrbarkeit die natürliche Folge, indem das Grien in solcher Masse herabgestoßen, erst weggeschafft werden muß, ehe wieder an Befahrung gedacht werden kann. Diesem muß ich noch beifügen, daß der Staldenstich durch das nicht gehörige Ausschöpfen der Runs sich immer erhöht.“

„3. Wie gefahrvoll drittens die Stelle der äußeren Rüti-Güter ist, beweist die letzten Sommer herabgestürzte Nagelfluh-Felsmasse, wo ein Theil nicht nur auf die Straße, sondern noch etliche Klafter weiter rollte. Noch haben die Steine uns nicht verbürgt, daß bei ähnlicher Witterung keine andern mehr kommen werden.“

„Von Enge der Straße außer Bilten im Dorfe selbst an einigen Stellen und unterhalb demselben (wo allenfalls auch noch Steine den Reisenden unfreundlich begrüßen), so daß zwei beladene Fuhrwerke nicht ohne Mühe aneinander vorbei kommen, glaube ich gar nicht erwähnen zu müssen, indem es genugsam bekannt ist.“

„4. Im sogenannten Eschenwald ist der nämliche Fall, bis an die *Grenze*. Zu den verwünschten Runsen kommen da die

Holzritte zum Vorschein, wo bei Herunterlassung, Aufscheiten und Aufschichten des Holzes zu der Untauglichkeit die Straße noch so beengt und verhunzt wird, daß man sich Wunder vorstellen muß, wie ein Fremder, der bei der Nacht da vorbei fährt, und weder Lage, noch Straße, noch Hindernisse kennt, durchkommen kann. Kein Wunder ist es, wenn sich die Fremden schon ihren Zorn durch Verwünschungen dieser ganzen Straßenstrecke abkühlen. Indem sie noch zu allem den — Zoll zahlen müssen."

„Unbedeutende Abweichungen von den angeführten Stellen würden nicht nur den Vorteil gewähren, ganz *sicher* und *eben,* wo es jetzt bis zum Ekel über den rohen Schutt, den die Gewässer bringen, Berg auf und ab geht, zu fahren, sondern auch den Unterhalt um die Hälfte erleichtern, indem dannzumal (denn jetzt ist es unmöglich) die Gewässer, auf vernünftige Weise abgeleitet, der Straße nicht mehr schaden würden."

„Sicherstellung, Erweiterung und Verbesserung dieser Straße, welche ungefähr die Strecke einer Stunde ist, *muß* vorgenommen werden; es ist unvermeidliches Bedürfnis im jetzigen Zeitpunkt, wenn man Unglücksfälle verhüten will."

Es mag sein, daß Fr. Schindler in seiner Eingabe, um deren Zweck zu erreichen, an ein paar Stellen die Farben etwas stark aufgetragen hat. Im Ganzen mußte seine Darstellung, die uns auch heute noch ein Bild vom Zustand der alten Biltnerstraße und der Wünschbarkeit ihrer Verbesserung gewährt, als zutreffend anerkannt werden. Dagegen war die Gemeinde Bilten wohl etwas weniger als Niederurnen bereit, selbst auch bedeutendere Opfer für Verbesserung der Straße zu bringen. Dortige Gemeindebehörde war auch nicht mit Schindler einverstanden, daß die Kosten für etwelche Verlegung, Erweiterung und Verbesserung der Straße nicht so bedeutende und die Kosten des künftigen Unterhaltes „um die Hälfte" geringer sein würden. In langer Zuschrift stellte sie gegenteils Landammann und Gemeinem Rat zu Handen der Landsgemeinde vor Augen, welche Last man durch das neue Straßengesetz der Gemeinde Bilten aufladen würde: „Nicht nur wäre die gegenwärtige Generation außer Stande, diesen Forderungen zu entsprechen, sondern auch deren Nachkommen würden sich in eine Schuldenlast stürzen,

die jeden künftigen Aufschwung, jede künftige Freimachung von derselben beinahe oder ganz unmöglich machte; mit *einem* Worte: Der jetzige und künftige Ruin der Gemeinde wäre vollendet."

Hatte Schindler in seiner Eingabe vielleicht da oder dort etwas stark aufgetragen, so hatte wohl auch der Gemeinderat Bilten in seiner Darstellung der Notlage der Gemeinde einiger Uebertreibung sich schuldig gemacht. Es war aber gegeben, daß weder der h. Rat noch die Landsgemeinde „den Ruin einer ohnehin armen Gemeinde" herbeiführen wollten. Dagegen waren die Uebelstände doch so augenscheinliche, der Gegensatz zu der so schönen, bequemen Straße Oberurnen—Näfels derart, daß Abhilfe geschaffen werden mußte. Auch war es für den Kanton gewissermaßen Ehrensache, daß der Eintritt aus dem Nachbarkanton in den Kanton Glarus nicht fernerhin auf so holperiger und stellenweise geradezu gefährlicher Straße erfolge. Und so beschloß denn die Landsgemeinde des Jahres 1835 auch die Erstellung einer neuen Straße von der Kantonsgrenze über Bilten nach Niederurnen auf Kosten des Landes. Die Ausführung dieses Beschlusses sollte, da zunächst nun die seit 1830 auf der Tagesordnung stehende Hohlensteinstraße zur Ausführung gelangen sollte, in den Jahren 1836 und 1837 (gleichzeitig mit der neuen Straße durch den Eschentagwen) erfolgen; für diese beiden Jahre wurde ein Kredit von je 17 000 Gulden ausgesetzt. Auch hier wurde der Kostenvoranschlag allerdings überschritten, wenn auch nicht in demselben Maße, wie bei der Straße durch den Eschentagwen. Statt der veranschlagten 34 000 fl. kam die Biltnerstraße (vom Ußbühl bis zum Hörnli) auf 43 895 fl. (= Fr. 97 544. —) zu stehen (Gemälde des Kantons Glarus, pag. 504).

Von derselben Landsgemeinde des Jahres 1835, welche für die Straße von der Kantonsgrenze über Bilten nach Niederurnen eine gründliche Verbesserung beschloß, lag aber, wie wir schon andeuteten, auch ein Gesuch der Gemeinde Elm für Erstellung einer fahrbaren Straße von Matt nach Elm. Bis dahin entbehrte Elm einer fahrbaren Straße, indem es sich mit dem von Matt über Sulzbach und Schwendi führenden Saumweg zu begnügen hatte. Seit Erstellung der ersten (verfehlten, in

den 1820er Jahren erbauten) Kleintalstraße war natürlich auch in Elm das Bedürfnis erwacht, ebenfalls an die nach dem Haupttal führende Straße angeschlossen zu werden. Schon 1825 waren darüber zwischen den Tagwen Matt und Elm unter Vermittlung der kantonalen Behörden Unterhandlungen gepflogen worden, ohne eine Einigung zu erzielen. Da der Weg über Sulzbach und Schwendi allzusehr bergauf und bergab ging, wünscht Elm Verlegung der Straße auf das linke Sernftufer, wo die Anlegung eines rationellen, nur sehr allmälig ansteigenden Straßenzuges möglich war. Dagegen erforderte diese Anlage zwei neue Brücken und dagegen sträubte sich Matt. Am 19. Mai 1827 baten deshalb die Räte von Elm die Kantons-Straßenkommission, der „immer noch unerörterte Gegenstand möchte endlich erledigt werden". Die Straßenkommission fand aber ihrerseits, nur „erörtert worden" wäre die Sache mehr als genug, so sehr, daß sie von weitern Verhandlungen sich kein Resultat verspreche; wolle man endlich zu einem positiven Entschlusse kommen, so müßten die beiden Tagwen die schwebenden Fragen der Straßenkommission zu „kompromissalischem Entscheid" übergeben. Sie unterbreitete deshalb den beiden Tagwen die Frage, ob sie hiezu bereit seien. Der Tagwen Matt erwiderte darauf, daß er dazu gerne bereit sei, aber mit dem *feierlichen* Vorbehalt, daß der Tagwen Matt, wenn die Straße wirklich, statt wie bisher auf der rechten Seite zu bleiben, auf die Freiberg-Seite sollte gelegt werden, sich der dadurch nötigen und kostspieligen Brummbachbrücke ganz entschlage, dieselbe vielmehr dem Tagwen Elm überbunden werde, und daß sich der Tagwen Matt auch der Brücke auf dem Meißenboden nichts annehme. Mit andern Worten: Matt wolle gerne zum Frieden Hand bieten, wenn Elm in den beiden Hauptfragen sich dem Willen des Tagwens Matt unterziehe.

Im August 1833 war die Sache soweit gediehen, daß Straßendirektor Schindler die Straße Matt—Elm — und zwar in der allein richtigen Weise auf dem linken Sernftufer — aussteckte, und anfangs Oktober die Straßenkommission an den Tagwen Elm eine Art Ultimatum ergehen ließ, ob derselbe die ihm zugemuteten Opfer auf sich nehmen wolle. Die Räte von Elm antworteten darauf zunächst ausweichend, weil „dato

die einflußreichste Zahl des Volkes in das Welschland verreist" sei (Welschland-Viehmärkte). Aber auch nach Rückkehr dieser Welschländer blieb die Antwort aus, weil Elm Fortsetzung der Straße nicht bloß bis zur Kirche, sondern bis Hintersteinetbach wünschte und noch mehr, weil Elm fand, die ihm zugemuteten Opfer seien zu groß.

Dies war der Stand der Dinge im Frühjahr 1834. Wenn die Straße in Hauptsache auf Kosten der beiden Tagwen und der Anstößer ausgeführt werden sollte, das Land nur einen Beitrag daran leisten würde, war wohl alle Wahrscheinlichkeit vorhanden, daß die Sache noch weiterhin „erörtert", aber die Straße nicht ausgeführt werde. Nun aber verlangten die verschiedenen Gemeinden des Haupttales Ausführung der Straßenbauten auf Landeskosten. Dadurch änderte sich die Sachlage. Wenn der Eschentagwen, wenn Bilten, wenn Kerenzen, wenn Glarus (für die Horgenbergstraße) Ausführung der neuen Straßenanlagen auf Kosten des Landes verlangten, dann durfte wohl auch Elm, das bisher straßenlose, für sich ein ähnliches Verlangen stellen. So reichte denn Elm an die Landsgemeinde des Jahres 1835 den Memorialsantrag ein auf Erstellung einer Straße Matt—Elm, in der „getrosten Hoffnung, daß das Land die Straßenstrecke Matt—Elm übernehme, gleich den andern Straßen, die das Land gemacht und laut letztjährigem Landsgemeindebeschluß zu machen erkannt, und weder Gemeinden noch Privaten zu belästigen und belästigt zu haben, sondern das Land gemacht und die Kosten getragen, glaubten also, wir seien Landleute gleich den andern und auch gleiche Genüsse und Beschwerden zu tragen haben, gleich den Herren Landleuten draußen im Lande".

Der Landrat, der alle die aus den verschiedenen Landesteilen eingereichten Wünsche zu prüfen und für die Landsgemeinde zu begutachten hatte, erschrak nun allerdings aus Sorge für die Landesfinanzen über das im ganzen Lande zutage tretende „Straßenfieber". Ihm schien, es sei des Guten nun doch zu viel, wenn gleich fünf Straßenprojekte auf einmal beschlossen werden sollten: dadurch werde dem Lande eine Schuldenlast aufgeladen, die allzu drückend werden müßte. Er hätte deshalb lieber eines um das andere erledigt, zuerst

die Straße Glarus—Horgenberg und dann, wenn diese erstellt und die Finanzen des Landes es erlauben, ein zweites und zu seiner Zeit ein drittes, viertes und fünftes. Er beantragte deshalb in Rücksicht auf die Straßenstrecke Elm—Matt, es sei für die Landsgemeinde *1836* erst ein obrigkeitliches Gutachten und Kostendevis vorzulegen und daraufhin dann erst in Sache Beschluß zu fassen. Anders die Landsgemeinde.

Trotz der allerdings für jene Zeit erschreckend großen Ausgabe von 160 000 fl., welche die fünf Projekte — zum mindesten — in Aussicht stellten, setzte sie sich mit fröhlichem Wagemut über alle Bedenken hinweg und beschloß Ausführung aller fünf Projekte! Auch das Sernftal sollte nicht hinter die andern Landesteile zurückgesetzt werden, auch die Strecke Matt—Elm sollte durch das Land erstellt werden. Allerdings konnten nicht alle fünf Straßen auf einmal erstellt werden. Das verbot schon die Rücksicht auf den Straßendirektor, der ja für alle fünf Projekte die definitiven Baupläne zu entwerfen und die Ausführung der Arbeiten zu leiten und zu überwachen hatte. Sollte er wirklich die Aufsicht über alle diese Arbeiten ausüben, dann konnten unmöglich alle die gedachten Straßenstrecken auf einmal ausgeführt werden. Im Sommer 1835 sollte nun zunächst die Hohlensteinstraße zur Ausführung kommen, 1836 und 1837 die Straße durch den Eschentagwen und die Biltnerstraße, sowie erste zwei Fünftel der Kerenzerstraße folgen, die Straße Matt—Elm endlich 1839 an die Reihe kommen. In Wirklichkeit wurde dann aber die Geduld der Bürger von Elm noch etwas länger auf die Probe gestellt. Auch das Jahr 1839 ging vorüber, ohne daß die ausführenden Organe Zeit fanden, die Sache in Angriff zu nehmen. Deshalb gelangte denn Elm mittelst Memorialseingabe 1840 neuerdings an die Landsgemeinde; daß 1840 auch die 1835 beschlossene Straßenbaute Matt—Elm ausgeführt werden möchte. Der Antrag rief zunächst im Landrat einer lebhaften Diskussion. Die kantonale Straßenkommission beantragte Ausführung nach Wunsch und Antrag des Sernftales und zwar mit 16 Fuß breiter Fahrbahn. Sie veranschlagte die „Konstruktionskosten und Bodenentschädigungen" auf 19 807 fl. Herr Landesstatthalter Blumer anerkannte zwar auch seinerseits die Notwendigkeit und Wünschbarkeit der Anlage, hob

aber die schlimme finanzielle Lage des Kantons hervor, die Schuldenlast, welche die bisher ausgeführten Straßenbauten für den Kanton hatten entstehen lassen, zumal alle bisher ausgeführten Straßenbauten die Kostenvoranschläge überschritten, zum Teil weit überschritten hätten. Deshalb beantragte er, mit der Ausführung der Straße Matt—Elm wenigstens noch ein Jahr zuzuwarten. Dieser erneuten Verschiebung gegenüber wehrten sich vor allem die Gemeindevertreter von Elm dafür, daß das von der Landsgemeinde 1835 gegebene Versprechen endlich gehalten und die Ausführung nicht länger verzögert werde. Nach längerer Erörterung der Angelegenheit, wobei die Vorsteher von Elm auch durch Ratsglieder aus andern Gemeinden unterstützt wurden, gelangte ein Vermittlungsantrag mehrheitlich zur Annahme, es solle 1840 die erste Hälfte dieses Straßenzuges ausgeführt werden, 1841 dann die zweite Hälfte folgen.

Anders entschied die Landsgemeinde, indem sie eine weitere Verschleppung ablehnte. „In gemütlichem Vortrag hatte Ratsherr Kaspar Elmer von Elm die Herren Landleute gebeten, daß sie doch auf die abgeschnittene Lage Elms Rücksicht nehmen, einmal Wort halten, den frühern Landsgemeinde-Beschluß vollziehen und somit die Straße von Matt nach Elm erstellen möchten. Dr. Jenni von Ennenda und Christ. Baumgartner von Engi unterstützten seinen Antrag, und während die Korrektion der Straße Mitlödi—Schwanden und Diesbach—Linthal als weniger dringlich verschoben wurde, beschloß sie mit jubelndem Mehr, den Elmern zu entsprechen: die Straße von Elm nach Matt soll im Laufe des Jahres auf eine Breite von 14 Fuß erstellt werden. Ueber Richtung und Konstruktion das Nähere festzusetzen, wird dem Rat anheim gegeben.“ Die wirklichen Ausgaben für die Straßenstrecke Matt—Elm beliefen sich auf 23 783 fl. (= 52 852 Franken).

Die fünfte der Straßen, welche die große Reform-Landsgemeinde von 1835 beschloß, war diejenige von Mollis über Filzbach und Obstalden nach Mühlehorn, die sogenannte *Kerenzerstraße*. Wie die von Elm, entbehrten die Bewohner des Kerenzerberges bisher einer Straße, indem sie statt dessen mit einem bloßen, z. T. recht steilen Saumpfad sich begnügen mußten. Das beklagten vor allem die Bewohner der beiden auf

der Höhe befindlichen Dörfer als Mangel. Mühlehorn hatte wenigstens die Gelegenheit des Schiffsverkehrs auf dem Walensee. Dagegen war dieser Schiffsverkehr insofern etwas unzuverlässig, als die Stürme auf dem Walensee mannigfach recht gefährlich werden konnten und deshalb der Verkehr über den See nach Weesen und Walenstadt von Wind und Wetter abhängig war. Mit Rücksicht auf diese Gefahren, d. h. unter dem Eindruck eines bedauerlichen Schiffunglücks, hatte Hauptmann Fridolin Heer von der Landsgemeinde des Jahres 1603 sich die Erlaubnis erbeten, in seinen Kosten von Mühlehorn aus längs des Walensees eine neue Straße anzulegen. Die Landsgemeinde erteilte auch diesem großmütigen Ansuchen ihre Zustimmung, indem sie zugleich die von Hauptmann Heer gestellten Bedingungen (wohl u. a. das Recht der Expropriation gegenüber eigensinnigen Anstößern) guthieß. Der von F. Heer erstellte Weg diente während längerer Zeit dem Verkehr, namentlich an Tagen, an denen Wind und Wetter die Schiffahrt als gefährlich erscheinen ließen. Da aber auch dieser Landweg seine Gefahren (Steinschläge) hatte und nach Hauptmann Heers Tod niemand für den Unterhalt der Straße die nötigen Opfer bringen wollte, wurde er allmälig zur Ruine. Anfangs der 1830er Jahre schien dann die Erinnerung an das, was Hauptmann Heer getan, einer Wiederholung zu rufen: Am 15. Mai 1831 erteilte die Landsgemeinde einem „Privatverein" die von ihm nachgesuchte Bewilligung für eine „Straße längs dem Walensee". Dagegen scheint die Gesellschaft, welche diesen Beschluß der Landsgemeinde von 1831 veranlaßte, bald darauf trotz der Aufmunterung, welche Handelsleute von Zürich und Basel ihr zukommen ließen, in Schlaf versunken zu sein. Deshalb gelangte an die Landsgemeinde des Jahres 1834, durch die in den anderen Landesteilen erwachten Begehren nach neuen Straßen angeregt, auch eine mit zahlreichen Unterschriften versehene Memorialseingabe mit dem Verlangen der Erstellung einer Straße von Mollis über den Kerenzerberg nach Mühlehorn. In Beantwortung dieser Eingabe beschloß die Landsgemeinde vom 25. Mai 1834:

„1. Den Grundsatz, daß von Mollis über den Kerenzerberg bis ins Mühlehorn eine genugsame Fahrstraße von gehöriger

Breite und ohne beschwerliche Steigung angelegt werde.

„2. Es soll die Obrigkeit durch eine zu ernennende Commission mit Zuzug eines unbefangenen Sachkundigen = Experten, die Direktion, in welcher die Straße am Zweckmäßigsten anzulegen wäre, beaugenscheinigen, und untersuchen, und prüfen, und ein Gutachten nebst Kostendevis und Plänen abfassen, und solches der Landsgemeinde 1835 vorlegen.

„3. Habe besagte Commission in Verbindung mit dem zuzuziehenden Experten zu prüfen und zu untersuchen, in wie fern bei dieser Anlage die Möglichkeit vorhanden sei, den hiesigen Kanton mit dem Oberland in Verbindung zu setzen."

In Ausführung dieser Anträge ersuchte der Rat die bereits vorhin genannten Gebrüder Feßler in Dornbirn, für die Erstellung einer Straße über den Kerenzerberg Plan und Kostenvoranschlag vorzulegen. Dieselben kamen dieser Einladung auch bereitwilligst nach, indem sie im August und September 1834 gemeinsam mit dem glarnerischen Straßendirektor Schindler „die in Frage liegende Directions-Linie des Nähern auf Ort und Stelle untersuchten und die erforderlichen Vermessungen veranstalteten".

Am meisten Schwierigkeiten bereitete den Experten ihrem Bericht zufolge und wie dieses allerdings in der Beschaffenheit der Dinge lag, der letzte Abstieg gegen den Walensee.

„Der Landsgemeindebeschluß von 1834", erklärte deshalb das Gutachten der Experten vom 21. April 1835, „hatte den Endpunkt des neuen Straßenzuges in dem Mühlehorn bezeichnet; allein trotz vielfach veranstalteter Nivellements ergab es sich, daß es eine reine Unmöglichkeit wäre, durch die steile Halde des Griseltenberges anders als mit 6 Kehren und 9 % Fall in das Dorf Mühlehorn herabzukommen, auf welchen Plan daher vollständig verzichtet wurde. In Folge dieser ungünstigen Lokalverhältnisse mußte, um vom Ufer des Sees die Höhe des Blattstutzes mit einer Steigung von 8 Prozent zu erreichen, der Straßenzug 900 Fuß oberhalb dem Dorf Mühlehorn, in der Gegend des sogenannten Enzbaches, angehoben werden, von wo aus einerseits Mühlehorn eine Verbindungsstraße gegeben,

anderseits die Straße in einer Länge von 2670 Fuß eben bis Tiefenwinkel laufen würde."

Es ist begreiflich, daß diese Lösung namentlich Mühlehorn wenig befriedigte. Dortige Bevölkerung war sowieso für das Projekt einer Kerenzerstraße wenig begeistert. Denn, sagte man sich in Mühlehorn, „sollen wir, um nach Mollis und Glarus zu kommen, erst 900 Fuß hinaufsteigen, um nachher wieder ebensoweit herunterzusteigen?" Und wenn nun die neue Straße nicht einmal in Mühlehorn endete, sondern außerhalb des Dorfes, Murg zu, die Tiefe erreichte, wie hätten da die Mühlehorner einer solchen Straße besondere Sympathien entgegenbringen sollen?

In einem Flugblatt „Einige Worte über die Kerenzerberg- und Walensee-Straße, oder: was sollen wir thun?" wurde deshalb im Blick auf die Landsgemeinde „den besonnenen und unbefangenen Landleuten von Glarus" neuerdings empfohlen, das untere Straßenprojekt, eine Straße längs des Walensees, aufzunehmen oder wenigstens genauer prüfen und untersuchen zu lassen. Eine Straße längs dem See koste viel weniger als eine Straße über den Berg und leiste dem engern und weitern Vaterlande ungleich größere Dienste; sie würde eine wahrhaft eidgenössische Straße werden, als die kürzeste Verbindungsstraße zwischen Basel und Chur; „sie ist die kürzeste und bequemste Post-, sie ist aber auch im gegebenen Falle die zweckmäßigste Fahrstraße für Güterfuhren. Bei günstiger Witterung wird zwar für die von Zürich nach Walenstadt und umgekehrt gehenden Waren der See fortan die wohlfeilste und beliebteste Straße sein, aber der Warenzug ist erst dann ganz und bleibend gesichert, wenn die Eilgüter nötigenfalls über Land transportiert werden können, was bei der Bergstraße, von allem andern abgesehen, bei 8 Prozent Steigung entweder gar nicht oder nur mit großen Kosten möglich wäre."

Dieser Vorschlag einer Walenseestraße fand auch im Landrat, der dem erteilten Auftrag gemäß, die Frage zu Handen der Landsgemeinde zu begutachten hatte, neuerdings seine Befürworter. Allerdings habe sich letztes Jahr die Landsgemeinde zu Gunsten der Bergstraße ausgesprochen und das untere Projekt abgelehnt. Das könne aber doch kein Hindernis sein, auf die Sache

zurückzukommen, um so weniger, als sich in der Zwischenzeit genügend gezeigt habe, daß das obere Projekt doch größere Schwierigkeiten zeige, als manche eifrige Freunde desselben gedacht hätten. Verschiedene Punkte seien noch nicht abgeklärt und der dritte der letztes Jahr von der Landsgemeinde erteilten Aufträge — die Frage nach der Fortsetzung der Straße nach Walenstadt und Sargans — in keiner Weise erledigt.

Nach langer und interessanter Diskussion beschloß schließlich der Landrat mit 43 gegen 32 Stimmen, der Landsgemeinde zu beantragen, die ganze Angelegenheit zu weiterer Erdauerung und Berichterstattung im Jahre 1836 an den Landrat zurückzuweisen. Der Landrat sah sich zu diesem Antrag um so mehr veranlaßt, als, wie wir aus Vorausgehendem wissen, derselben Landsgemeinde noch vier andere Straßenprojekte vorlagen und die daraus erwachsende Schuldenlast vorsorgliche Landesväter ohnehin beunruhigte.

Am 24. Mai 1835 sollte die überaus zahlreich besammelte Landsgemeinde über diese wie viele andere politische und wirtschaftliche Fragen die Entscheidung treffen. Nachdem der Landammann nach Auftrag den Vorschlag des Landrates erläutert und die allgemeine Umfrage eröffnet hatte, ergriff zunächst Landsfähndrich Dietrich Schindler*) das Wort, um im Namen der Gemeinden Mollis und Kerenzen die beantragte Verschiebung zu bekämpfen. Er „schildert den Herrn Feßler als Sachverständigen, betrachtet die angeregte untere Straße von geringem Nutzen für Glarus und nur für den Kanton St. Gallen berechnet. Pflicht jedes Landmannes sei es aber, dem geschwornen Eide zufolge, des Vaterlandes Nutzen zu fördern. Die untere Straße biete keine Sicherheit dar; man frage darüber nur die Schiffleute und die Bewohner jener Gegend. Unten werde die Straße ebenfalls viel kosten. Die von La Nicca begutachtete Straße gehe nur vom Gäsi bis Mühlehorn, sei an manchen Stellen schmal und die Brücke über die Linth nur zu 2400 fl. angeschlagen. Die obere Straße werde nicht beschwerlich, sie steige nicht immer 8 %, sondern 5, 3

*) 1837—1840 Landammann (siehe G. Heer, Landammann Dietrich Schindler).

bis 2 %. In betreff der Kosten sei zu bemerken, daß andere ähnliche Straßen auch gemacht worden seien und noch gemacht werden sollen; man müsse einander helfen und die ziemlich bedeutende Gemeinde Mollis und der Kerenzerberg seien zu berücksichtigen. Von dieser Straße werde man Freude und den Dank des Vaterlandes und der Nachkommen ernten. Das Geld bleibe im Lande und die Armen werden es verdienen. Die Totalkosten für die Kerenzerstraße betragen laut dem in jüngster Zeit aufgenommenen Kostendevis 64 000 fl., was wohl zu bestreiten sei. Er hoffe, daß der mittlere Teil des Landes sich nicht allfällig durch eine gewisse Jalousie gegen den untern bestimmen lasse, der Kerenzerstraße entgegen zu treten. Verschiebung sei infolge des letztjährigen Landsgemeinde-Beschlusses unstatthaft, und darum trage er darauf an, zu erkennen, die Straße nach dem Feßlerschen Plane mit einer Breite von 16 Fuß herzustellen und nur die Frage über den Zeitpunkt der Ausführung an die Obrigkeit zurückzuweisen."

„Herr Ratsherr Ris glaubt, man hätte beim Antrag des Memorials stehen bleiben sollen. Er will auch das Zweckmäßige, Gemeinnützige, dem Vaterland Frommende; aber er kann sich noch nicht von dem verheißenen Nutzen dieser Straße überzeugen. Wenn im mittlern Teil des Landes vielleicht andere Ansichten als im Unterland vorherrschen, so entspringen diese gewiß keiner unlautern Quelle, sondern aus innerer Ueberzeugung. Bei so hochwichtigen Angelegenheiten sei es immer besser, wenn allseitig, umfassend und wiederholt geprüft werde. Es wäre wohl besser gewesen, man hätte voriges Jahr Prüfung beider Projekte beschlossen. Er trete über das untere und obere Projekt nicht näher ein; aber das untere scheine ihm in vielen Hinsichten doch empfehlenswerter. Die Prüfung Sachverständiger werde entscheiden, und diese sollte man nicht scheuen. Den Antrag des dreifachen Landrates, jede weitere Schlußnahme bis 1836 einzustellen, müsse er vorzüglich deshalb unterstützen, weil durch den 1834er Beschluß *Bedingungen* festgesetzt worden, die bis jetzt nicht erfüllt worden seien; die Straße sollte in Mühlehorn endigen, und nun werde dasselbe nicht einmal berührt; der Kosten-Devis habe dem dreifachen Landrat, der als vorberatende Behörde aufgestellt wor-

den sei, nicht vorgelegt werden können, und kein offizieller Kosten-Devis könne heute mitgeteilt werden. Der Bericht sei auch in technischer Beziehung lückenhaft und aus diesen Gründen unterstütze er den obrigkeitlichen Antrag."

Nachdem auch noch andere Redner (Landseckelmeister Landolt und — in etwas schwulstiger Rede — Chorrichter Kamm für den Antrag Schindler, Ratsherr Dr. Trümpy für den Antrag des Landrates) sich ausgesprochen, sollte abgestimmt werden. Bei der ersten Abstimmung standen sich zwei starke Mehre gegenüber, so daß der Landammann keinen Entscheid wagte und deshalb eine zweite Abstimmung in die Wege leitete, und bei dieser zweiten Abstimmung schien nach Ansicht vieler das Mehr für den Antrag des Landrates entschieden den Vorsprung zu haben. Da, in diesem kritischen Moment, trat Landsfähndrich Schindler nochmals auf und stellte den Antrag, den Gemeinden Mollis und Kerenzen die kunstgerechte Herstellung der Straße nach dem Feßlerschen Plan und zu 16 Fuß Breite zu übertragen, wogegen das Land eine Aversalsumme von 50 000 fl. bezahlen solle. Die Zeit der Ausführung dieser Straßenbaute soll in das Ermessen der besagten Gemeinden gestellt sein und diese wegen Bodenabtretung der Privaten in die Rechte des Staates treten. Da dieser Antrag weder im Landrat noch in den vorausgehenden Verhandlungen der Landsgemeinde erörtert worden war, ließ sich fragen, ob er ganz verfassungsgemäß war. Dagegen erhielt er die Mehrheit der Landleute für sich, indem er die Furcht vor Ueberschreitung des Kostenvoranschlages für das Land beseitigte.

In Mollis und auf Kerenzen aber herrschte zunächst eitel Freude und Jubel. Schon am 28. Mai erklärte die Gemeinde Mollis einstimmig, ihrerseits den Bau der Kerenzerstraße nach den von der Landsgemeinde festgestellten Bedingungen um die Summe von 50 000 fl. übernehmen zu wollen. Und ebenso einstimmig beschloß der Tagwen Kerenzen am 31. Mai in die von der Landsgemeinde gestellte Offerte einzutreten und mit Mollis die Ausführung der Straßenbaute um die 50 000 fl. zu übernehmen. Allerdings legten 38 Vorsteher und Bürger von Mühlehorn, das damals mit Obstalden und Filzbach den Tagwen Kerenzen bildete, gegen einen solchen Beschluß zum vor-

aus Protest ein und ebenso teilten sie unterm 1. Juni dem Gemeinen Rat mit, daß sie, „was in ihren sämtlichen Kräften liege, tun werden, um nicht blindlings in einer unberechneten Straßenbaute Unkosten einzugehen. Dadurch ließen aber die obern Dörfer in ihrer Begeisterung für Erstellung der Straße sich nicht irren; sie entließen Mühlehorn aus der Gemeinderschaft für die Straßenbaute, indem statt des „Tagwens Kerenzen" die Kirchgemeinde Obstalden-Filzbach als Mitakkordant mit Mollis eintrat.

Dagegen unterließen es die beiden Gemeinden im Sturm der ersten Begeisterung, genauer festzusetzen, in welchem Verhältnis sie die allfalls aus der Uebernahme ihnen erwachsenden Lasten teilen wollten. Kerenzen beschloß lediglich: „Es wird hiemit ausgesprochen, daß die hiesige Tagwensgemeinde nach Maßgabe ihrer ökonomischen Kräfte und Vermögen und in billigem Verhältnis gegen und zu der Ehrs. Gemeinde Mollis den allfällig sich ergebenden Saldo teilweise wird tragen helfen." Wahrscheinlich hatten die Bürger von Mollis und Kerenzen gehofft, daß sie die Straße mit geringern Kosten erstellen könnten, als die Herren Ingenieure vorausgesehen. Als dann bei der Ausführung das Gegenteil sich zeigte, mit dem Fortschreiten der Arbeiten immer deutlicher zutage trat, daß auch die von den Herren Feßler vorgesehenen 64 000 fl. nicht ausreichten, war es begreiflich, daß aus der ungenauen Fassung der ersten Abreden Meinungsdifferenzen, Verdruß*) und schließlich sogar ein Prozeß zwischen den beiden Gemeinden erwuchsen.

Nach einem 1836 von der Landsgemeinde genehmigten Plan sollte 1836 das erste Fünftel der Straße erbaut und vom

---

*) Den Wandel in der Stimmung der beiden Gemeinden sollte auch Landesfähndrich und Landammann Dietrich Schindler als Urheber des Landsgemeinde-Beschlusses von 1835 zu kosten bekommen. Noch im Jahre 1837, als der Bau der Straße schon ein ordentliches Stück vorgeschritten war, beschloß die Gemeinde Kerenzen in ihrer Hauptversammlung vom 15. Mai: „In Anerkennung der vielseitigen Verdienste, welche Herr Landsfähndrich Schindler um das gemeinsame Vaterland im allgemeinen und die Gemeinde Kerenzen insbesondere sich erworben, denselben mit der unentgeltlichen Erteilung des Bürgerrechtes zu beehren". Als dann die Kehrseite jenes Beschlusses zutage trat, verwandelte sich

Lande dafür 10 000 fl. bezahlt werden; 1837 sollte das zweite, 1838 das dritte, 1839 das vierte Fünftel folgen und 1840 das Ganze vollendet und dementsprechend dann auch vom Lande die letzten 10 000 fl. bezahlt werden. Die ersten paar Jahre ging die Sache auch programmmäßig voran, dann aber traten in der Ausführung der Baute und infolgedessen auch in den Leistungen des Landes Störungen ein. Bis Ende März 1839 waren vom Lande ausbezahlt 32 500 fl., denen dann bis Ende 1840 noch weitere 3500 fl. folgten. Dann aber blieb die Sache ganz stecken, der eingetretenen Hemmnisse und Zerwürfnisse wegen, welche die bereits zutage getretenen Ueberschreitungen des Kostenvoranschlages zur Folge hatten.

Auch 1846 stand die Sache noch auf dem gleichen Flecke. Die „Kerenzer-Straßenkommission" stellte deshalb an das Landsgemeinde-Memorial von 1846 den Antrag, „es sei auf das diesjährige Landesbudget die Summe von 10 000 fl. als fernere Abschlagszahlung an die Vertragssumme von 50 000 fl. zu stellen." Zur Unterstützung dieses Gesuches gaben die beiden Kirchgemeinden Mollis und Kerenzen die Zusicherung, die Straßenbaute demnächst bis Voglingen fortzusetzen. Der Landrat, der unterm 28. Januar diesen Antrag behandelte, trug aber ernste Bedenken, auf das Gesuch einzutreten, da die Straßenbaute kaum über die Hälfte hinaus fertig erstellt sei, dagegen die beiden Gemeinden viel mehr als die Hälfte des seinerzeit zugesicherten Landesbeitrages bereits bezogen hätten. In der dadurch veranlaßten Diskussion wollten deshalb die einen mit jeder fernern Zahlung zurückhalten, bis der Straßenbau vollendet sei, „andere wollten die restierenden 14 000 fl. sukzessive je nach der Distanz des Fortsetzens bezahlen"; eine

---

der Dank in Vorwürfe, trotzdem Schindler selbst bedeutende Opfer für die von ihm befürwortete Sache brachte. Diese bittere Erfahrung soll mit beigetragen haben zu seiner Uebersiedelung von Mollis nach Zürich. Dagegen hat Schindler bei verschiedenen Gelegenheiten seine trotz der erfahrenen Bitternisse bewahrte Anhänglichkeit an das Land Glarus und seine Heimatgemeinde Mollis insbesonders bewiesen. Und anderseits freuen sich heute jährlich Hunderte von Naturfreunden der schönen Straße mit ihren wundervollen Ausblicken, und mit ihnen sind wohl auch die Bürger von Obstalden und Filzbach Schindler dankbar für sein Eintreten für ihre Straße.

dritte Ansicht beliebte, 7000 fl. jetzt und 7000 fl. zur Zeit der eingetretenen Vollendung zu leisten. Ein Anstand erhob sich dann auch über die Erklärung der beiden Kirchgemeinden, die Straße nach einer veränderten Direktion fortzusetzen. Das hätte zur Folge, daß beschlossen wurde, für einmal gar keinen definitiven Beschluß zu fassen, sondern „Bericht und Antrag der Landesstraßenkommission über die Zulässigkeit der projektierten Direktionsänderung zu gewärtigen".

Erst 1849 geht es dann wieder einen Ruck vorwärts, kann das Landsgemeinde-Memorial in Aussicht stellen, daß 1850 das letzte Stück der Kerenzerstraße endlich zur Ausführung und dann auch die letzten 14 000 fl. des Landesbeitrages zur Auszahlung gelangen können. Hatte das 1835 von den Herren Feßler gefertigte Gutachten es als unmöglich erklärt, „durch die steile Halde des Grisenberges anders als mit 6 Kehren und 9 % Fall in das Dorf Mühlehorn herabzukommen", und deshalb Abstieg nach dem 900 Fuß oberhalb Mühlehorn gelegenen Enzbach in Aussicht genommen, so hatte die Kunst der Ingenieure nun doch einen Straßenzug möglich gemacht, um vom Brämboden aus mit einem Gefälle von höchstens 7½ % nach Mühlehorn herunterzusteigen.

Auch 1850 sollte die Vollendung der Straße noch nicht Wirklichkeit werden und kann das Land, resp. die Verwaltung der Straßen- und Hochbauschuld, erst eine weitere Abschlagszahlung von 6115 fl. leisten. Dagegen ist der Amtsbericht von 1851 in der glücklichen Lage, „Vollendung der neuen Kerenzerstraße in der ersten Hälfte des Jahres 1851" zu konstatieren.

Da die Straße statt der 50 000 fl., um welche die beiden Gemeinden Mollis und Kerenzen deren Erstellung übernommen hatten, in Wirklichkeit 93 000 fl. gekostet hatte, gelangten die beiden Gemeinden an die Landsgemeinde des Jahres 1852 mit der Bitte, „das Land möchte einen Teil der circa 43 000 fl. betragenden Mehrkosten der Kerenzerstraße übernehmen". Zur Begründung führten sie an, daß „das Land nach allen Landesgegenden *auf seine Kosten und ohne Mithülfe der Gemeinden,* die in den Besitz der Wohltat neuer Verbindungsmittel gekommen seien, Straßen gebaut habe, und selbst nach einer Landesgegend, nach welcher schon vor 25 Jahren eine Straße

im Kostenbetrag von über 80 000 fl. erstellt worden sei" (Kleintalstraße). Landrat und Landsgemeinde konnten aber angesichts der Schuldenlast des Landes und mit Rücksicht darauf, daß das Land sein Versprechen voll und ganz erfüllt habe, sich nicht entschließen, dem Gesuche der beiden Gemeinden zu entsprechen; die Vergleichung mit dem Kleintal sei nicht stichhaltig, weil dieses nicht einen wohlhabenden Bauernstand, wie Kerenzen, und nicht Begüterte, wie Mollis, habe, sondern ein gänzlich verarmter Landesteil sei, dem man aufzuhelfen suchen müsse. Und nicht besser ging es einem zweiten Gesuch, das die beiden Gemeinden an die Landsgemeinde des Jahres 1853 richteten. Die Landsgemeinde wies das Gesuch *definitiv* ab, und es fragte sich nun, in welchem Verhältnis die beiden Gemeinden die Mehrkosten zu übernehmen hätten. Da sie 1835 darüber nichts Bestimmtes verabredet hatten, in der glücklichen Hoffnung, mit dem vom Land gewährten Beitrag annähernd auszukommen, entstanden jetzt, bei der großen Ueberschreitung des Kostenvoranschlages, böse Auseinandersetzungen, die zu Prozeßverhandlungen führten, die erst am 22. November 1854 durch den Spruch eines Schiedsgerichtes beendet wurden. Bei dieser Gelegenheit wurden die Gesamtkosten sogar auf 98 647 Gulden (219 215 Fr.) berechnet.

Schon bei der Beratung über die neue Straße Glarus—Horgenberg zur Beseitigung des bösen Fischlingerstutzes wurde den Herren Initianten von Schwanden entgegengehalten, daß ihnen näher als der Fischlingerstutz, in Mitlödi, sich ein ebenso böser Stutz finde. Das ließ sich auch kaum ableugnen, da der Abstieg der alten Straße durch Mitlödi in der Tat recht gefährlich eng und schmal war. Wer heute diese Stelle begeht, denkt wohl nur mit Unbehagen daran, wie gefährlich diese Strecke für schwerbeladene Fuhrwerke sein mußte. Dagegen fiel den Herren von Schwanden die Antwort auf diese Vorhaltung nicht schwer; allerdings sollte nach ihrer Ansicht auch dieser Stutz baldmöglichst beseitigt werden; deshalb hätten sie ja auch Korrektion der ganzen Straßenstrecke von Glarus bis Linthal beantragt; nur könnte eben nicht alles auf einmal, sondern nur eines nach dem andern getan werden. In der Tat eröffnete die Landsgemeinde des Jahres 1839 einen

Kredit von 20 000 fl. für Beseitigung des Mitlödinerstutzes, d. h. für „eine neue Straßenstrecke Horgenberg bis über jenseits Mitlödi". Dagegen wurde von der Landsgemeinde des Jahres 1840 der Antrag auf Korrektion der Straße Mitlödi nach Schwanden noch verschoben, indem der seit 1835 beschlossenen Straße Matt—Elm der Vorzug gegeben wurde. Natürlich sollte verschoben nicht aufgehoben sein; nur mahnte die seit 1835 Jahr um Jahr sich mehrende Schuldenlast doch zu einiger Vorsicht, d. h. zu einer etwelchen Verlangsamung des in den Jahren 1835—39 befolgten Tempos; so wurde die Korrektion der Strecke Mitlödi—Schwanden verschoben bis 1843/44. Ihre Ausführung kostete 13 310 fl.; diejenige der vorausgegangenen Strecke Horgenberg—Mitlödi hatte 15 563 fl. erfordert.

Als Schlußstück der Straßen des Haupttales sollte dann in den Jahren 1843—1847 auch noch die Korrektion der Straße Hätzingen—Linthal folgen. Das böseste Stück dieser Strecke — durch die Maieneggen vor Rüti — war bereits 1830 korrektioniert worden. Dagegen bedurfte die Straße noch einer durchgängigen Verbreiterung und an mehreren Stellen doch auch einer veränderten Anlage. Schon 1840 war deshalb an das Landsgemeinde-Memorial der Antrag für deren Korrektion gestellt und an der Landsgemeinde von Ratsherr Legler im Secken befürwortet worden. Da aber die Straße doch im Ganzen sich in ordentlichem Zustand befand, gab die Landsgemeinde auch hier der Straße Matt—Elm den Vorzug, weil diese Gegend bisher einer fahrbaren Straße ganz entbehrte, ihr Begehren für Ausführung des 1835 gegebenen Versprechens als das Dringlichste erschien. Dagegen wurde dann 1843 ein Kredit von 5000 fl. als „erster Anfang" für Korrektion der Straße Hätzingen—Linthal ausgesetzt und am 19. Mai 1844 folgte der weitere Beschluß: „es sei die Straßencorrection von Dornhaus nach Linthal nun 1844 und 1845 vollständig auszuführen; für laufende Rechnung (Rechnung 1844) solle ein Kredit von 8000 Gulden verwendet werden". Bis Ende März 1846 waren nach dem Landsgemeinde-Memorial von 1847 für Korrektion der Straße Hätzingen—Linthal verausgabt . . . 15945 fl. 38 ß.
bis Ende März 1847 kamen weitere . . . . 1 792 fl. 6 ß.

dazu, somit bis Ende März 1847 total . . . 17 737 fl. 44 ß.

Mit einigen Nachträgen sollen die Kosten für die gesamte Strecke 18 838 fl. (= 41 864 Fr.) betragen haben.

Nach dem von der Straßenkommission aufgestellten Programm sollte die Straße „womöglich" überall eine Breite von 16 Fuß (4,8 Meter) erhalten. Dagegen fehlte für Ausführung dieser Vorschrift an ein paar Stellen die Möglichkeit, indem bestehende Häuser hemmend im Wege standen. Es war das vor allem der Fall an einer Stelle des Dorfes Rüti, wo zwei gegenüberstehende Häuser sich so nahe standen, daß noch in den 1850er Jahren der Postillon öfters veranlaßt war, vor der Durchfahrt abzusteigen, um bestehende Hindernisse zu beseitigen. Erst 1859 erfolgte die ersehnte Erweiterung, indem ein in die Straße hinausstehendes niedriges Häuschen nebst Stall abgebrochen und die Neubaute (einstiger „Löwen") bedeutend zurückgesetzt wurde, da das Land eine Entschädigung von 450 Franken dafür bezahlte.

Auch die Vorschrift, daß die Straße höchstens 6 % ansteigen dürfe, konnte wenigstens an einer Stelle nicht befolgt werden, indem in Linthal selbst die Steigung der Straße vom „Raben" bis zur Kirche hinauf nicht unter 10 % erniedrigt werden konnte, d. h. nicht ohne ganz unverhältnismäßige Opfer hätte verringert werden können. Von diesem Uebelstand abgesehen, durfte dagegen die ganze Anlage Hätzingen—Linthal als eine den Verhältnissen entsprechende gelten.

Je mehr so die Straßen des Haupttales in zweckentsprechender Weise verbessert worden, desto mehr mußten die Bürger des Sernftales es schmerzlich empfinden, daß seinerzeit die Straße, die in ihr Tal hineinführte, durch das Ungeschick des Bauleiters so jämmerlich verpfuscht worden war, so daß sie beim Abstieg gegen die Warth ein Gefälle von gegen 20 % aufwies! Deshalb gelangten die Gemeinden Matt und Engi an die Landsgemeinde des Jahres 1846 mit einer Memorialseingabe, welche die Erstellung einer neuen technisch richtigen Straße von der Au[1]) bis nach Engi beantragte. Daß der vorberatende Landrat gerade eine besondere Freude

*) Die Strecke von der Au bis Schwanden war seinerzeit nach den mit Tagwenvogt Wild gemachten Erfahrungen durch einen Fachmann erstellt worden.

empfand, nach kaum 20jährigem Bestand der „neuen Straße" schon wieder eine noch neuere zu erstellen, ließ sich kaum erwarten, hatten auch die Eingeber vorausgesehen. Dagegen lagen die Uebelstände doch zu offen am Tage; es war klar, daß die Pferde, die ihre Lasten ins Sernftal zu führen hatten, bei Steigungen von 10, 12, 15 und noch mehr Prozenten allzu hart angestrengt wurden, und auch der Abstieg machte sich an solcher Stelle — namentlich bei Glatteis im Winter — nicht ohne Gefahr. Die Eingabe der genannten Gemeinden fand deshalb in der Landratssitzung vom 28. Januar 1846, welche alle die eingelangten Memorialsanträge zu sichten hatte, doch „ziemlich geneigtes Gehör". Man beschloß zwar, die Gemeinden um Rücknahme ihrer Eingabe anzugehen. Dagegen wurde die Straßenkommission vom Landrat eingeladen, im Laufe des Jahres die Kleintalstraße zu untersuchen, Situationspläne und Kostendevise aufzunehmen und dann ihr Gutachten über eine allfällige Korrektion oder Neubaute dem Landrate einzureichen. Erst nach Vorlage dieses Gutachtens sollte der Landrat über die Erheblichkeit oder Nichterheblichkeit der Eingabe sich aussprechen.*) Durch diesen Beschluß „höchlich befriedigt", zog auch Präsident Stauffacher namens der Kirchgemeinde den von ihr gestellten Antrag zurück.

In Ausführung des ihnen erteilten Auftrages brachten denn auch am 6. April 1847 die Haushaltungs- und Straßenkommission Anträge in empfehlendem Sinne. „Die Straßenkommission hatte bereits die erforderlichen Untersuche an Ort und Stelle vorgenommen und das von Inspektor Schindler ausgesteckte sogenannte mittlere Projekt geprüft. Hiernach würde der neue Straßenzug zwar größtenteils auf dem rechten Ufer des Sernf erstellt, an zwei Stellen müßte aber der Sernf übersetzt und

*) Die „Glarner-Zeitung" begleitet obige Mitteilung in Nr. 5, 1846, mit der für die damalige Stimmung bezeichnenden Note: „Bei diesem Anlaß konnte die Versammlung aus dem Munde des Herrn Landammann Blumer erfahren, daß die damalige Straße von Schwanden bis Matt das Sümmchen von 70 000 fl. gekostet habe, freilich für das Straßenfieber gewisser Herren ein solches Abkühlungspülverchen, daß man auch im Straßenkapitel nicht mehr „im alten Galopp" fortstürmen wird! Den Kleinthalern soll man aber helfen, wenn und so weit es immer tunlich ist."

Brücken geschlagen werden. Die Straße umfaßte zirka 17 600 Fuß Länge, ihr mittleres Gefälle wäre 5 %, während bei der gegenwärtigen Straße das mittlere Gefälle 12 % und das höchste 20 % beträgt. Die Straßenkommission hatte sich bisher noch nicht völlig zu Gunsten des Schindlerschen Planes entschieden, sondern sich beinahe mehr zur Berücksichtigung des frühern Pocobellischen Planes*) hingeneigt. Was die Kosten betrifft, so werden solche auf zirka 32 000 fl. angesetzt, zu deren Deckung nach dem Gutachten der Haushaltungskommission 1/3 der Landesseckel, 1/3 die Straßen- und Hochbautenschuldverwaltung und 1/3 die Plattenbergdirektion beizutragen hätte. Der letztern wurde ein solcher Beitrag zugemutet, weil sich erwarten ließ, daß bei einer zweckmäßig angelegten Straße die Kosten für den Transport der Platten nach Schwanden sich um ein Erkleckliches verringern und der Absatz des Plattenberges sich steigern werde.

So gingen denn die Anträge der Kommission dahin:

1. Der Landrat erkläre die Eingabe von Matt und Engi erheblich und empfehle der Landsgemeinde die Erstellung einer neuen Straße;
2. in Bezug der Ausführung erhole der Landrat die erforderliche Ermächtigung bei der Landsgemeinde; entscheide sich diese in dem beantragten Sinne, so werde die Direktion der Straße später näher und definitive bestimmt werden.

Bei der im Landrat darüber eröffneten Umfrage sprachen sich sämtliche Redner zu Gunsten der Petition der Kirchgemeinde Matt-Engi aus; habe das Land auch jetzt eine hohe Straßenschuld und seien schon in den 1820er Jahren zirka 70 000 fl. für die Kleintalstraße verwendet worden, so könne

*) der Plan, den 1823 der tessinische Ingenieur Pocobelli für eine Kleintalstraße ausgearbeitet hatte, ging dahin, die Straße den Sernf bei Schwanden überschreiten zu lassen, und zwar in der „Herren", mit Benützung der Insel, da, wo die Spinnerei Paravicini (nun Textil A.-G.) heute ihren Kanal faßt; von da sollte sie auf dem rechten Ufer bis ins „Warth-Aueli" bleiben, dort auf das linke Ufer übersetzen, um aber nach etwa 600 Meter wieder auf das rechte sonnige Ufer zurückzukehren. Sie hätte also auf nicht gar weite Strecke den Sernf dreimal überbrücken müssen, was allerdings die Kosten nicht unwesentlich vermehrt, dagegen den vielgefürchteten „Steinschlag" vermieden hätte.

über die Erbärmlichkeit der jetzigen Straße nur *eine* Stimme sein, und die schlechte Kommunikationsweise erschwere auch das Emporkommen der verarmten, aller Industrie entblößten Bevölkerung des Sernftales; es sei zu erwarten, daß bei einer guten Straße sich daselbst ein Industriezweig niederlassen werde; in diesem Jahre*) habe die Anhandnahme der Straßenbaute noch den Vorzug, daß eine große Zahl Einwohner Arbeit und Verdienst, die sie sonst entbehren, finden könnten."

Wenn über die Notwendigkeit einer neuen Straßenanlage im Landrat sich nur eine Meinung äußerte, gingen die Ansichten in betreff der Verteilung der Kosten auseinander. Ratsherr Dr. Niklaus Tschudi von Glarus (1872—1884 Nationalrat) hielt für billig, daß auch die Gemeinden des Kleintales, für die man innert 30 Jahren so große Summen verwendet habe, auf angemessene Weise in Anspruch genommen und zu einem bestimmten Geldbeitrag angehalten werden sollten; der Landrat möge sofort eine bestimmte Beitragspflichtigkeit aussprechen und die Haushaltungskommission beauftragen, darüber mit den Gemeinden in Unterhandlung zu treten.

Diesem Antrage widersprachen aber verschiedene Redner: auch bei andern Straßenbauten habe das Land die Gemeinden nicht mit in Anspruch genommen; die Kleintalgemeinden aber seien ohnehin arm, und besser sei es, daherige Zumutungen bei der später unausweichlich erfolgenden Sernfkorrektion gegen die Gemeinden geltend zu machen. Bei der Abstimmung wurde der Antrag der beiden Kommissionen angenommen, mit dem von Landseckelmeister Wild beantragten und einstimmig genehmigten Zusatz, daß noch ein auswärtiger Bergstraßenkundiger konsultiert werden solle. Dabei wurde auch Weisung gegeben, die Vorarbeiten so weiter zu führen, daß bei erfolgender Annahme der Anträge durch die Landsgemeinde die Straßenbaute sofort in Angriff genommen werden könne.

In der Presse hatte diese Beratung im Landrat ein Nachspiel, indem den Bewohnern von Matt und Engi bittere Vorwürfe gemacht wurden. Dagegen ging an der Lands-

*) Das Jahr 1847 (speziell der Winter 1846/47) lebt wohl bis heute als ein Jahr der Teuerung und der Verdienstlosigkeit im Gedächtnis des Volkes fort, vergl. G. Heer, Armenwesen des Kantons Glarus, S. 10 ff.

gemeinde vom 9. Mai 1847 die Behandlung der gemeldeten Anträge unerwartet glatt vor sich. Namens der Obrigkeit befürwortete Ratsherr Michel von Netstal in eindringlicher Weise die Vorschläge des Landrates: bloßes Flickwerk helfe hier nichts; radikal müsse man vorgehen, wenn man wirkliche Wohltat erzielen wolle. Alt Zivilrichter B. Knobel von Schwanden — ein regelmäßiger Landsgemeinderedner und Opponent der landrätlichen Vorschläge in den 1840er Jahren — war zwar mit dem Hauptantrag, der Erstellung einer neuen Kleintalstraße, einverstanden, verlangte aber, daß der Beitrag des Plattenbergfonds zur Deckung der Kosten auf 15 000 fl. erhöht werde. Ratsherr C. Jenni trat dem aber entschieden entgegen, und mit großer Mehrheit pflichtete die Landsgemeinde der unveränderten Annahme der landrätlichen Anträge bei. Dagegen machte die Feststellung des zu befolgenden Tracés und die Beratung des sich daraus ergebenden neuen Kostenvoranschlages die Inangriffnahme der Straßenbaute im Sommer 1847 unmöglich.

Hatte 1847 der Landrat, gestützt auf das Gutachten und Kostendevis des Straßeninspektors Schindler, gehofft, mit ungefähr 32 000 fl. auszukommen, so stellte ein neuer gründlicher Untersuch den Landrat vor die Wahrscheinlichkeit, daß die Erstellung der Straße nach dem bereinigten Tracé und wegen der vielfachen natürlichen Schwierigkeiten, die mit Erbauung dieser Bergstraße verbunden sind, auf 47 700 fl. zu stehen komme, demnach ungefähr 15 700 fl. mehr als der erste Kostendevis lautete. „Bei einem so großen Unterschied zwischen dem der letztjährigen Landsgemeinde vorgelegten Kostendevis und dem später richtig gestellten, mochte es der Landrat nicht über sich nehmen, ohne Wissen der Landsgemeinde diese Straßenbaute ausführen zu lassen, sondern hielt sich für verpflichtet, ihr von dem vermehrten Kostenvoranschlag Kenntnis zu geben und ihren Bescheid betreffend der Ausführung dieser Straßenstrecke unter den veränderten Verhältnissen zu gewärtigen". Auch machte die Auffindung der Hilfsmittel bei dem damaligen „allgemeinen Mangel an Geld" nicht geringe Sorge.

So beantragte denn der Landrat der Landsgemeinde des Jahres 1848:

„1. Dem Landrat sei Vollmacht erteilt, diesen Straßenbau in dem ihm geeignet erachtenden Zeitpunkte auszuführen;
„2. die Kosten dieser Straßenbaute sind zu verlegen:
18 500 fl. auf den Landseckel,
18 500 fl. auf den Fonds der Plattenbergverwaltung, und
10 000 fl. auf die Verwaltung der Straßen- und Hochbautenschuld, welch' letzterer Verwaltung als kleine Nachhilfe behufs Tilgung dieser neuen Schuld die jährlichen Zinse des kleinen Fonds, herrührend von der vom Kanton St. Gallen erhaltenen Entschädigung für den Ragazerzoll im Betrage von 2543 fl. 34 ß. zugeteilt werden sollen.

„Nur die Ueberzeugung, daß diese Straßenbaute eine dringende Notwendigkeit für die Bewohner des Kleintals sei, konnte den Landrat bewegen, ungeachtet des vermehrten Kostenvoranschlages und der Schwierigkeit, den obbesagten Verwaltungen, welche sonst vollauf in Anspruch genommen sind, noch eine solche neue große Last aufzubürden, der Landsgemeinde zu belieben, am letztjährigen Beschluß grundsätzlich festzuhalten, jedoch nur unter der Bedingung, daß *die Bestimmung des Zeitpunktes der Ausführung ihm überlassen bleibe,* damit er ermessen kann, ob die Möglichkeit vorhanden sei, das nötige Geld für diesen Straßenbau aufzubringen."

An der Landsgemeinde vom 8. Mai 1848 rief die Frage einer ziemlich lebhaften Diskussion. Verschiedene Redner befürworteten den *sofortigen* Bau, andere nach Vorschlag des Landrates, „wenn die finanziellen Mittel vorhanden sind"; ein Redner, Gemeinderat Blumer von Glarus, fand die Straßenanlage zu kostspielig, „sie werde auch das Kleintal nicht in Flor bringen", und sei darum abzulehnen. Schließlich wurde mit großer Mehrheit der Antrag des Landrates zum Beschluß erhoben und dem Landrat Vollmacht erteilt, über die Zeit der Ausführung und Herbeischaffung der Geldmittel das Angemessene zu verfügen.

Anfangs Oktober 1850 konnte denn auch der Bau der Straße in verschiedenen Abteilungen auf dem Wege der öffentlichen Versteigerung in Akkord übergeben werden. Wenn der Amtsbericht des Rates von 1851 feststellte, daß die Gesamtsumme in allen 9 Abteilungen „auf 40 625 fl. zu stehen komme

und 7185 fl. weniger als der diesfallsige Kostenvoranschlag betrage," hat der nächstfolgende Amtsbericht allerdings eine gegenteilige Mitteilung zu machen: „Der Bau der neuen Sernftalstraße, welcher gegen Ende des Jahres 1850 in Angriff genommen, ist endlich im Jahre 1853 des Gänzlichen beendet worden. Der Kosten dieser Straßenbaute war veranschlagt zu 116 000 Fr., erreichte aber bei der Ausführung im Ganzen die Summe von 121 800 Fr., mithin 5 800 Fr. mehr als vorberechnet war. Dieser Mehrkosten ist hauptsächlich entstanden durch die zu wiederholten Malen abgeschlipften Erdmassen im Berggelände herwärts der Warth, in Folge dessen daselbst die erstellte hohe Wandmauer zweimal zerstört worden ist, die also wiederum neu und in verstärktem Maße ausgeführt werden mußte. Im Ganzen genommen ist dieser neue Straßenbau in allen Teilen zweckmäßig und wohlgelungen ausgeführt worden."

Fügen wir dann gleich bei, was derselbe Amtsbericht von 1851/54 über zwei kleinere Korrektionen berichtet: „Die vom Rate schon längst beschlossene Straßenverbreiterung im Dorfe Niederurnen ist nun endlich in den Jahren 1852 und 1853 nach Plan und Bauvorschrift gänzlich ausgeführt worden. Sie verursachte im Gesamten einen Kosten von 6570 Fr. Ebenso wurde im Jahre 1853 ausgeführt die schon längst projektiert gewesene Straßen-Verbreiterung bei der Kreuzgasse in Mollis, deren Kosten um so höher sich belief, als dieselbe nur vermittelst teilweiser Demolierung des seinerzeit dem alt Pfister Joachim Schindler zugehörigen Wohnhauses ermöglicht werden konnte. Die daherige Ausgabe betrug 6080 Fr." — 1856 und 1857 folgte dann die Korrektion der Straße von der Engibrücke bis zur Brummbachbrücke von Matt.*) Damit durfte dann aber das Hauptnetz der glarnerischen Landstraßen in Hauptsache als beendet gelten.

Unerfüllt waren zwei oft geäußerte Wünsche geblieben: die Beseitigung der sogenannten „Meerenge" im Dorf Schwanden und die Korrektion der Straße Glarus—Netstal. Die Erstere

*) Die Rechnung der Straßen- und Hochbauschuld zeigt dafür 1856 eine Ausgabe von 44 565 Fr., 1857 eine solche von 11 775 Fr.

blieb bis in unser 20. Jahrhundert vertagt,*) die letztere blieb unerfüllt. Durch die Straßenverbesserung und Neuanlagen von Straßen in den 1830er Jahren veranlaßt,**) war an das Landsgemeindememorial von 1838 der Antrag gelangt, von Netstal aus „eine neue Straße in gerader Linie auf die Kirche 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 fand aber schon beim Landrat kein „geneigtes Gehör". Die Unzweckmäßigkeit der jetzigen Straße und das Bedürfnis einer durchgreifenden Korrektion wurde zwar nicht bestritten; dagegen sahen die Bewohner des obern Teils des Fleckens sich durch die beantragte neue Anlage vom Hauptnetz der glarnerischen Straßen abgeschnitten und erhoben deshalb dagegen Protest. Und da die Vertreter des Hauptfleckens sich gegen den Antrag aussprachen, empfanden die Vertreter der andern Landesteile auch kein Bedürfnis, Glarus die Verbesserung seiner Verbindung mit Netstal und dem Unterland aufzunötigen. Es blieb denn auch, so weit ich sehe, bei diesem ersten Versuch, eine verbesserte Straßenanlage zwischen Glarus und Netstal in die Wege zu leiten. Man begnügte sich damit, die bisherige Straße nach Vorschrift des neuen Straßengesetzes von 1835 zu verbreitern. Nach Erstellung einer Eisenbahn Weesen—Glarus (1859) wurde das Unzweckmäßige der bisherigen Straßenanlage auch um so weniger empfunden.

Hauptgrund für Ablehnung des Antrages auf veränderte Straßenanlage Glarus—Netstal war wohl, da das nächstbeteiligte Glarus sie ablehnte, die Rücksicht auf die ohnehin schon große Straßenschuld. Bei den mehreren Straßenbauten hatten, wie wir in Vorausgehendem bemerkt, die wirklichen Kosten die

---

*) Wiederholt — so durch Memorials-Eingabe von 1873 — wurden die Behörden und die Landsgemeinde an die Gefährlichkeit der Straße beim Schulhaus Schwanden erinnert. Erst 1915 wurde die so lang gewünschte Straßenerweiterung beschlossen und vom Lande durch einen Beitrag von 30 000 Fr. unterstützt.

**) Ueber die neue, steinerne Löntschbrücke siehe pag. 20 ff., Anmerkung.

Voranschäge überstiegen, zum Teil sogar in hohem Maße, und so wuchs die Schuldenlast des Landes in einem für besorgte Landesväter bedrückenden Maße. Dagegen bestand der feste Wille, die Schuld in absehbarer Zeit zu amortisieren. Im Jahr 1836 hatte man sich vorgenommen, in 26 Jahren — also bis 1862 — die Schuld vollständig abzuzahlen. Durch die 1836 noch nicht vorgesehene zweite Auflage einer Straße Schwanden—Engi, den Rathausbrand von 1853 und den Brand von Glarus von 1861 wurde dieses löbliche Vorhaben allerdings durchkreuzt, so daß erst 1875 Ratsherr Jost Brunner, der während einer Reihe von Jahren diese „Straßen- und Hochbautenschuld" verwaltet hatte, erklären konnte, daß dieselbe nunmehr endlich glücklich getilgt sei.

Eine Uebersicht, die dem Landsgemeinde-Memorial von 1849 beigegeben wurde, verzeigt pro 31. Dezember 1848 eine Schuld von 178 813 fl. (= 397 362 Fr.). Dabei werden als Ursachen dieser Schuld aufgeführt:

1. Die Kerenzerstraße bisher	36 000 fl.	
2. Die Biltnerstraße	43 895 fl.	19 ß
3. Die Luchsingerstraße	49 526 fl.	24 ß
4. Horgenberg—Mitlödi-Straße	15 563 fl.	25 ß
5. Elmerstraße	23 783 fl.	28 ß
6. Mitlödi—Schwanden-Straße	13 500 fl.	27 ß
7. Hätzingen—Linthalerstraße	18 583 fl.	44 ß
8. Beitrag an die Kommunikationsstraße nach Sool	1 305 fl.	8 ß
	202 158 fl.	25 ß
9. Erstellung des Regierungs- und Postgebäudes	45 917 fl.	32 ß
10. Erstellung der Ziegelbrücke	10 619 fl.	16 ß
	258 695 fl.	23 ß
Verzinsung dieser Schuld bis 1848	82 067 fl.	14 ß

Dagegen hatten zur Abtragung dieser Schuld u. a. beigetragen:

Die Zinse der Landeskapitalien	73 476 fl.	5 ß
Der Ertrag des Postregals	57 837 fl.	40 ß
Beiträge von Gemeinden, durch deren Huben Straßen angelegt wurden	5 298 fl.	29 ß

Bis Ende 1853 war die Schuld infolge der neuen Sernftalstraße auf 431 963 Fr. gestiegen.

Am 31. Dezember 1860 stand sie auf 386 197 Fr.

Bis 31. Dezember 1866 war sie auf 306 745 Fr. zurückgegangen und am 31. Dezember 1872 stand sie noch auf 119 190 Fr.

Wir müssen aber nach diesen Mitteilungen über die finanziellen Folgen der Straßenbauten nochmals auf das Jahr 1835 zurückkehren. Dieselbe Landsgemeinde vom Mai 1835, die fünf neue Straßen beschloß, erteilte auch die Sanktion einem vom Landrat ihr vorgelegten neuen Straßengesetz, durch welches für den *Unterhalt* der bestehenden, wie noch zu bauenden Straßen neue Bahnen eingeschlagen wurden. Bisher stand der Unterhalt in Hauptsache 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 in genügender Weise vorhanden, daß für die gehörige Instandhaltung der Straßen auch wirklich gesorgt wurde. Da und dort waren die Tagwenvögte sogar sehr lässig in Ausführung der ihnen obliegenden Pflichten. So schrieb 1832 ein Einsender der „Glarner Zeitung":

„§ 17 des Memorials sagt wörtlich: Ein ehrs. 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 geleitet werde. Von der Notwendigkeit dieser Anordnungen und ihrem Nutzen vollkommen überzeugt, glauben u. gn. H. u. O. dennoch, es sei nicht der Fall, daß über diese Anträge 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. ver-

legt werden. Wir dürfen hier nicht nur auf die mit großer Kostenverschwendung angelegte, aber doch nichts taugende und beispiellos verwahrloste Kleintal- und auf die der Verbesserung höchst bedürftige Großtalerstraße aufmerksam machen; werfen wir einen Blick auf die Straßen der Gemeinden des mittlern und untern Teils und namentlich derjenigen der Residenz*) unsers sonst wackern Straßendirektors, so möchten wir fragen: Ist kein Stoff zum obrigkeitlichen Einschreiten und zur Erteilung 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."

Ruft diese Darstellung damalige Uebelstände in Erinnerung, so beweist sie damit, welch' 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, dann *mußte* es auch die Sorge für den Unterhalt der Straßen auf sich nehmen.

---

*) Mit gewissem Stolz hält der Einsender den Bürgern von Mollis den Zustand der Straßen ihrer Nachbargemeinde Netstal vor: „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 Maurers *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."

Aus diesen Erwägungen heraus 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 übernehme. „Das gemeine Land," setzte § 1 fest, „übernimmt den Unterhalt derjenigen Landstraßen in unserm Kanton, für welche bisher die resp. Tagwen das sogenannte 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 vier 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).

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 nötigen 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."

---

*) 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—Linthal 16 Fuß, Schwanden—Elm 13 Fuß) hatten, kleinere Unebenheiten so viel als möglich ausgeglichen und die nötigen Wasserabzüge (bestehen sie in Seitengräben, Dolen oder Durchlässen) angebracht werden.

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*, soweit die Fahrbahn geht, angebracht oder auf der Landstraße Vieh geschlachtet werden dürfe."

Eine Neuerung, die aber durch den aufgestellten Grundsatz, daß das Land den Unterhalt der Straßen übernehme, zur Notwendigkeit wurde, war auch die Anstellung eines ständigen „Straßendirektors". Schon vor 1835, d. h. seit 1827, begegnet uns zwar (vide oben pag. 54 zitierte Einsendung von 1832)ein Straßendirektor**) oder Straßeninspektor; als solcher amtete, 1827 von der Landsgemeinde gewählt, Ratsherr Conr. Schindler im Haltli, Mollis, von 1830 weg sein Sohn, Ratsher Casp. Schindler. Seine Stellung war aber eine gesetzlich unklare und schien mehr nur vorübergehenden Charakter zu tragen, bestimmt, die in Ausführung begriffenen Straßenbauten zu leiten. Durch das Gesetz von 1835 dagegen wurde dem Straßendirektor eine bleibende und gesetzlich genau umschriebene Stellung zugewiesen. Es sollte ihm obliegen:

a) Die Handhabung und Vollziehung der im Straßengesetz und Straßenreglement enthaltenen Bestimmungen und Vorschriften;
b) die sorgfältige Aufsicht über alles, was das Straßenwesen, sowie die Brücken betrifft;
c) die Anordnung und Leitung des Unterhaltes 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.

---

*) Daß dieses „künftig" auch noch in das Straßengesetz von 1883 hinübergenommen wurde, war wohl ein Versehen des Redaktors, da denn doch die gerügte Unsitte nicht bis 1883 fortbestund, erst für künftig — nach 1883 — beseitigt werden sollte.

**) Das Straßengesetz von 1883 brachte an die Stelle eines Straßendirektors den Kantonsingenieur (§ 53).

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. = 455,56 Fr.) ausgesetzt; hatte er aber „bei *neuen* Straßenanlagen oder Brückenbauten Aufträge an 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 sich zu Hause verköstigen kann, 1 fl. 30 ß, wenn er über Mittag außer der Gemeinde sich aufhalten muß, 2 fl. 29 ß, wenn er außer seiner Heimat 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").

Ueber dem Straßendirektor wie den Wegknechten stand aber auch seit 1835 (also schon vor der neuen Verfassung von 1837 und den durch diese eingeführten „Kommissionen") „eine *bleibende* Straßenkommission, bestehend aus 5 Mitgliedern, je für 6 Jahre gewählt, als deren Beisitzer der 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 Kommission 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 referieren;" 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 nach gutem, solidem Glarnerbrauch auch zu sagen, wodurch dieselben gedeckt werden sollten. Deshalb werden (§ 79) „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 nun anstatt 12½ ß 20 Schillinge,
   vom Eimer *Most,* der bisher nichts bezahlt hat, künftig 6 ß,
   von jeder Bouteille *fremden Weins* oder Liqueurs statt 2 Kreuzer künftig ein Batzen,
   von jeder Maß *Branntwein* und gebrannten Wassers ohne Unterschied (den Weingeist, der nicht als Getränk benutzt wird, ausgenommen) statt bisher ½ Batzen von nun an ein Groschen oder 2½ Schilling,
   der Viehzoll nach bisheriger Vorschrift erhoben werden.
b) Das *Weggeld,* welches an den Eingangsstationen Ußbühl, Ziegelbrücke und Biäschen in Gemäßheit des Tagsatzungsbeschlusses vom 17. Juli 1829 bezogen wird.
c) Der *Brückenzoll* an der Ziegelbrücke nach Abzug der Einzugsspesen.
d) Die *Patentgebühren,* so wie dieselben von fremden Hausierern erhoben werden.
e) Vom Ertrag des *Postwesens,* so viel als erforderlich ist, um den ordentlichen Straßenunterhalt zu decken.
f) Die infolge Uebertretungen des Straßengesetzes verhängten Geldbußen, nach Abzug der dem Kläger allfällig zufallenden Hälfte."

Vor allem durch eidgenössische Vorschriften — Bestimmungen der Bundesverfassungen von 1848 und 1874 — kamen alle diese Einnahmen in Abgang und fielen die Ausgaben für das Straßenwesen einfach der Staatskasse zu. Daß

diese Ausgaben sich durch die Bestimmungen des Straßengesetzes von 1835 steigerten, war wohl selbstverständlich. Betrugen sie 1832 nur erst 2856 fl. (2037 fl. für den Unterhalt der Straßen, 819 fl. für Brückenkosten), so waren sie 1846 (Rechnung von 1845 April bis 1846 April) auf 10 738 fl. (Unterhalt der Landesbrücken 1827 fl., eigentl. Straßenwesen 8911 fl.) gestiegen. 1855 standen sie, „Verschiedenes und Unvorhergesehenes" (3655 Fr.) nicht mitgerechnet, auf 21 062 Fr. (Gehalt des Straßeninspektors 1890 Fr., Sitzungsgeld 564 Fr., Unterhalt der Landstraßen 17 028 Fr. und Unterhalt der Dorfstraßen 1579 Fr.). 1865 erforderte die Verwaltung 2310 Fr., der Straßenunterhalt 23 905 Fr.,*) Straßenerweiterung in Diesbach 947 Fr., Brücken 26 266 Fr.**)

Die Jahresrechnung von 1875 verzeichnet als Ausgaben für das Bauwesen (exklusive Hochbauten):

Verwaltung (Straßeninspektor 2000 Fr.) . . .	2 941 Fr.
Unterhalt (Pachtakkord 19 513 Fr., außerordentlicher Unterhalt infolge Sernftausbruch 4911 Fr., Runsen-Ausbrüche 4596 Fr., Erstellung von Mauern 4987 Fr., Dorfstraßengeld 1196 Fr., Schneebruch 8616 Fr., Straßenmeister 1913 Fr., Diverses 1705 Fr.)	45 524 Fr.
Verschiedene Beiträge	1 968 Fr.
Brücken	799 Fr.
Verlegung der Brücke und Straße bei der Guppenruns	9 246 Fr.
Planierung der Klöntalerstraße und Bureauarbeiten	2 500 Fr.

1883 erfuhr das 1835 erlassene Straßengesetz eine Revision, durch welche die Oberaufsicht des Staates, der bisher nur die eigentlichen Landstraßen unterstellt waren, auch auf alle vom Lande subventionierten Gemeinde- und Korporationsstraßen ausgedehnt wurde. Es wird deshalb seither in den Amtsberichten der Regierung jeweilen von den Straßen I. und

*) Den Straßenpächtern 15 716 Fr., außerordentlicher Straßen-Unterhalt 4537 Fr., Dorfstraßengeld 1250 Fr., Schneebruchkosten 2402 Fr.

**) Ordentlicher Unterhalt 1495 Fr., Reparatur der Brummbachbrücke 1163 Fr., Neubau der Netstaler Linthbrücke und Korrektion der Straße 22 696 Fr., Bodenwaldbrücke in Mollis 912 Fr.

II. Klasse berichtet. Auch für die Erhaltung der alten Landesfußwege traf das Gesetz von 1883 Vorsorge (§ 13: Durch Rechtbote über eine Liegenschaft können von nun an bestehende Landesfußwege, auch wenn solche darin nicht vorbehalten sind, nicht mehr verwirkt werden. Soweit derartige Wegrechte durch rechtskräftige Rechtbote bereits verwirkt sind, entscheiden Landammann und Rat auf Bericht der Straßen- und Baukommission, ob ihre Wiedererwerbung durch ein öffentliches Bedürfnis geboten erscheint.)

---

b) Gemeinde- (Verbindungs-) Straßen.

Wie an den Stamm und die Aeste eines Baumes sich Zweige anschließen, so verhält es sich auch mit dem Stammnetz der Landstraßen, von dem wir im Vorausgehenden einläßlich berichtet haben: durch Verbindungsstraßen, die an das Hauptnetz anknüpfen, suchten Ausdorfschaften oder entferntere Dorfteile ihren Anteil an den Vorteilen des erleichterten Verkehrs, den die Hauptstraßen vermitteln, zu erhalten. Während die Hauptstraßen seit 1835 vom Lande erstellt und unterhalten wurden, wurden die berührten Verbindungsstraßen zunächst durch die beteiligten Gemeinden erstellt; dagegen leistete der Kanton, obschon diese Straßen im Wesentlichen nur der Bevölkerung dieser einzelnen Dorfschaften zu gute kamen, in der Regel größere oder kleinere Subventionen an die Erstellungskosten aus Billigkeitsgründen, „da die betreffenden Gemeinden sich etwas zurückgesetzt finden, ihre Einwohner aber ebenso, wie die andern Bürger des Landes, durch die Landessteuer ihren Teil auch an die Erstellungs- und Unterhaltskosten der Hauptstraßen zu leisten haben". Ohne auf Vollständigkeit Anspruch zu erheben, nennen wir wenigstens die mit bedeutenden Subventionen bedachten Gemeinde- und Verbindungsstraßen:

1. Mühlehorn—Tiefenwinkel. 1859. An das Landsgemeindememorial von 1858 stellte der Gemeinderat von Kerenzen den Antrag, daß das Land zur Verbindung der Ortschaften Mühlehorn und Tiefenwinkel eine 12—14 Fuß breite Straße zwischen

denselben anlegen möge. Zur Begründung wurde angeführt, daß durch die Erstellung der Eisenbahn und die dadurch bedingte Erschwerung des Zugangs zum See der bisherige Verbindungsweg zu Wasser wesentlich verkümmert werde; überdies sei Aussicht vorhanden, daß nächstens auf St. Galler Gebiet bis an unsere Kantonsgrenze eine 14 Fuß breite Fahrstraße werde erstellt werden; da sollte denn, zum Anschluß an dieselbe, sowie an die in Mühlehorn ausmündende Kerenzerstraße die kurze, nur etwa eine Viertelstunde betragende Strecke von Mühlehorn bis an den Röthibach ebenfalls mit einer brauchbaren Fahrstraße versehen werden. Der Landrat stellte in seiner Begutachtung an die Landsgemeinde die Wünschbarkeit der beantragten Straßenverbindung nicht in Abrede, glaubte dagegen, daß nach dem Zustandekommen der Eisenbahn und bei dem auch neben derselben fortwährend bestehenden Wasserweg der *durchgehende allgemeine Verkehr* die fragliche Straße jedenfalls nicht mehr erfordere; dieselbe käme deshalb vorherrschend nur dem *Lokalverkehr* zu statten; es sei also kein Interesse vorhanden, dieselbe als eigentliche Landstraße herzustellen. Wenn dagegen die Gemeinde Kerenzen für angemessen erachte, eine solche Verbindungsstraße von sich aus zu erbauen, so dürfte allerdings ein Beitrag aus den Landesmitteln am Platze sein, um so mehr, als die Kosten wegen den großen Terrainschwierigkeiten sich verhältnismäßig hoch stellen und nach einer oberflächlichen Schätzung auf etwa 20 000 Fr. ansteigen dürften. Er stellte deshalb an die Landsgemeinde den Antrag: „Sofern die Gemeinde Kerenzen die Erbauung einer Kommunikationsstraße von Mühlehorn bis an die Landesgrenze beim Röthibach, mit einer Fahrbahn von wenigstens 12 Fuß Breite, beschließt und nach Anleitung und unter Aufsicht der Landesbehörden kunstgerecht ausführt, so soll ihr an die daherigen Kosten ein Landesbeitrag von 10 000 Fr. bezahlt werden.“ Die Landsgemeinde erhöhte auf Antrag und Befürwortung von Präsident Laager, Advokat Dr. Gallati und Tagwenvogt Zwicky diesen Beitrag auf 15 000 Fr.,*) und es beschloß

*) Etwas weniger günstig zeigte sich die Landsgemeinde des Jahres 1895 gegenüber einem Gesuch der Gemeinde Mühlehorn. Mit Rücksicht darauf, daß die Straßenstrecke Mühlehorn—Tiefenwinkel—Kantonsgrenze

daraufhin die Gemeinde Kerenzen Ausführung der Baute. 1859 wurde dieselbe fertig erstellt.

2. *Elm—Hintersteinebach.* 1859. Schon Ende der 1840er Jahre war ein Sträßchen „von Elm nach Steinibach" (Amtsbericht von 1848—1851) projektiert worden, blieb aber einstweilen verschoben, da das Land an den übrigen Straßenbauten doch genug zu tragen hatte. Dagegen entschloß sich die Gemeinde Elm, von sich aus „in den Jahren 1858 und 1859 eine neue Straße vom Dorfe bis nach Hintersteinebach zu bauen, die einen Kostenaufwand von gegen 27 000 Fr. erforderte, aber auch sehr zweckmäßig, schön und kunstgerecht ausgeführt ist" (Amtsbericht von 1857—60). Mit Rücksicht auf den Umstand, daß diese neue Straße als Zugang zu dem Landespaß über den Panixer zu betrachten ist, machte der Rat von der ihm verfassungsgemäß zukommenden Kompetenz Gebrauch und bewilligte einen Landesbeitrag von 4000 Fr. Ueberdies übernahm er den Unterhalt der Straße auf Landeskosten. Deshalb erscheint denn auch in § 2 des Straßengesetzes von 1883 „die Straße von Schwanden nach Elm bis zum Erbsthürli" als Landstraße erster Klasse.

3. *Linthal—Auen.* 1864. An die Landsgemeinde vom Mai 1836 war von den „Herren Räten und Vorstehern der Gemeinde Linthal in einer umständlichen Vorstellung das Begehren eingereicht worden, daß an die Kosten einer Straße, welche die Gemeinde Linthal willens wäre, hinterhalb dem Dorf von St. Niklausen hinweg bis in das Thierfehd anzulegen, ein Betrag von 4000 bis 5000 fl. vom Land ausgegeben werden möchte". „In Bestätigung der Schlußnahme des dreifachen Landrates hat aber der hohe Gewalt erkannt: für einmal in das hievor angegebene Begehren der Gemeinde Linthal nicht

---

Fortsetzung der Straße Mollis—Mühlehorn sei und Verbindung mit der Straße nach Walenstadt, beantragte Mühlehorn, es solle die bezügliche Straßenstrecke als Landstraße I. Klasse erklärt, d. h. der Unterhalt vom Land übernommen werden. Nach Antrag des Landrates lehnte die Landsgemeinde *der Folgen wegen,* weil sofort eine Reihe von Gemeinden zu Gunsten ihrer Gemeinde- und Verbindungsstraßen dasselbe verlangen würden, das von Advokat Staub und Präsident Paul Heußy befürwortete Gesuch mit großer Mehrheit ab.

einzutreten, sondern die einläßliche Behandlung auf den Zeitpunkt zu verlegen, nachdem die eigentlichen Landstraßen bis in das Dorf Linthal in stand gestellt seien." Wenn auch die Korrektion der Straße bis zur Kirche von Linthal erst 1846/47 vollendet wurde, war es gegeben, daß Linthal—Auen noch etwas länger warten mußte. 1864 teilte der ehrs. Tagwen Dorf dem Landrat zu Handen der Landsgemeinde mit, daß er den Beschluß gefaßt und teilweise bereits in Ausführung gebracht habe, eine kunstgerechte Fahrstraße vom Dorf hinweg bis ins Thierfehd herzustellen. Die Kosten dieser etwa eine Stunde langen Straße werden sich auf beiläufig 50 000 Fr. belaufen, wobei allerdings durch ansehnliche freiwillige Beiträge der gemeinen Kirche Linthal und einer Anzahl von Liegenschaftsbesitzern die dem Tagwen Dorf direkt zufallende Last erheblich vermindert werde. Immerhin werde derselbe für dieses Unternehmen noch in bedeutendem Maße belastet werden. Deshalb richtete er an die Landsgemeinde das Gesuch, es möchte ihm von Landswegen ein angemessener Beitrag zugesprochen werden. Trotz der Schuldenlast, welche infolge des Brandes von Glarus damals auf dem Lande lastete, fand der Landrat, mit Rücksicht auf die Beiträge, welche das Land andern Gemeinden für Verbindungsstraßen und Brücken geleistet, es solle dies auch bei dem vorliegenden Unternehmen geschehen, „das jedenfalls zu den nützlichen und zweckmäßigen gerechnet werden müsse, indem es die schönen und ertragreichen Liegenschaften hinter Linthal, welche jetzt jeder gehörigen Zufuhr ermangelten, in Verbindung mit dem Hauptstraßennetz des Kantons bringt." Der Landrat beantragte deshalb der Landsgemeinde einen nach planmäßiger Vollendung der Straße auszuzahlenden Beitrag von 8000 Fr., „immerhin in der bestimmten Meinung, daß der künftige Unterhalt der Straße ausschließlich auf dem ehrs. Tagwen Dorf oder allfällig andern Verpflichteten ruhen, das Land aber von daher nicht belästigt werden soll". Die Landsgemeinde vom 22. Mai 1864 pflichtete diesem Antrage auch ihrerseits mit großer Mehrheit*) bei.

*) B. Winteler von Mollis opponierte; es sei verwunderlich, daß er, „der Mann des Volkes", fürs Hausen reden müsse, aber da keiner von den Obern es tue, tue er es; Mollis und Kerenzen habe man abgewiesen,

4. Straßen- und Brückenverbindung zwischen Glarus und Ennetbühls. 1864. Derselben Landsgemeinde vom Jahr 1864, die das Gesuch zu Gunsten einer Auenstraße zu erledigen hatte, lag auch das Gesuch der Gemeinderäte von Glarus und Ennenda vor, es möchte der Landsgemeinde beliebt werden, eine fahrbare Brücke und Straße zwischen Glarus und Ennetbühls auf Landeskosten zu erstellen. Bereits 1837 und 1841 war der Landsgemeinde das Gesuch um Erbauung einer Kommunikations-Straße von Glarus nach Ennetbühls vorgelegen, aber von der Landsgemeinde mit Rücksicht auf andere, dringlichere Straßenbauten abgelehnt worden. In der Zwischenzeit hatte sich nun aber die Bevölkerung von Ennetbühls außerordentlich vermehrt, so daß eine „gehörige, *fahrbare* Verbindung mit Glarus" immer dringender als Bedürfnis empfunden wurde, „um so mehr, als die jetzige Verbindungsbrücke eigentlich nur für Fußgänger bestimmt ist und z. B. für eine größere Feuerspritze nicht einmal benutzt werden kann, der Umweg über die obere (Ennendaner-) Brücke ein außerordentlich weiter und lästiger, in Notfällen geradezu verhängnisvoller ist." Gleichwohl schien es dem Landrat, daß die Verbindung zwischen den zwei Ortschaften mehr nur eine lokale Bedeutung, nicht aber den Charakter einer Landstraße habe, und daß es daher nicht gerechtfertigt wäre, dieselbe von Landeswegen mit einem so erheblichen Kostenaufwand herzustellen. Die Ausführung der etwa 1200 Fuß langen Straße, mit Einschluß einer durchaus solid, ganz aus Eisenbestandteilen hergestellten Brücke, bei einer Breite von 20 Schuh, war auf 55 000 Fr. veranschlagt. Dagegen hielt der Landrat die Gewährung eines Beitrages für gerechtfertigt und empfahl deshalb der Landsgemeinde den Antrag zur Genehmigung: „Sofern die Gemeinden Glarus und Ennenda gewillt sind, eine neue Verbindungsstraße nach dem vorliegenden mittlern Projekt und mit einer ganz eisernen Brücke mit Beschotterungsfahrbahn herzustellen, so soll denselben, wenn der Bau in allen Teilen planmäßig und schulgerecht ausgeführt worden ist und die Gemeinden sich für

---

so solle man auch gegenüber Linthal dasselbe tun. Ihm erwiderten Ratsherr P. Jenni von Schwanden und Vermittler Peter Zweifel von Linthal (später Regierungsrat und Ständerat) mit Erfolg.

den jeweiligen Unterhalt von Straße und Brücke bereit erklären, an die daherigen Herstellungskosten von Landeswegen ein Beitrag von 20 000 Fr. verabreicht werden. Die Gemeinden haben sich innert Jahresfrist vom Inkrafttreten dieses Beschlusses über Annahme oder Nichtannahme des Anerbietens auszusprechen." Die Landsgemeinde pflichtete diesem Antrag bei, und als die Gemeinde Ennenda 1866 diese Brücke mit einer Lichtweite von 128 Fuß erstellte, erfolgte auch Auszahlung des Landesbeitrages von 20 000 Fr.

5. *Soolerstraße.* 1869. „Der kürzeste Weg von Glarus nach dem Sernftal", bemerkt bei Gelegenheit O. Heer, „führt über die anmutige Gebirgsterrasse von Sool". Um so williger war der Kanton schon anfangs der 1850er Jahre, einen Beitrag von 1333 Fr. (600 fl.) an die neue Verbindungsstraße nach Sool beizusteuern.*) 1868 aber beschloß der Tagwen Sool, eine fahrbare Verbindungsstraße nach Mitlödi herzustellen, und ließ hiefür durch den Straßeninspektor des Kantons Plan und Kostenberechnung ausarbeiten. Dieselben ließen eine Ausgabe von 32 000 Fr. voraussehen — „eine Summe, die allerdings für die bescheidenen Kräfte einer kleinen Gemeinde sehr bedeutend war und es begreiflich erscheinen ließ, wenn Sool die Hülfe des Landes dafür in Anspruch nahm." In seiner Begutachtung dieses Antrages anerkannte der Landrat, daß die Straße ein Bedürfnis sei, „da bei dem starken Verkehr, in welchem Sool mit Mitlödi und den vordern Gemeinden steht, der gegenwärtige, bei Winterszeit sehr mühsame und oft fast gefährliche Fußweg als durchaus ungenügendes Communicationsmittel erscheint. Allerdings würde auch die neue Straße noch Steigungen von 8 und streckenweise von 10 % darbieten; aber bei der steilen Beschaffenheit des Terrains läßt sich dieß ohne ganz unverhältnismäßige Kosten nicht vermeiden, und immerhin wird eine solche Straße gegenüber dem jetzigen Zustand eine ungemein erwünschte Erleichterung des Verkehrs darbieten." Daß der Kanton Sool in seinem Vorhaben unterstütze, betrachtete deshalb der Landrat als gegeben. Dagegen glaubte

*) 1839 hatte der Kanton auch schon 1300 Gulden für ein Sträßchen von Schwanden nach Sool beigetragen.

er, „um überall ungefähr mit der gleichen Elle zu messen," nicht ganz so weit gehen zu dürfen, als Sool erwartet hatte: statt 10 000 Fr. glaubte er der Landsgemeinde nur 8000 Fr. als Landesbeitrag beantragen zu dürfen, obschon er mit der angebotenen Subvention auch noch die Bedingung verband, daß dem ehrs. Tagwen Sool zur Pflicht gemacht werde, den Weg von Sool bis zur Einmündung in die Kleintalstraße nach Vorschrift der Straßen- und Baukommission etwas zu korrigieren, so daß die neue Mitlödi-Sool-Straße auch von leichtern Fuhrwerken, die über Sool nach dem Sernftal wollen, benützt werden könne.

Die Landsgemeinde vom 17. Mai 1868 pflichtete nicht nur dem Antrag zu, sondern erhöhte den Landesbeitrag noch von 8000 auf 10 000 Fr.

6. Schwändistraße. 1871. In ähnlicher Lage wie Sool fand sich auch das gegenüberliegende Schwändi, nur daß die hiesige Bevölkerung noch zahlreicher ist als diejenige von Sool und die Kräfte des Tagwens noch mehr der Unterstützung durch den Kanton bedurften. So wurden schon 1845 durch Beschluß der Landsgemeinde „für die Kommunikationsstraße von Schwanden auf Schwändi" 2000 fl. ausgesetzt. An die Landsgemeinde des Jahres 1870 erfolgte dann, wohl durch das Beispiel Sools aufgemuntert, das Gesuch für Unterstützung einer „Fahrstraße von Schwändi nach Glarus". Wie aus dem Bericht des Landrates an die Landsgemeinde sich ergibt, standen sich zunächst zwei Projekte gegenüber. Das eine ging in der Gegend des Horgenberges von der Landstraße aus, das andere — das nun zur Ausführung gelangte — wählte die Kiesgrube beim Schweizerhaus als Ausgangspunkt. Als Vorzug dieses zweiten Projektes wird hervorgehoben, daß es „den Weiler Lassingen und die nach dieser Seite hin liegenden Bestandteile des Dorfes Schwändi angemessen berücksichtige." Die Mehrheit der Bürger von Schwändi verlangte deshalb entschieden Ausführung dieses Projektes, obschon dasselbe eine ziemliche Kostenvermehrung zur Folge hatte. Der Straßeninspektor, der ebenfalls für dieses Projekt sich entschied, sah, bei einer Straßenbreite von 12 Fuß, eine Ausgabe von 51 000 Franken voraus. In Anbetracht, daß „Schwändi zu den ärmsten

Gemeinwesen unseres Landes gehört, indem es keine ausgewachsenen und schlagfähigen Wälder und auch sonst sozusagen keine öffentlichen Güter besitzt, aus denen zum vorliegenden Zwecke geschöpft werden könnte," glaubte der Landrat diesmal auch weiter entgegenkommen zu sollen, als er Sool gegenüber getan hatte. Er beantragte: „Dem ehrs. Tagwen Schwändi wird ein Landesbeitrag von 25 000 Fr. zugesagt, für den Fall, daß er eine 12 Fuß breite Fahrstraße vom Schweizerhaus bei Glarus bis zum Schulhaus auf Schwändi nach dem von der Straßen- und Baukommission genehmigten Plane zur Ausführung bringt. — Der künftige Unterhalt der Straße bleibt in seinem ganzen Umfang Sache des Tagwens Schwändi." Die Landsgemeinde erteilte diesem Antrag einstimmig ihre Zustimmung, und der Amtsbericht von 1872 konnte auch bereits konstatieren, daß die Straße 1871 genau nach den Vorschriften der Baukommission ausgeführt worden. „Die Anlage ist eine ganz gelungene, und es eignet sich diese Bergstraße en miniature vorzüglich als Promenade für Fußgänger und Fuhrwerke. Den größten und hauptsächlichsten Wert aber hat die Straße für die nach Glarus und Ennenda wandernden Fabrikarbeiter von Schwändi."

7. *Straßenverbindung Mollis zur Station Näfels.* 1877. Bei Erstellung der Eisenbahn Weesen—Glarus war die Station Näfels-Mollis so angelegt worden, daß sich die Gemeinde Mollis empfindlich zurückgesetzt fühlte. Als dann in den 1870er Jahren im Anschluß an die linksufrige Zürichseebahn über eine direkte Weiterführung der Bahn von Ziegelbrücke nach Näfels-Mollis verhandelt wurde, benutzte die glarnerische Regierung nach dem Wunsche der Gemeinde Mollis diese Gelegenheit, um die Station Näfels-Mollis etwas hinaufzurücken und damit für Mollis eine etwas nähere Verbindung zu ermöglichen. Dazu war aber eine Eisenbrücke über die Linth und eine neue Straße von da nach der Kirche Mollis nötig. Da die daraus erwachsenden Kosten auf 55—60 000 Fr. veranschlagt wurden, stellte die Gemeinde Mollis das Gesuch um einen Landesbeitrag an diese Kosten. In Betracht des „eminenten Vorteils, welcher in einer viel kürzern, bequemeren Verbindung mit der Eisenbahnstation Näfels liegt und zwar nicht nur vom Standpunkt der

Gemeinde Mollis aus, sondern auch aller mit Mollis verkehrenden Landesbürger, speziell der Bewohner des Kerenzerberges;"

in Betracht, „daß die Erstellung einer rationellen Verbindung zwischen Mollis und der Eisenbahn entweder jetzt, anläßlich des Umbaues der Station Näfels, oder dann nie mehr erzielt werden kann, somit die Benützung der günstigen Gelegenheit geboten ist,"

beantragte der Landrat *einstimmig,* der Landsgemeinde die Verabreichung eines Staatsbeitrages von 25 000 Fr. an die Gemeinde Mollis an die ihr aus der Erstellung einer fahrbaren Verbindungsstraße mit eiserner Brücke über die Linth zu empfehlen.

Die Landsgemeinde vom 7. Mai 1876 stimmte diesem Antrag zu,*) und die Gemeinde Mollis ließ daraufhin die Baute nach dem von Straßeninspektor Oberst Schindler gefertigten Plane zur Ausführung bringen.

8. *Bahnhofstraße Schwanden.* 1878. Während die ersten Pläne für eine Hinterländer-Eisenbahn mit Rücksicht auf das Sernftal die Station Schwanden konstant ins Erlen verlegten, wurde 1876 — nach der über die N. O. B. hereingebrochenen Krisis, welche möglichste Ersparnisse gebot — die Station Schwanden unerwartet in den Grund verlegt. Die Gemeinde Schwanden erklärte sich mehrheitlich damit einverstanden, zumal eine Station im Grund ihr keinerlei Kosten für eine Verbindungsstraße verursachte. Mit Rücksicht auf das Sernftal legte sich die kantonale Regierung ins Mittel und erkaufte, wie wir in einem spätern Kapitel zu erzählen haben, die Erstellung der Station Schwanden im Erlen. Dadurch wurden der Gemeinde Schwanden sehr bedeutende Kosten, vor allem für zwei Brücken, verursacht. Da für Schwanden diese Ausgabe durch

*) Advokat Kamm von Mollis beantragte, zurzeit nicht einzutreten, da auch andere Gemeinden mit ähnlichen Gesuchen kommen werden; Oberst G. Trümpy unterstützte mit Erfolg das Gesuch von Mollis, da seinerzeit die V. S. B. offeriert hatten, an die Verbindungsstraße nach Mollis 30 000 Fr. zu leisten; durch die Verhandlungen des Landes mit der N. O. B. sei Mollis um diesen Beitrag gekommen; so sei es billig, ihm vom Lande aus entgegenzukommen.

die Intervention des Landes zu Gunsten einer Station im Erlen verursacht war, erachtete es der Landrat als recht und billig, daß der Kanton Schwanden entgegenkomme und ihm einen Teil der Last der auf 62 000 Fr. veranschlagten Ausgaben abnehme. Er beantragte deshalb der Landsgemeinde: „Sie wolle der Gemeinde Schwanden an die Ausführung der besprochenen Verbindungsstraße des Dorfes mit der Station Schwanden einen Landesbeitrag von 28 000 Fr. gewähren, sofern dieselbe in Hauptsache nach dem Schindlerschen Plane ausgeführt wird." Dagegen lehnte die Landsgemeinde vom 5. Mai 1878 diesen Antrag ab und verweigerte Schwanden die nachgesuchte Subvention.*)

9. *Rüti—Braunwald.* 1895/96. Nicht eine Straße, wohl aber ein Sträßchen und damit die Vorbedingung für seine künftige Entwicklung zum Höhenkurort sollte Braunwald 1895/96 statt seines bisherigen holperigen Bergweges erhalten. Den Anstoß dazu gab die Gemeinnützige Gesellschaft des Kantons, welche für ein zu bauendes Lungensanatorium Braunwald in Aussicht nahm, sofern dortige Berggenossen eine zweckentsprechende Verbindung mit dem Tale (ein Sträßchen von mindestens 2 Meter Breite und höchstens 20—22 % Steigung) erstellten. Trotz der großen Bedenken, welche ängstliche Berggenossen der Uebernahme dieser Bedingung entgegenstellten, beschloß die Mehrheit unterm 27. Mai 1894 mit 110 gegen 80 Stimmen**) Erfüllung der gestellten Bedingungen, um so mehr, als in Aussicht gestellt wurde, daß Bund und Kanton

*) Der Antrag des Landrates wurde von Präsident Zwicki, Ratsherr Hefti-Trümpi und Tagwenvogt Luchsinger lebhaft befürwortet, dagegen von Advokat Schuler und besonders erfolgreich von Landrat (nachher Ständerat) Leonhard Blumer bekämpft. Dieselbe Landsgemeinde lehnte nach Antrag des Landrates Gesuche der Gemeinden Ober- und Niederurnen um Subventionen für ihre Bahnhofstraßen ab; das wirkte mit zu dem für Schwanden bittern Entscheid; aber auch das wüste Geschrei, durch das ein Trupp Anhänger des landrätlichen Antrages die Redefreiheit beeinträchtigte, wirkte dazu mit, daß manche um so eher dagegen stimmten.

**) Jeder der zirka 40 Bergweggenossen hat nach der Größe seines Besitztums seine „Anlagen" (Beiträge an die Kosten), aber auch dem entsprechend seine Anzahl Stimmen.

das Unternehmen als „zur Förderung der Landwirtschaft“ (Erleichterung des Transportes landwirtschaftlicher Erzeugnisse) subventionieren werden. In der Tat leisteten Bund und Kanton nach Vollendung des Werkes an die 25 288 Franken betragenden Ausgaben Beiträge von je 5611 Fr. Ebenso leisteten die Gemeinden Rüti, Betschwanden, Diesbach und Hätzingen Beiträge von zusammen 2500 Fr., und weitere 2185 Fr. trugen zur Ermöglichung des Unternehmens Private bei.*)

---

*) Vom „Berggut“ aus bis zur „Vögeliseck“ steigt das Sträßchen in 56 Kehren aufwärts. Diese Unzahl von Kehren ist — selbstverständlich — schon oft und hart getadelt worden. Dabei vergessen die Kritiker wohl in der Regel zwei Dinge: die Knappheit unserer Geldmittel (eine kostspieligere Anlage wäre von den Bergweggenossen ohne jeden Zweifel verworfen worden, kostete es doch viele Mühe und viel Redens, auch nur für das bescheidene Projekt eine Mehrheit zu erlangen) und anderseits die Schwierigkeiten des Terrains. Als wir dem Regierungsrat unsere Pläne eingesandt und daraufhin die Herren Landammann Blumer und Landesstatthalter Schindler zum Augenschein erschienen, meinten sie, vom Bahnhof aus das Gelände betrachtend, statt zuerst nach dem Berggut zu fahren und dann erst in etlichen Kehren zum Boden (Tannenhof) hinaufzusteigen, wäre es doch empfehlenswerter, von der Linthbrücke aus in einem langen Straßenzug ohne jeden Kehr direkt zum Boden anzusteigen. Als wir sie dann aber an den Rand des Tobels führten, das wir bei Befolgung ihres Ratschlages hätten überbrücken müssen, war die Frage in einer halben Minute erledigt. „Kein Wort mehr davon!“ — Wenn aber vom Boden aus eine noch größere Anzahl z. T. sehr kurzer Kehren aufwärts führt, so waren wir dazu gezwungen, weil wir uns zwischen Skylla und Charybdis bewegten. Zur Linken das Tobel einer Runs, zur Rechten ein Steinschlag (von der gelben Wand her), vor dem die Ortskundigen uns dringend warnten. Der Verkehrsverein von Linthal, das Gelände weniger kennend, ließ nach Erstellung des Weges eine Ruhebank einen Meter außerhalb der von uns beachteten Linie anbringen. Schon im ersten Jahr zertrümmerte ein Stein der gelben Wand dieselbe — uns eine Satisfaction, da dieser Vorfall zeigte, daß wir Menschenleben in Gefahr gesetzt hätten, wenn wir, um nicht so viele Kehre zu schaffen, die Straße weiter nach rechts hinaus geführt hätten.

Zusammenstellung der hauptsächlichsten Straßen- und Brücken des Kantons Glarus

nach Kantons-Ingenieur Nikl. Hefti (Hist. Jahrb. 29, pag. 54).

	Länge Kilometer	Breite Meter	Grösste Steigung %
I. Kantonsstraßen (Straßen I. Klasse).			
Schwyzergrenze-Ußbühl-Bilten-Niederurnen	6,2	6,6	4,5
Niederurnen-Näfels-Netstalergrenze mit Molliserarm und Gießensträßchen . .	7,1	6,3	1—2
Niederurnen-Ziegelbrücke	1,1	5,4	3,2
Biäschenstraße (Biäsche bis Näfels) . . .	3,8	5,1 *)	2
Grenze Näfels-Netstal-Glarus	5,0	5,4	7
Mollis-Netstal	5,1	5,4	6
Mollis-Mühlehorn (Kerenzerstraße) . . .	13,1	5,1	7,5
Glarus-Horgenberg (Hohlensteinstraße) .	2,4	4,8	7
Horgenberg-Schwanden	3,6	5,4	4,4
Schwanden-Eschentagwen-Hätzingen . .	5,1	6,3	8
Schwanden-Haslen-Hätzingen	5,0	3,3—3,9	10,7
Hätzingen-Linthal	6,3	5,4	10
Schwanden-Matt	9,0	5,4	7
Matt-Elm	5,0	4,5	7—8
Elm-Hintersteinebach-Erbstürli	3,0	3,6	8,4
	80,8		
II. Gemeinde- (Verbindungs-) Straßen. Straßen II. Klasse.			
Bilten-Bahnhof-Rothbrücke (nach Schänis) .	1,05	5,0	4—5
Mühlehorn-Tiefenwinkel	1,8	4,0	5
Mollis-Bahnhof	0,6	5,4	4,7
Glarus-Schwändi (vom Schweizerhaus weg)	3,7	3,6	8
Mitlödi-Sool	1,7	3,6	12
Schwanden-Sool	0,9	3,0—3,6	14—15
Schwanden-Schwändi	2,0	3,6	10
Adlenbacherstrasse	0,4	3,6	7,6
Linthal-Tierfehd (Auenstrasse)	4,8	3,6	12
Engi-Dorf	1,8	3,6	9,7
Glarus-Riedern	1,0	4,8	4,3
Riedern-Klönthal-Richisau (Kantonsgrenze)	14,2	4,8 2,4	15

*) Variabel.

III. Bemerkenswerte Brücken.	Konstruktion Material	Spannweite Meter	Erstellungsjahr
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

c) Unsere Gebirgspässe und die Klausenstraße.

Von drei Seiten ist unser Land von hohen Gebirgen umschlossen. Und doch regte sich zu allen Zeiten das Bedürfnis, auch mit den Nachbarn jenseits dieser Gebirge Verkehr und Warenaustausch zu pflegen. Ueber den Panixerpaß fand der Verkehr mit dem Bündner Oberland seine Pflege; über den Klausen reichte man den Urnern und über den Pragel den Schwyzern die Hände. Dabei war die Wertschätzung dieser Pässe zu den verschiedenen Zeiten eine ungleiche. Im 17. und 18. Jahrhundert hatte der Panixerpaß — der Paß über den Bündnerberg — entschieden den Vorzug nicht bloß wegen des regen Verkehrs mit dem Bündner Oberland selbst, sondern auch wegen des Verkehrs mit den ennetbirgischen Landen, des oft schwunghaft betriebenen „Welschlandhandels". Darum suchte der Rat von Glarus, auf Antrieb des Straßendirektors Ratsherr Jakob Schindler, schon 1771 den Abt von Disentis und die Gemeinden des Oberlandes für eine Straße durch das Blegnotal über den Lukmanier nach Disentis und von da über den Panixer nach Elm und Glarus zu gewinnen. Beim Abt von Disentis fand der Vorschlag des Rates auch geneigtes Gehör,

dagegen verwarfen die oberländischen Gemeinden aus Furcht vor „unerschwinglichen Kosten“ ein solches Unternehmen. Da dieselbe Stimmung im Bündner Oberland auch im 19. Jahrhundert andauerte,*) wandte sich das Interesse der Glarner um so mehr dem Pragel zu, bis der Klausen auch diesem den Vorrang abgewann.

Vor die Landsgemeinde gelangte in unserer Periode (1830 bis 1900) die Frage der Gebirgspässe meines Wissens ein erstes Mal 1859. Das Landsgemeinde-Memorial d. J. bemerkt darüber: „Schon wiederholt ist bei der Obrigkeit Klage geführt worden über die außerordentlich schlechte Beschaffenheit unserer Gebirgspässe, insbesondere des Klausen und des Pragels. Es wurde infolgedessen Anordnung getroffen, um die unterhaltungspflichtigen Liegenschaftsbesitzer zu besserer Erfüllung ihrer Obliegenheiten anzuhalten; allein der Erfolg hat gezeigt, daß diese Maßregel zur Abstellung der mit Recht gerügten Uebelstände nicht ausreicht. Die fraglichen Liegenschaftsbesitzer glauben das Ihrige getan zu haben, wenn sie den Weg soweit herstellen, daß er mit Sicherheit als Fuß- und Viehfahrweg benutzt werden kann, während sie sich nicht für verpflichtet erachten, die nötigen Verbesserungen anzubringen, welche namentlich ein verhältnismäßig bequemer Reitweg voraussetzen würde. Unter diesen Umständen ist es als gewiß zu betrachten, daß eine durchgreifende Verbesserung nicht zu Stande kommen wird, falls nicht das Land als solches sich bei der Sache beteiligt und auf der einen Seite die Liegenschaftsbesitzer nötigt, nach Verhältnis des ihrem Eigentum erwachsenden Vorteils an eine Korrektion beizutragen, auf

*) So bemerkt der Amtsbericht des glarnerischen Regierungsrates vom Mai 1895: „Der Kleine Rat des Kantons Graubünden teilt uns mit, daß die sämtlichen am Panixerpaß interessierten oder beteiligten Gemeinden trotz langer Mühe und Entgegenkommens nicht dazu zu bringen seien, an die Kosten einer Schutzhütte beizutragen und den Unterhalt abzüglich eines kantonalen Beitrages zu übernehmen. Es bleibe daher der Regierung nichts anderes übrig, als den Fall ad acta zu legen. So sehr dieser Ausgang zu bedauern ist, konnten wir doch auch nicht zu einem andern Schlusse kommen, ermächtigten aber die Baudirektion neuerdings, die nötige Sorge für Aufrechterhaltung des Weges auf Glarnerseite zu tragen.“

der andern Seite aber selbst mit eigenen Mitteln nachhilft. — Nachdem nun im Tale die Kommunikationsmittel überall in sehr verbesserten Stand gestellt sind und dadurch überhaupt die Anforderungen, welche man an eine gehörige Wegsame stellt, gegen frühere Zeiten sich namhaft gehoben haben, scheint es nicht ungerechtfertigt zu sein, daß man auch den wichtigen Gebirgspässen, die eben in gewissem Sinne auch Landstraßen sind, einige Aufmerksamkeit schenke und in Verbindung mit den betreffenden Nachbarkantonen nach Verbesserung derselben trachte. Kann es sich auch selbstverständlich nicht darum handeln, kostspielige Fahrstraßen über die Gebirge anzulegen, so dürfte es doch wohl der Mühe wert sein, gute und praktikable Reit- und Saumwege anzulegen und fortwährend in gutem Stande zu erhalten. Helfen sich dabei Land- und Liegenschaftsbesitzer nach, so werden auch für beide Teile die Kosten so erheblich nicht sein. Ehe indessen an die Korrektion dieses oder jenes Passes geschritten wird, scheint es angemessen zu sein, zuerst auf dem Wege des Gesetzes den *Grundsatz* auszusprechen, daß und in welchem Maße bei solchen Unternehmungen das Land sich beteiligen wolle." Dieser Absicht entsprechend, beantragte der Landrat in § 1 seines „Gesetzesvorschlages für die Korrektion der Gebirgspässe" festzusetzen: „Falls von der Landsgeminde die Korrektion des einen oder andern Gebirgspasses beschlossen wird, übernimmt das Land drei Viertel und die Besitzer der in das Korrektionsgebiet fallenden Grundstücke (Alpen, Berggüter, Wälder und Gebäulichkeiten) einen Viertel der daherigen Korrektions- und der zukünftigen Unterhaltungskosten".

Die Landsgemeinde vom 15. Mai 1859 erteilte dem angezeigten Gesetzes-Entwurf ihre Zustimmung*) und gestattete damit dem Rate in Sache weiter zu handeln. Dagegen muß derselbe in seinem Amtsbericht vom Mai 1860 gestehen, daß er vorderhand noch keine Verhandlungen mit den Nachbarregierungen eröffnet, „weil wir, wenigstens in betreff des *wich-*

*) Nicht ohne Opposition; Fuhrmann Hämmerli und Tagwenvogt Zwicki bestritten die Nützlichkeit der Sache; Präsident Dr. Blumer übernahm mit Erfolg die Verteidigung des landrätlichen Vorschlages.

*tigsten**) Passes, des Pragel, Grund hatten, anzunehmen, daß bei Schwyz vorderhand noch keine Geneigtheit walte, auf kostspielige Projekte einzutreten und weil anderseits unsere eigenen Finanzen bisher durch anderweitige außerordentliche Ausgaben im Gebiete des Bauwesens in sehr bedeutendem Maße in Anspruch genommen waren". Es ist wohl selbstverständlich, daß der Brand von Glarus vom 10./11. Mai 1861, der dem ganzen Kanton eine große Schuldenlast auferlegte, alle andern Projekte, und so auch das Projekt von Alpenstraßen, vorderhand verunmöglichte. Verhandlungen, die 1864—66 mit Uri und Schwyz stattfanden, hatten ein negatives Resultat, da Uri alle seine finanziellen Kräfte für das große Unternehmen der Gotthardbahn anspannen mußte und in Schwyz keinerlei Eifer für eine Pragelstraße sich zu spüren gab. Dagegen gelangten an die Landsgemeinde des Jahres 1872 neben andern tiefgreifenden Fragen (Bundesrevision, Fabrikgesetz, Doppeldruck, Progressivsteuer, Hinterländer Eisenbahn etc.) zwei Eingaben, die verlangten, daß das Land sich bereit erkläre, „die Alpenpässe über den Pragel, Klausen und Panixer in fahrbaren Zustand zu stellen". Der Landrat seinerseits begrüßte die Eingaben, „weil sie, wenn auch beim jetzigen Stand der Sache (dem Mangel an Vorarbeiten, Kostenberechnungen, sowie der Unkenntnis der in den mitbeteiligten Kantonen herrschenden Stimmung) eingehende und definitive Beschlüsse nicht gefaßt werden können, doch der Landsgemeinde Gelegenheit bieten, zu der Frage Stellung zu nehmen und sich darüber auszusprechen, ob sie geneigt ist, auf dieselbe einzutreten." Das sei allerdings klar, daß die Verwirklichung des Gedankens mit *sehr* bedeutenden Opfern verbunden ist; es sei anzunehmen, daß *bloß auf unserm Kantonsgebiet* die Klausenstraße gegen 400 000 Fr., die Pragelstraße mit Straßen-Korrektion von Glarus bis Vorauen) um 300 000 Fr. und die Panixerstraße, wenn sie auch in etwas bescheidenern Verhältnissen gebaut wird als die andern, schwerlich viel weniger als 200 000 Fr. kosten wird. Eine Teilung der Aufgabe, in dem Sinne, daß man für einmal etwa bloß den Pragel oder bloß den Klausen in

*) Von mir hervorgehoben, als Beweis, daß in Glarus zunächst der Pragel im Vordergrund stund.

Aussicht nähme und das Weitere der Zukunft überließe, würde aus praktischen Gründen kaum Anklang finden: „jeder Landesteil hat einen Paß, auf den er seinen besondern Wert setzt; will man ihm den vorenthalten, so wird er auch zu den andern nicht Hand bieten wollen". Es wird sich daher wohl um die Frage handeln: ob man alle drei vornehmen will oder keinen. Der dreifache Landrat ist der Ansicht, auf diese Frage laute die richtige Antwort so: *alle drei, sofern uns durch eine angemessene Bundessubsidie das zu bringende Opfer auf ein erträgliches Maß heruntergesetzt wird.* Die Hoffnung, daß der Bund durch Gewährung einer angemessenen Subsidie für die Erstellung der geplanten Alpenstraßen behilflich sei, entnahm der Landrat der Tatsache, daß der Bund seit mehr als zehn Jahren eine Reihe von Alpenstraßen mit großen Unterstützungen bedacht und noch in allerletzter Zeit — im Dezember 1871 — eine solche subventioniert habe. „Ist aber diese Hoffnung keine eitle und wird dadurch das Opfer, das wir von uns aus zu bringen haben, angemessen erleichtert, so läßt sich gewiß nicht verkennen, daß eine Oeffnung der Sackgasse, die jetzt unser Tal bildet, und zwar eine Oeffnung nach verschiedenen Seiten hin, einen entschieden belebenden Einfluß auf den Reisendenverkehr und ohne Zweifel auch in mancher andern Beziehung ausüben wird." Nach Antrag des Landrates erklärte sich denn auch die Landsgemeinde einstimmig bereit, „zu der Herstellung fahrbarer Straßen über den Klausen, den Pragel und den Panixerpaß Hand zu bieten, sofern die betreffenden Nachbarkantone diese Straßen auf ihrem Gebiet fortsetzen und seitens der Eidgenossenschaft ein entsprechender Beitrag an die Baukosten geleistet wird. Sobald nach diesen beiden Richtungen die erforderlichen Verhandlungen durchgeführt und ein bestimmtes Ergebnis erzielt sein wird, wird der dreifache Landrat der Landsgemeinde Bericht erstatten und bestimmte Anträge über die Ausführung der verschiedenen Straßenprojekte vorlegen."

Dem damit erteilten Auftrag kamen der Rat und dessen ausführende Organe sofort nach, fanden aber in Schwyz nur wenig Eifer für Erstellung einer Pragelstraße. Und noch weniger ermutigend war die Antwort, die Graubünden erteilte, daß die

Kosten, welche ein aufgenommener Kostenvoranschlag voraussehe, nicht im Verhältnis zu dem zu erwartenden Erfolg stehen.

Dagegen erklärte sich die Regierung des Kantons Uri, die inzwischen durch Ingenieur Diethelm ihre Pläne fertiggestellt hatte, zu gemeinsamem Handeln bereit. Am 2. Mai 1873 konnte deshalb, von Landammann Dr. Heer verfaßt, ein bezügliches Gesuch an den Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung abgehen. Nachdem dasselbe die Wünschbarkeit des Unternehmens für die beiden Kantone dargetan und über die voraussichtlichen Kosten sich ausgesprochen, führte es aus: „Daß ein Kostenaufwand von solcher Höhe die Kräfte der Kantone Uri und Glarus übersteige, bedarf kaum eines eingehenden Nachweises. Gehören dieselben ohnehin schon zu den kleinsten und weniger glücklich situierten Bundesgliedern, so sind sie gerade dermalen und für längere Zeit hinaus durch anderweitige Anliegen außerordentlich in Anspruch genommen und daher noch weniger als sonst in der Lage, das projektierte Straßen-Unternehmen von sich aus zur Ausführung zu bringen. Es genügt in dieser Beziehung, daran zu erinnern, daß der Stand Uri sich bei der Gotthardbahn mit einer sehr ansehnlichen Subvention beteiligt hat, und daß Glarus, infolge des großen Brandes von 1861, sich mit einer Schuld belastet sieht, deren Verzinsung und Tilgung noch für nahezu acht Jahre alle seine Mittel in Requisition setzt. Die beiden Kantone befinden sich also in der zwingenden Notwendigkeit, falls sie nicht auf das Projekt verzichten wollen, die energische Mithülfe der Eidgenossenschaft in Anspruch zu nehmen. Sie haben sich zu diesem Schritte auch um so unbedenklicher entschlossen, als die Bundesbehörden seit einer Reihe von Jahren ähnliche Unternehmungen mit namhaften Subsidien unterstützt, teilweise sogar zu ihrer Anhandnahme den ersten kräftigen Impuls gegeben haben; wir erinnern nur an die Geschichte der Oberalp-, der Furka-, der Axen-, der Brünigstraße, sowie an die Unterstützung des Kantons Graubünden zum Behuf der Vervollständigung seines Gebirgsstraßennetzes. Offenbar hat sich in der daherigen Tätigkeit der Bundesbehörden der Gedanke zu Tage gelegt, daß eine möglichst ausgiebige Entwicklung guter Straßenverbindungen über unsere Hochgebirge auch ein *eid-*

genössisches Interesse bilde und daß die *Lösung dieser Aufgabe,* da sie die Kräfte der nächstbeteiligten Kreise in den meisten Fällen augenscheinlich übersteigt, durch die reicheren Mittel des Bundes gefördert und ermöglicht werden soll. Wir zweifeln nicht daran, daß die gleichen Gesichtspunkte, welche bisher als maßgebend betrachtet worden sind, auch dem von uns befürworteten Unternehmen zu gute kommen werden.

Wenn unter den Gründen, welche eidgenössische Subsidien rechtfertigen, hie und da auch die Interessen der Landesverteidigung aufgeführt worden sind, so ist es uns zum mindesten sehr wahrscheinlich, daß dieses Motiv auch bei der Klausenstraße mit vollem Gewicht geltend gemacht werden kann. Wir wollen, bei mangelnder Fachkenntnis, diesen Punkt hier einer nähern Erörterung nicht unterlegen, haben es auch nicht für angemessen erachtet, uns etwa von einem Fachmann eine Art militärischen Rechtsgutachtens ausarbeiten zu lassen; dagegen möchten wir bitten, daß *diese* Seite der Sache von einer durchaus kompetenten und zugleich ganz unbefangenen Autorität — etwa dem topographischen Bureau des Generalstabs — einläßlich geprüft werde."

Die angerufene militärische Autorität soll sich in der Tat zu Gunsten der Gesuchsteller ausgesprochen haben. Dennoch sah sich der Bundesrat in seiner nach langem Zögern am 22. Mai 1874 erteilten Antwort „zu seinem Bedauern" veranlaßt, erwidern zu müssen, daß er nach reiflicher Prüfung der Angelegenheit nicht in der Lage sei, auf das Gesuch einzutreten. Es leite ihn dabei die Erwägung, daß infolge der Annahme der neuen Bundesverfassung bezüglich der eidgenössischen Finanzen Erfahrungen abzuwarten und neue Bestimmungen zu treffen sein werden, ehe man über Beiträge an neue Unternehmungen beschließen könne.

Damit war die Frage der Erstellung einer Klausenstraße wieder für längere Zeit vertagt. Daran konnte auch der Eintritt von Landammann Dr. Heer in den Bundesrat nichts ändern. Für den Bund kamen ja zu den schon angedeuteten und wohlbegründeten Bedenken bald genug noch hinzu die Nöte wegen der Gotthardbahn und für das Land Glarus die Schwullitäten wegen der Nordostbahn, der Kummer um die 3 200 000

Franken, welche man so vertrauensselig der N. O. B. zu Gunsten der Hinterländerbahn vorgeschossen hatte.

Erst unter Landammann E. Blumer wurden die Bemühungen für Herstellung einer Klausenstraße wieder aufgenommen. In der Zwischenzeit war für Glarus die Abtragung der Eisenbahnsubventionen ihrem Ende näher gerückt, ebenso erholte sich Uri allmählich von den großen Opfern, welche es für das Zustandekommen der Gotthardbahn auf sich genommen. Die Bundesfinanzen aber hatten derweil sich so günstig gestaltet, daß die Bundesversammlung sich erlauben durfte, an die Grimselstraße zwei Drittel der Kosten auf Rechnung des Bundes zuzusagen. Da durfte man hoffen, daß auch Uri und Glarus für ihr Klausenprojekt eidgenössische Hülfe in erheblichem Maße erhalten würden. Dies um so mehr, als die Erstellung des Festungswerkes am Gotthard einer Klausenstraße aus militärischen Gründen zu rufen schien. So klopfte denn 1889 der glarnerische Regierungsrat in Altdorf neuerdings an mit derAnfrage, ob auch Uri für Wiederaufnahme der frühern Verhandlungen bereit wäre. Er durfte das um so zuversichtlicher wagen, als er wußte, daß er in Landammann Muheim einen tatkräftigen Förderer des Unternehmens für sich hatte. An einer ersten Konferenz machte Uri zwar eindringlich auf die gewaltigen Schwierigkeiten aufmerksam, denen das Projekt dortselbst noch begegne; die Ausführung sei nur dann denkbar, wenn der Bund eine große Subvention ausspreche und der Kanton Glarus auf einen Teil der Bundessubvention zu Gunsten von Uri verzichte.*)

Bei den weitern Unterhandlungen mit Uri einigte man sich vorerst dahin, die Pläne, welche schon vor 25 Jahren für Glarus durch Oberst Schindler und für das Gebiet des Kantons Uri durch Ingenieur Diethelm erstellt worden, durch einen Fachmann von Ruf, Oberst Locher, prüfen zu lassen. Derselbe folgte auch bereitwillig dem Gesuch der beiden Regierungen, indem er am 19./21. Mai 1890, begleitet von Ständerat P. Zweifel, Kantonsingenieur Nikl. Hefti, Bauinspektor Gisler und einem seiner Ingenieure, „Herrn Häusler,

*) Bericht des Regierungsrates an den h. Landrat des Kts. Glarus (verfaßt von Landammann E. Blumer), pag. 15.

der schon viel im Gebirge gebaut hat und darin reiche Erfahrung besitzt (Gotthard, Arlberg, Pilatusbahn)" die Strecke Linthal—Altdorf in Augenschein nahm und darauf gestützt dann sein Gutachten nebst Kostenvoranschlag schon unterm 29. Juli den beiden Regierungen zukommen ließ. Er bezifferte die Kosten der Straße bei einer Maximal-Steigung von 8 %

für die Strecke auf Glarnergebiet auf Fr. 564 000. —,
für diejenige auf Urnergebiet auf „ 1 571 000. —,

Total Fr. 2 135 000. —.

Die Kosten auf Glarnergebiet verteilen sich auf Erdarbeiten Fr. 140 000. —, für Stütz- und Futtermauern, Trockenmauerwerk 37 600 m³ à Fr. 6. — = Fr. 225 000. — (Ingenieur Nikl. Hefti hatte für diesen Posten nur Fr. 144 617. — vorgesehen), Brücken und Durchlässe Fr. 45 000. —, Seitengräben Fr. 11 000. —, Bekiesung Fr. 38 000. —, Einfriedung Fr. 22 000. —, Pläne und Bauaufsicht Fr. 47 000. —, Landentschädigungen Fr. 27 000. —, Diverses Fr. 9000. —. Hatte Ingenieur Hefti die voraussichtlichen Kosten für den glarnerischen Anteil auf Fr. 483 000. — veranschlagt, so kam Oberst Locher auf Fr. 554 000. —,*) oder bei Gefällsreduzierung auf 8 % im Maximum auf Fr. 564 000. —.

Auf Grund dieser Ausführungen und eines Berichtes des Regierungsrates beschloß der Landrat am 5. November 1890 einstimmig, mit Uri ein gemeinsames Subventionsgesuch beim Bundesrat einzureichen.

Mit Rücksicht auf die hohe militärische Bedeutung der Straße zeigten sich Bundesrat und Bundesversammlung auch sehr entgegenkommend, indem sie nicht bloß zwei Drittel, wie der Grimselstraße gegenüber, sondern — dem von den beiden Regierungen eingereichten Gesuch entsprechend — „80 % der wirklichen Kosten" (höchstens Fr. 1 833 600. —) zusicherten und überdies Uri, in Berücksichtigung der großen Kosten, die ihm aus der Unterhaltungspflicht erwachsen würden, noch einen weitern Beitrag von Fr. 150 000. — in Aussicht stellten.

*) Bei einer Gesamtlänge von 10 831 Meter (auf Glarnergebiet) wäre der laufende Meter nach Hefti auf Fr. 44. 60, nach Locher auf Fr. 51. 15 zu stehen gekommen.

Nach diesem großmütigen Entgegenkommen des Bundes war es gegeben, daß der Landrat der Landsgemeinde Ausführung der Straße nach Maßgabe der vom Bund genehmigten Pläne beantragte. Von den 564 000 Franken, welche nach dem Locherschen Kostenvoranschlag die Straße bis zur Kantonsgrenze kosten sollte, traf es nach Abzug der vom Bunde zugesicherten 80 % dem Kanton Glarus nur 110 000—115 000 Fr., „eine Summe, welche im Verhältnis zur Bedeutung des Werkes als gering erscheint, so daß das Glarnervolk dem Bau der Klausenstraße freudig zustimmen darf" (Landsgemeinde-Memorial von 1892, pag. 30).

Unter Kenntnisgabe des Bundesbeschlusses vom 16. Dezember 1891 beantragte deshalb der Landrat der Landsgemeinde vom Mai 1892:

„Die Landsgemeinde, in Ausführung des Landsgemeindebeschlusses vom 5. Mai 1872 beschließt:

1. Es sei namens des Kantons Glarus die Annahme des Bundesbeschlusses*) vom 16. Dezember 1891 betreffend Bewilligung eines Bundesbeitrages an die Kantone Uri und Glarus für den Bau der Klausenstraße von Altdorf bis Linthal erklärt, bezw. die Verpflichtung zum Bau und zum Unterhalt

---

*) Bundesbeschluß vom 16. Dezember 1891. § 2 dieses Beschlusses bestimmte: Die Bauausführung ist spätestens bis 1898 zu vollenden. Sie hat entsprechend dem vorliegenden Projekt nach seiner definitiven, vom Bundesrat genehmigten Feststellung zu erfolgen, wobei der Straßenzug gemäß dem sogenannten mittlern Tracé auf dem Gebiete des Kantons Uri von der Klausenhöhe über die Balmalpen, Heitmannsegg, Urigen, nach Unterschächen zu führen ist. Die Straßenbreite, einschließlich der Hälfte der fahrbaren Schale, ist zu 4 m 80 festgesetzt; in Gallerien, sowie bei außerordentlich schwierigen Strecken kann dieselbe auf 4 m 40 herabgesetzt werden. Die nötigen Sicherungen (Wehrsteine, Schranken, Brustmauern) sind außerhalb dieser Breite anzubringen. — Die Maximalsteigung soll 9 % nicht übersteigen, 10 % sind nur ausnahmsweise und auf nur zirka 100 m langen Strecken gestattet. § 4. Die Kantone Uri und Glarus haben für den spätern Unterhalt unter Aufsicht des Bundes zu sorgen. Dieselben haben die Straße während drei Sommermonaten, nämlich vom 15. Juni bis 15. September, für den *Postverkehr* offen zu halten und den Schneebruch auf ihre Kosten zu übernehmen. (Diese Bestimmung wurde in Glarus nicht sowohl als Bedingung, sondern als Versprechen — der Einführung eines Postkurses — empfunden und freudig begrüßt.)

einer Klausenstraße auf dem Gebiet des Kantons Glarus zu den in dem genannten Bundesbeschluß bezeichneten Bedingungen übernommen.

2. Der Regierungsrat wird mit dem Vollzug dieses Beschlusses beauftragt, sobald die Zustimmung des Kantons Uri gemäß den Bedingungen des Bundesbeschlusses erfolgt und die Zusicherung des Bundesbeitrages definitiv ausgesprochen ist.

3. Die im Landsgemeindebeschluß vom 5. Mai 1872 in betreff der Alpenpässe*) vorgesehenen Zusicherungen bleiben, soweit sie durch den heutigen Beschluß noch nicht erledigt sind, auch fortan in Kraft."

Im Frühjahr 1894 konnten die ersten Baulose (Ennetlinth bis Frugmatt, obere Kehre) vergeben werden; im Frühjahr 1895 folgten die Baulose 3 und 4 (Frugmatt, obere Kehre bis Kehre Fruttlauiboden) zur Vergebung, 1896 die Baulose 5 und 6 (bis zur Kantonsgrenze) und 1 (Linthal-Dorf-Scheidgasse bis Ennetlinth). Auf Ende 1897 hatte mit präziser Einhaltung des dem Bau vorangehend aufgestellten Programmes und § 2 des Bundesbeschlusses von 1891 der Bau der Klausenstraße auf Glarnergebiet in Hauptsache den Abschluß erreicht, so daß die ganze Strecke bis Urnerboden am 25. November dem Verkehr übergeben werden und am 15. Juni 1898 der eidgenössische Postwagen von Linthal nach dem Urnerboden fahren konnte. Nicht ebenso prompt konnte auf dem Gebiet des Kantons Uri die vorgesehene Baufrist innegehalten werden, was allerdings bei der Länge der dortigen Straßenstrecke und dem ungünstigen Gestein (Tonschiefer) und vor allem der Höhenlage der obern Partien (d. h. der für Bauarbeiten so kurzen Sommerzeit) kaum überraschen konnte. So konnte die Eröffnungsfeier der Straße erst am 11. Juni 1900 stattfinden und am 15. Juni e. a. der durchgehende Postkurs mit fünfspänniger Postkutsche beginnen.

Dagegen wurden die aufgestellten Kostenvoranschläge glarnerischerseits nicht weniger als auf dem Gebiete des Kantons Uri überschritten. Der Amtsbericht vom Mai 1896

*) sc. Pragelpaß, Panixerpaß.

hatte zu konstatieren, daß Ende 1895 der Kostenvoranschlag des Kantonsingenieurs Hefti schon überschritten und auch der dem Bundesrat eingereichte Kostenvoranschlag Locher bereits vollständig aufgezehrt sei. Die Schlußrechnung von 1900 aber ergab Netto-Ausgaben (ohne Zinsen) Fr. 1 103 638. —,*) also Ueberschreitung des im Bundesbeschluß vorgesehenen Kredites um beinahe 96 %. Das war nun allerdings etwas viel,**) doch erwiesen auch dieser Kreditüberschreitung gegenüber die Bundesbehörden sich sehr milde gestimmt, indem sie bereits in der Herbstsession 1898 Absolution, d. h. Bewilligung der von den beiden Kantonen erbetenen Nachsubvention gewährten. Sie entsprachen den Wünschen der Petenten, indem sie den Bundesbeitrag für die glarnerische Straßenstrecke auf 1 050 000 Fr. erhöhten. Sie taten es wohl um so williger, als die Straße in der Tat das wurde, was sie versprochen: eine wirklich gelungene Kunstbaute, eine Gebirgsstraße, welche durch die Fülle herrlicher Ausblicke für jeden, der sie begeht, und wenn es auch zum 5. und 6. mal geschieht, immer neuen Hochgenuß bedeutet. Das ist wohl das Urteil von Tausenden, die alljährlich die Klausenstraße zu Fuß oder im Wagen genießen.

Und der *Pragel?* Wie 1872, so war auch 1892 demselben von der Landsgemeinde die gleiche Gunst des Kantons zugesichert, wie dem Klausen. Dagegen fehlte jenseits des Pragels, in Schwyz, die rechte Gegenliebe. So bemerkt der Amtsbericht des hiesigen Regierungsrates vom Mai 1894: „Für das Projekt der Pragelstraße ist in Schwyz, wie von Anfang an, ernstlicher Wille nicht vorhanden, und muß die Zeit abgewartet werden, welche eine Wendung bringen soll". Und vier Jahre später — Amtsbericht 1897/98, pag. 96 — be-

*) Amtsbericht des Regierungsrates vom Mai 1901, pag. 94.

**) Die größte Mehrbelastung brachten die anzubringenden Tunnel (statt 1080 m³ Ausbruch 6500 m³; Mehrkosten 81 300 Fr.), sowie die Expropriationen (statt 27 000 Fr. 75 000 Fr.). Ferner erforderten Brücken und Durchlässe statt 44 300 Fr. 77 300 Fr. Mehrkosten 33 000 Fr.), die Einfriedung kostete 49 000 Fr. statt der budgetierten 22 000 Fr. und die Bauaufsicht, Pläne, Vorarbeiten 78 600 Fr., statt der budgetierten 47 091 Fr.

richtet der Regierungsrat: „Für den Bau der Pragelstraße wurde nochmals bei Schwyz eine Anregung gemacht. Es fehlt uns heute eine Zusammenstellung, wie vielmal dies schriftlich und mündlich schon geschehen ist, immer mit dem gleichen Resultat, ohne Erfolg. Die Schwyzer wissen vollauf, daß der Kanton Glarus für sein Gebiet mit gleicher Unterstützung des Bundes bereit ist, Hand zu bieten, und scheint daher jede weitere Mühe so lange aussichtslos zu sein, als nicht die Frequenz der Klausenstraße eine Sinnesänderung bei unsern Nachbarn hervorbringt."

So blieb denn die ins Klöntal führende Straße eine Straße II. Klasse, für welche in Hauptsache Gemeinden und Korporationen aufzukommen hatten, immerhin unter tatkräftiger Unterstützung des Landes. Bis zur gelben Runs auf Büttenen sind es die Gemeinden Glarus und Riedern einerseits, die Gemeinde Netstal anderseits, welchen die Obsorge für die Zugangsstraße zum Klöntal zukommt, von der gelben Runs bis zum Alptürli im Vorauen die Seerütiweg-Korporation, bei welcher die Gemeinden Ennenda, Glarus, Riedern und Netstal und eine Anzahl Privater (1900 waren es ihrer 66) als Liegenschaftsbesitzer im Klöntal beteiligt sind; die Strecke Vorauen—Richisau endlich wird besorgt durch eine weitere Korporation von Liegenschaftsbesitzern.

An die Erstellung der Straße Glarus—Riedern leistete das Land einen Beitrag von 10 000 Fr., für die Strecke Riedern—Staldengarten 4000 Fr., an die Erstellung der Straße vom Vorauen nach Richisau, die zu 24 000 Fr. budgetiert worden, dann aber 51 000 Fr. kostete, hatte die Landsgemeinde des Jahres 1881 eine Subvention von 12 000 Fr. zugesagt, zu denen dann 1884 aus Rücksicht auf die großen Mehrkosten noch weitere 2692 Fr.*) beigelegt wurden. Ebenso leistete der

*) So hoch bezifferten sich die Kosten für die Bauaufsicht. Mit Rücksicht auf den Wortlaut des 1881 gefaßten Beschlusses wagte der Landrat keine Nachsubvention an die eigentlichen Baukosten; auch gegen die Uebernahme der Kosten der Bauaufsicht erhob Tagwenvogt Luchsinger von Schwanden, in Erinnerung an das Schwanden seinerzeit zugefügte Unrecht (oben pag. 70) Opposition; ihm antwortete Ratsherr P. Zweifel in Linthal.

Staat seit 1869 jährlich 500 Fr. und seit 1898 jährlich 1500 Fr. an die Kosten für den Unterhalt der Straße, bei außerordentlichen Ausgaben der Korporation auch weitere außerordentliche Beiträge, so 1869 an die Korrektion beim Rustelkopf 1000 Fr.

Schon 1878 brachte die Seerütiwegkorporation den Antrag an die Landsgemeinde :„Die h. Landsgemeinde möge beschließen, daß die Seerüti- resp. die ins Klöntal führende Straße als Landesstraße erklärt und künftighin vom Land besorgt und unterhalten werde". Zur Begründung hob die Eingeberin hervor, die aus den Liegenschaftsbesitzern des Klöntals gebildete Korporation habe seinerzeit den damaligen Saumweg ohne Beihilfe des Landes mit großen Opfern in eine Fahrstraße umgewandelt. Diese sei daher lediglich eine Privatstraße, geschaffen zum Zweck und Dienst der dortigen Grundbesitzer. Seitdem aber im Klöntal vier Gast- und Kurhäuser entstanden, werde diese Straße von Touristen zu Fuß und Wagen bedeutend mehr benützt, als von den Eigentümern. Und nachdem vollends die Eisausbeutung auf dem Klöntalersee solche Ausdehnung angenommen, wie im vorigen Jahr, komme die Korporation durch starke Abnützung der Straße in Schaden und Nachteil. Eine baldige Uebernahme der Seerütistraße durch den Kanton bilde überdies das wirksamste Mittel, den Bau der Pragelstraße zu fördern. Mit Rücksicht auf die Konsequenzen eines solchen Antrages, der, wenn ihm die Landsgemeinde beipflichtete, sofort eine Reihe anderer Gemeinden und Korporationen veranlassen würde, ähnliche Begehren zu stellen, sah sich der Landrat veranlaßt, die Eingabe ablehnend zu begutachten, indem er die Eingeberin auch daran erinnerte, daß das Land die Kosten für Abnützung der Straße durch die Eistransporte tragen helfe (so 1877 8050 Fr.). Stillschweigend genehmigte die Landsgemeinde die vom Landrat beantragte Ablehnung.

Dagegen gelangte schon 1886 derselbe Antrag neuerdings an die Landsgemeinde, wurde aber auch wieder von Landrat und Landsgemeinde abgelehnt.

Und dasselbe Schicksal hatte eine Eingabe der Seerütiwegkorporation im Jahr 1898. Wenn die Rücksicht auf die

kommende Pragelstraße vielfach zu Gunsten der Uebernahme der Klöntalerstraße, als der Zugangsstraße zum Pragel, geltend gemacht wurde, betrachtete der Landrat gegenteils die Aussicht auf eine kommende Pragelstaße als Gund *gegen* die beantragte Uebernahme der Straße. Denn „in Voraussicht dieser Eventualitäten" (der Verwirklichung der Pragelstraße), sagt das Memorial von 1898, ist es nun gewiß nicht am Platze, daß das Land die jetzige, in vielen Teilen sehr mangelhafte Straße nach dem Klöntal als eine Landesstraße I. Klasse übernimmt. Beim Bau einer Pragelstraße müßte eben vielfach ein ganz anderes Tracé gewählt werden. Anderseits stellt sich aber die eingebende Korporation vor, daß das Land bei Annahme ihres Antrages sofort wesentliche, nicht nur den Unterhalt beschlagende Verbesserungen vorzunehmen hätte, welche bedeutende Kapitalausgaben erfordern würden. Käme es dann aber später zur Ausführung der Pragelstraße, so wären diese Ausgaben gewissermaßen verworfen und der Kanton hätte dann zwei Straßenprojekte zu unterhalten oder eine alte Landstraße, für deren frühere Instandstellung das Geld verworfen wäre. Daherige Ausgaben würden also offenbar besser für eine künftige Pragelstraße reserviert."

Aber schon zwei Jahre nach der erfolgten Ablehnung gelangte (1900) der gleiche Antrag wieder an die Landsgemeinde, diesmal insofern mit besserem Erfolge, als die Eingabe nicht „abgelehnt", sondern „verschoben" wurde. Der Regierungsrat hatte in Erfahrung gebracht, daß in Schwyz der Wind umgeschlagen und Hoffnung vorhanden sei, daß Verhandlungen mit Schwyz nun endlich zum Ziele, der Verwirklichung des Pragelstraßenprojektes, führen könnten. Diese Verhandlungen fanden auch wirklich statt, und als Frucht dieser Verhandlungen besitzt der Kanton nun auch für eine Pragelstraße wunderschöne Pläne und detaillierte (freilich heute längst überholte) Kostenberechnungen, sogar, da der Bundesrat zum voraus erlaubte, die Vorarbeiten einst bei der Verwirklichung des Projektes in Rechnung zu bringen, unter unsern Spezialfonds, deren Rechnungen eine Zierde unseres Landsgemeinde-Memorials bilden, auch einen „Baukonto Pragelstraße" (31. Dezember Bestand: Fr. 453. 25).

II. Das Postwesen, Telegraph und Telephon.

a) Das glarnerische Postwesen bis 1850.

Dieselben Dreißigerjahre des vorigen Jahrhunderts, die auf dem Gebiete des Straßenwesens so gewaltige Fortschritte brachten, haben auch für das Postwesen einschneidenden Aenderungen und Verbesserungen gerufen. Es war das um so selbstverständlicher, als in derselben Zeit auch Handel und Industrie zu neuer Blüte gelangten.

Bis 1831 galt für das glarnerische Postwesen das sogenannte Pachtsystem, indem jeweilen das Postregal für eine Reihe von Jahren — 12, früher sogar 24 Jahre — gegen Leistung einer erklecklichen Pachtsumme dem Meistbietenden übertragen wurde. So hatte bei der am 29. Oktober 1829 abgehaltenen Versteigerung Hauptmann Aebli von Glarus das Privilegium der Postführung für 12 Jahre um die Pachtsumme von 150 Dublonen*) per Jahr ergantet. Dabei umfaßte dieses Privilegium aber nicht bloß Briefe, kleinere Pakete und Geldsendungen, sondern auch mit Ausnahme von Wein, Früchten, Käs und Zieger alle Kaufmannswaren, sofern sie nicht durch eigene Fuhre geführt oder dem ebenfalls unter kantonaler Leitung stehenden Schiffmeister übergeben wurden. Dabei waren

*) 1 Dublone = 10½ fl. = 23 Fr. 33 Rp. heutiger Währung.

im Pachtvertrag die Taxen für Beförderung von Briefen, wie Geldsendungen und Kaufmannswaren genau festgesetzt, in dem Sinne, daß die Taxen nicht überschritten werden durften, während es dem Postmeister gestattet war, wenn er es in seinem Interesse fand (um die Konkurrenz der Schiffahrt oder der Anstellung einer eigenen Fuhre zu verhindern), unter jene Tarife herunterzugehen. Außer der Beförderung von Briefen und Kaufmannswaren bot der Postmeister seine Deligence auch Reisenden an, die diese Gelegenheit zur Fahrt nach Zürich benutzen wollten, ohne daß ihm dafür durch den Pachtvertrag Vorschriften erteilt waren; die Festsetzung des Fahrgeldes war Sache der freien Verständigung zwischen dem Postmeister und den Fahrgästen. Während des Sommers führte Postmeister Aebli seine Fahrten für Reisende (wöchentlich einmal) sogar bis Baden und während der Messe bis Zurzach aus.

Eine grundsätzliche Aenderung dieses Pachtsystems veranlaßte der am 30. November 1831 nach kurzer Krankheit erfolgte Hinschied des Postmeisters Hauptmann Aebli. Der Vormund seiner Familie erklärte dem Rate, da nach altem Rechte der Tod bestehende Verträge aufhebe, werde er die Führung des Postwesens nur noch bis Ende des Jahres durch Postmeister Kundert besorgen lassen. Der Rat hatte sich deshalb rasch darüber zu entscheiden, ob er durch eine neue Gant die Weiterführung des Postwesens wieder verpachten oder sie selbst in Regie betreiben wolle. Da die Familie Aebli behauptete,*) der verstorbene Postmeister habe des hohen Pachtschillings wegen keine guten Geschäfte gemacht, deshalb wolle sie ihrerseits von Weiterführung der Postmeisterei absolut nichts mehr wissen, so war das auch für andere keine Aufmunterung zur Uebernahme. Ueberdies erforderte die Sache, da der Postmeister für „Schiff und Geschirr", für Pferde, Wagen und Postkutsche ausschließlich selbst zu sorgen und die jährliche Pachtsumme zum voraus zu erlegen hatte, einen wohlbemittelten Mann. So scheint denn in der kurzen Zeit

*) Auch Hauptmann Aebli, der bereits 1817—1829 die Post gepachtet hatte, hatte dem Rat 1829 geklagt, daß er dabei schlechte Geschäfte gemacht habe, pachtete sie aber nichtsdestoweniger 1829 für 12 weitere Jahre.

bis zum Ablauf der von der Familie Aebli bestimmten Frist kein Liebhaber für Uebernahme der Pacht sich bemerkbar gemacht zu haben, und deshalb sah sich die Regierung genötigt, vorderhand die Angelegenheit selbst zu übernehmen, d. h. die Weiterführung des Postwesens in Regie betreiben zu lassen. Die Landsgemeinde vom Frühling 1832, der die Obrigkeit über die Angelegenheit Bericht erstattete, hieß auch die getanen Schritte gut und ermächtigte die Obrigkeit, unter Verzicht auf eine Gant, die Sache in der seit Neujahr geführten Weise weiter zu besorgen. Und nun traf es sich, daß gerade damals die glarnerische Industrie eine neue Blütezeit erlebte und infolgedessen die Einnahmen der Postverwaltung sich steigerten. Ueberdies hatte die Obrigkeit in der Bestellung des von ihr gewonnenen Stabshauptmanns Blumer eine glückliche Wahl getroffen, indem Postmeister Blumer mit ebenso viel Geschick als hingebendem, gewissenhaftem Eifer sein Amt besorgte. Jnfolge dieser günstigen Umstände zeigte gleich die erste Jahresrechnung ein erfreuliches Resultat, obschon die Familie Aebli, von der man zunächst die nötigen Postgeräte mietweise übernommen hatte, dafür unverhältnismäßig hohe Entschädigungen sich bezahlen ließ.*)

Im Landsgemeinde-Memorial von 1833 sah sich deshalb die Obrigkeit zu folgender Berichtgabe und Antragstellung veranlaßt: „Nachdem nach Anleitung des Landsgemeinde-Beschlusses vom Jahr 1832 das hiesige Postwesen provisorisch unter Aufsicht und auf Rechnung des Landes geführt worden ist, ließ sich die Obrigkeit von dem dermaligen Postverwalter Blumer die Rechnung vom abgelaufenen Jahr 1832 vorlegen, welche das erfreuliche Resultat darbietet, daß sich im besagten Jahrgang ein Gewinn von 2000 fl. ergiebt.“

„Da nun aber zufolge des gleichen Landsgemeinde-Beschlusses über die Bestellung des Postwesens an der diesjährigen Landsgemeinde wieder ein Beschluß gefaßt werden muß, soll die Obrigkeit allervorderst den Herren Landleuten er-

*) Für Ueberlassung der erforderlichen Gerätschaften, welche die späterhin aufgestellte Kommission mit 630 fl. an sich brachte, mußten wöchentlich 31 fl. als Miete bezahlt werden!

öffnen, daß folgende zwei Eingaben an sie gelangt sind, nämlich:

1. Daß die Güterfuhr von der Brief- und Valorenpost getrennt und freigegeben, das eigentliche Postwesen aber auf übliche Weise behandelt werde, und
2. daß der Ertrag des Postregals nicht mehr an die Gemeinden verteilt, sondern zur Erbauung eines Armen-, Waisen- oder Zuchthauses verwendet werden solle."

„In Betracht aber, daß

1. bei der dermaligen Verwaltung sich nicht nur keine besondern Inconvenienzen oder Nachteile gezeigt, sondern
2. die obangeführte Rechnung vom Jahr 1832 ein sehr günstiges und die Erwartungen übertreffendes Resultat darbietet;
3. derjenige Grund, welcher den Herren Landleuten bereits vor einem Jahr angeführt und von ihnen gewürdigt worden ist, nämlich, daß die vier*) an der Linthschiffahrt interessierten hohen Stände im Begriffe stehen, die Wasserfrachten auf der Linth zu regulieren, dermalen noch vorwaltet, indem zwar darüber eine Konferenz stattgehabt hat, jedoch noch nicht zu Ende gebracht worden, und somit deren Bestimmung, die auf das Postwesen von bedeutendem Einfluß ist, jetzt noch zu gewärtigen steht;
4. die im Wurfe liegende Bundesurkunde**) unter anderm auch das Postwesen in der Eidgenossenschaft im allgemeinen berührt und dadurch das kantonale einige Veränderungen erfahren könnte, und
5. nach der bisherigen Verfahrungsart immer nach Umständen das Zweckmäßige verfügt werden kann, soll die Obrigkeit aus diesen verschiedenen Gründen darauf antragen:

daß es dem hohen Gewalt belieben möchte, die Postverwaltung noch für ein Jahr auf dem bisherigen Fuß verbleiben und für Rechnung des Landes fortsetzen zu lassen.

Was den im Jahr 1832 ergebenen Gewinn von 2000 fl. anbetrifft, so tragen u. gn. H. u. O. darauf an, daß derselbe

---

*) Zürich, Schwyz, St. Gallen und Glarus.

**) Siehe Bericht über den Entwurf einer Bundesurkunde, Februar 1833, pag. 83 ff.

nach Anleitung des Landsgemeindebeschlusses von 1829 in die Gemeinden verteilt werden solle."

In Bestätigung dieses Antrages erklärte sich die Landsgemeinde damit einverstanden, daß auch 1833 und 1834 auf Wiederverpachtung verzichtet werde, und 1835 beschloß dann die große Landsgemeinde, die auf den verschiedensten Gebieten so bedeutsame Beschlüsse faßte, auch *definitiv* die Weiterführung der Post in Regie, d. h. deren staatlichen Betrieb.

Dieselbe Landsgemeinde vom 24. Mai 1835 traf aber in Rücksicht auf das Postwesen auch noch eine andere Aenderung von großer grundsätzlicher Bedeutung. Wie wir vorhin schon erwähnten, umfaßte das Postregal nicht bloß Briefe und kleinere Pakete, sondern außer Wein, Früchten, Käse und Zieger auch alle Kaufmannswaren, sofern sie wenigstens der Versender nicht durch eigenes Fuhrwerk beförderte oder der ebenfalls staatlich bestellten Schiffmeisterei übergab. Diese staatliche Güterexpedition empfand der aufstrebende glarnerische Handelsstand je länger, desto mehr als eine lästige, den freien Handel hemmende, dem Geist der Neuzeit widerstreitende Staatseinrichtung. Da dem aufblühenden Handel entsprechend eine immer größere Menge von Kaufmannswaren zu befördern sei, führte die glarnerische Kaufmannschaft in einer ihrer Eingaben an die Obrigkeit aus, hemme diese Güterexpedition die Beförderung der eigentlichen Postsachen. Sie führe auch zu allerlei Ungleichheiten.

So lange wenigstens die Post verpachtet wurde, gab es Handelsleute, die dem Postmeister drohten, falls er ihnen nicht niedrigere Taxen zugestehe, als die durch den Postvertrag bewilligten, werden sie ein eigenes Fuhrwerk anschaffen oder ihre Waren dem Schiffmeister übergeben. Da durch Ausführung dieser Drohungen die Einnahmen des Postmeisters vermindert worden wären, ließ sich derselbe in der Tat da und dort aufs Markten ein. So hätten Kaufleute von Glarus für den Transport ihrer Waren nach Zürich und umgekehrt 36 Kreuzer per Zentner bezahlt, während andere von Schwanden nur 30 Kreuzer vergüteten!

Aus diesen und andern Gründen forderte der glarnerische Handelsstand schon seit längerem Freigabe des Güter-

transportes. 1829 hatte er wenigstens erreicht, daß die Güterexpedition vom 1. Januar 1830 ab von der Briefpost abgetrennt werde, wodurch bewirkt wurde, daß die Briefpost für ihre Fahrt nach Zürich 6 Stunden weniger Zeit beanspruchte.

Aber noch blieb die Forderung der Freigabe der Güterfuhr, da es in Rücksicht auf diese auch 1833, wie oben bereits angedeutet worden, nochmals beim Alten geblieben war.

Wurde 1833 die Erfüllung dieses Wunsches nochmals abgelehnt, so fand er 1835 seine Gewährung, indem die Landsgemeinde am 24. Mai beschloß:

1. Mit dem Ende des nächsten Juli sei die Güterexpedition von und nach Zürich *auf eine Probe hin* freizugeben, doch
2. unter dem Vorbehalt, daß, wenn sich diesfalls mit der Zeit in der einen oder andern Beziehung Nachteile ergeben oder Mißbräuche einschleichen würden, es der Landsgemeinde freistehen solle, dasjenige wieder zu bestimmen, was der dannzumaligen Lage für angemessen befunden wird.

Wenn demnach 1835 die Güterexpedition vorerst nur auf Probe hin freigegeben wurde, empfand, soweit ich sehe, in der Folgezeit niemand ein Verlangen nach deren Wiedereinführung. Sie blieb definitiv freigegeben, ebenso wie die Verpachtung des Postregals definitiv aufgegeben blieb.

Indem die Landsgemeinde dem Rat die Ausführung ihrer Beschlüsse in Sachen des Postwesens übertrug, erließ dieser in seiner Sitzung vom 21. Juli 1835 eine neue Postordnung, aus der wir das Wesentlichste herausheben.

Hatten bis 1790 die glarnerischen Handelsleute mit einer einmaligen, seit 1790 mit einer zweimaligen und seit 1830 mit fünfmaliger Post per Woche sich zu begnügen, so wurde nunmehr eine tägliche Postverbindung angeordnet. Für die *Briefpost,* die durch Fußboten unterhalten wurde, bestimmten die Artikel 3 und 4, daß sie am Sonntag, Dienstag, Donnerstag und Freitag abends 5 Uhr von Glarus abgehe, abends 8 Uhr in Bilten eintreffe und sogleich nach Lachen weitergehe, wo sie nachts 12 Uhr eintrifft; nachdem sie dort die von Zürich kommenden Briefe in Empfang genommen, tritt sie sofort den

Rückweg an und soll um 4 Uhr morgens in Bilten und um 7 Uhr wieder in Glarus eintreffen. An den andern 3 Tagen — Montag, Mittwoch und Samstag — sollte der Bote mit Rücksicht auf die italienische Post bereits nachmittags 2 Uhr von Glarus abgehen, abends 5 Uhr in Bilten und 8 Uhr in Lachen eintreffen. Auf dem Wege nach Lachen hatte der Bote selbstverständlich auch die Postablagen von Netstal, Mollis, Näfels und Niederurnen zu bedienen, d. h. Briefe abzugeben und entgegenzunehmen.

Neben dieser täglich einmal von Glarus abgehenden und am andern Morgen dorthin zurückkehrenden Briefpost ging wöchentlich viermal — am Montag, Mittwoch, Donnerstag und Samstag — eine „Diligence" von Glarus ab, die *Reisende Gepäck* und *Valoren* beförderte. „Sie soll außer dem Cabriolet wenigstens 6 Plätze für Reisende enthalten, mit 4 Pferden, die ein Postillon vom Sattel aus führt, bespannt sein; die Diligence wird zudem durch einen Conducteur begleitet" (Artikel 13).

Am Montag und Donnerstag sollte diese Diligence ihren Weg über Näfels, am Mittwoch und Samstag über Mollis nehmen. In Glarus fuhr sie jeweilen morgens ½8 Uhr ab, um spätestens 12 Uhr in Lachen einzutreffen; um 2 Uhr trat sie die Rückfahrt nach Glarus an.

In Lachen hatten Briefbote und Kondukteur die ihnen anvertrauten Gegenstände dem Schiff zu übergeben; und dieselbe Gelegenheit hatten für ihre Weiterbeförderung selbstverständlich, sofern nicht Wind und Wetter oder Gfrörne des Sees hindernd in den Weg traten, auch die mit der Diligence einrückenden Reisenden zu benützen.

Den Verkehr mit dem Hinterland regelte Art. 9 folgendermaßen:

„Die sämtliche Korrespondenz vom Hinterland überbringt und übernimmt der Schwanderbot. Er hat die Pflicht, sich alle Morgen um 7 Uhr pünktlich in Glarus auf dem Hauptbureau einzufinden, wo ihm die Korrespondenz für Mitlödi, Schwanden, das ganze Großtal und die Gemeinden Matt und Engi übergeben wird. Sowie er sie empfangen hat, reist er ab und soll fünf Viertelstunden nach Ankunft der Post in Glarus in Schwanden eingetroffen sein. In Mitlödi gibt er auf

der Postablage die Korrespondenz für diesen Ort im Durchweg ab. Auf die Zeit seiner Ankunft in Schwanden (also ½9 Uhr morgens) trifft alltäglich der Bot für die Gemeinden des Großtals und ebenso vier Tage in der Woche, nämlich Sonntag, Dienstag, Mittwoch und Freitag, der Bot von Matt und Engi in Schwanden ein, um teils mit sich bringende Briefe und Postgegenstände abzugeben, teils das in Empfang zu nehmen, was der Schwanderbot für sie von Glarus aus überbracht hat. Im Laufe des Nachmittags kehrt der Schwanderbot mit den aus Groß- und Kleintal, sowie Schwanden eingegangenen Briefen nach Glarus zurück und nimmt unterwegs die auf der Briefablage in Mitlödi vorhandenen Briefe mit."

Der *Tarif* für Briefe nach Zürich blieb auch 1835 derselbe wie in der vorausgehenden Periode: Der einfache Brief von hier bis Zürich bezahlt 4 Kreuzer, der doppelte 6 Kreuzer, der 1 Loth schwere 8 Kreuzer, der 1½ Loth schwere 12 Kreuzer, der 2 Loth schwere 16 Kreuzer usw. Briefe, die Muster ohne Wert enthalten, werden ohne Rücksicht auf ihr Gewicht als doppelt taxiert und bezahlen 6 Kreuzer.

Für Briefe, welche dem Postamt zur Beförderung in die Gemeinden im *Innern des Landes* übergeben werden, hat das Postamt ohne Rücksicht auf Gewicht oder Entfernung ein Porto von 2 Kreuzer pro Brief zu beziehen.

Als Gepäcke, die der Post übergeben werden mußten, galten nach Freigabe der Güterexpedition diejenigen, welche weniger als 25 Pfund schwer waren. Art. 1 bestimmte deshalb das Postregal folgendermaßen: „Alle Briefe, versiegelten Geldgroups und Valoren ohne Rücksicht auf Wert und Gewicht, sowie alle Paquets, Schachteln und Kistlein bis auf 25 Pfund Gewicht sollen einzig und ausschließlich durch das Postamt versandt und empfangen werden, und zwar im Widerhandlungsfalle nebst Bezahlung des dem Postamt gebührenden Porto auf jede Uebertretung bei 10 Kronen unnachläßlicher Buße sowohl für denjenigen, der besagte Gegenstände Jemandem anders als dem Postamt übergibt oder empfängt, als für denjenigen, der solche Gegenstände übernimmt und spediert. — Von der jeweilen ausgefällten Buße fällt die Hälfte dem Kläger zu."

Neu waren in der Postordnung von 1835 die Bestimmungen betreffend die „Diligence-Kurse". Hatte Postmeister Aebli auch seinerseits Reisende in seinem Wagen mitfahren lassen, so bestunden doch dafür keine festgesetzten Taxen oder anderweitige Bestimmungen, sondern war das Sache des freiwilligen Uebereinkommens und ließ sich je nachdem am Preise markten. Durch die Postordnung von 1835 wurde dagegen eine genaue, für alle gleiche Taxe festgestellt: „Wer die ganzen Kurse von Glarus bis Lachen benutzen will, hat am Vorabend des Abgangs der Diligence von Glarus auf dem Hauptbureau in Glarus entweder persönlich, durch Brief oder den Gemeindsboten einen Platz zu bestellen. Jeder Reisende wird, sowie er sich meldet, eingeschrieben und erhält dagegen von der Verwaltung eine nach einem festgesetzten Formular ausgefertigte Karte oder Postbillet, in welcher die Nummer seines Platzes eingetragen ist" (Art. 15).

„Der Reisende, der sich für die ganzen Kurse von hier nach Zürich einschreiben läßt, bezahlt für diese Reise samthaft *fünf Schweizerfranken;* für die Station bis Lachen zwei Schweizerfranken, das Trinkgeld für die Postillons, welches die Post übernimmt, inbegriffen" (Art. 19).

Von Glarus bis Mollis und Näfels und umgekehrt: 5 Batzen.

Von Glarus bis Niederurnen und umgekehrt: 7½ Batzen.

Von Mollis oder Näfels bis Bilten: 7½ Batzen.

Von Mollis oder Näfels bis Lachen: 15 Batzen.

Als eine Neuerung, die für die Dreißigerjahre bezeichnend war, darf auch gelten, daß die Postordnung von 1835 auch Porti für Zeitungsabonnenten festsetzte. Zur Zeit eines Postmeister Aebli hatten die wenigen Zeitungsabonnenten über die Besorgung von Zeitungen sich direkt mit dem Postmeister zu verständigen, ohne daß die Postordnung darüber Vorschriften erteilte. Dagegen vermehrten die politisch so erregten Zeiten der Dreißigerjahre die Zahl der Zeitungsleser derart, daß die Festsetzung der Taxen durch die neue Postordnung angezeigt war. Dabei stellte diese allerdings noch derartige Forderungen, daß unsere heutigen Zeitungsverleger wohl nicht übel auffahren würden, wenn Aehnliches verlangt würde.

Für eine wöchentlich einmal erscheinende Zeitung verlangte sie (als *Porto,* nicht als Abonnement) einen ganzen Gulden (also per Nummer fast 1 Schilling oder mehr als 4 Rp.), für zweimal erscheinende 2 fl., für wöchentlich dreimal erscheinende 2 fl. 30 Kreuzer, für viermal erscheinende 3 fl., für fünfmal erscheinende 3 fl. 30 Kreuzer, und für Blätter, die alle Tage der Woche bestellt sein wollten, 4 fl. 30 Kreuzer. Für Zeitungen, die nicht in Glarus oder Zürich erschienen, wie den in Aarau erscheinenden „Erfahrnen Schweizerboten" oder für die „Baslerin" oder „Allgemeine Augsburgerin" kam außer dem Zeitungsabonnement und den vorhin angegebenen Taxen noch das Porto bis Zürich hinzu. Das Halten einer solchen Zeitung war deshalb eine recht kostspielige Sache.

Neue Fortschritte im Postwesen brachten dann wieder die 1840er Jahre insofern, als die Postfahrten nach Zürich und St. Gallen reichlich vermehrt wurden und nunmehr täglich eine Post (oder ein „Pöstlein") ins Großtal fuhr, zunächst bis Diesbach, von wo aus dann ein Fußgänger oder eine Fußgängerin die Briefsachen bis Linthal vertrug, nachher bis Linthal selbst.

Das 1846 erschienene „Gemälde des Kantons Glarus" meldet deshalb pag. 510 über das damals bestehende Postwesen:

„Gegenwärtig bestehen folgende Posteinrichtungen:

1. Die tägliche Fahrpost nach Zürich; Abfahrt von Glarus Morgens 7½ Uhr; Ankunft in Zürich 2½ Uhr; die ganze Reise dauert also 6 Stunden 45 Minuten.
2. Tägliche Fahrpost nach St. Gallen und nach Zürich über Weesen; Abgang von Glarus um 9½ Uhr des Morgens; Ankunft in St. Gallen 8 Uhr, und in Zürich um 5 Uhr Abends.
3. Nachtpost nach Zürich und St. Gallen; Abgang in Glarus Abends um 7½ Uhr; Ankunft in Zürich Morgens 6 Uhr und in St. Gallen um 7 Uhr.

Im Sommer geht täglich ein bequem eingerichtetes Schiff über die Linth nach Schmerikon und steht mit den Dampfbooten des Zürichsees in Verbindung. 11½ Uhr fährt das Schiff in Weesen ab, langt um 1 Uhr in Schmerikon und Abends 6 Uhr in Zürich an.

Auf die hier angegebene Weise kann der Reisende im Sommer durch vier, im Winter durch drei Gelegenheiten nach Zürich und St. Gallen, und von diesen Stationen nach Glarus gelangen. Nach Chur ist ebenfalls ein täglicher Postkurs eröffnet."

„Es war die Postverwaltung stets bemüht, das Postwesen nicht nur nach außen zu vervollkommnen, sondern auch im Innern des Landes zu ordnen und alle Ortschaften an den Wohltaten desselben Teil nehmen zu lassen. Von Glarus geht jetzt täglich ein Postwagen bis Linthal und zurück. Morgens geht der Wagen nach Glarus und trifft da noch vor Abgang der Zürcherpost ein; dann kehrt der Bote zu Fuß mit den Briefen nach Linthal zurück und kommt auf den Abend wieder nach Glarus, um die Post nach Linthal zurückzuführen. Aus dem Kleintal kommt regelmäßig dreimal*) die Woche (Montags, Donnerstags und Samstags) ein Fußbote nach Glarus, der am selben Tage ins Tal zurückkehrt."

„Der Gewinn, den das Postwesen dem Lande abwirft, beträgt jährlich etwa 4000 bis 5000 Gulden. Im Jahr 1841 betrug er 5231 fl., im Jahr 1842 4484 fl. Auf der Tagroute nach Zürich warfen 3884 Reisende ab 2607 fl. 59 kr., auf der Tagroute nach Weesen 1872 Reisende 1167 fl. 38 kr., auf der Nachtroute nach Weesen 797 Reisende 550 fl. 15 kr., auf allen 3 Routen 6553 Reisende."

„Seit der Staat die Besorgung des Postwesens übernommen, fühlte man das Bedürfnis eines neuen Postlokals; dieses wurde in Verbindung mit einem neuen Rathause, 1837 und 1838, mit einem Kostenaufwande von 45 917 fl. 32 ß erbaut."

---

b) Das eidgenössische Postwesen seit 1848.

Die Reformbewegungen, die in einer Reihe von Kantonen im Anfang der 1830er Jahre ihren Sieg davontrugen und eine Umgestaltung des politischen Lebens herbeiführten, erweckten

---

*) 1835 war, wie oben pag. 96 bemerkt, bestimmt worden, daß der Bote von Engi viermal wöchentlich nach Schwanden komme. Es scheint, daß man in der Zwischenzeit auf die Sonntagspost verzichtete.

vielerorten die Hoffnung und den Willen, auch für den Bundesvertrag von 1815 eine zeitgemäße Revision herbeizuführen, um dem bisherigen losen Staatenbund etwas größere Festigkeit und Kraft zu verleihen und durch Beseitigung lästiger Schranken, welche den Verkehr und die Bewegungsfreiheit der Bürger hemmten, wünschbare Fortschritte zu erzielen. In der Tat wählte die Tagsatzung vom 17. Juli 1832 eine 15er Kommission, der auch der Glarner Landammann Kosmus Heer angehörte, welche einen Revisionsentwurf ausarbeiten sollte. In dem von ihr in längern, mühsamen Beratungen fertig gestellten Revisionsentwurf*) war auch eine Vereinheitlichung des bisher so buntscheckigen Postwesens vorgesehen.

Art. 26 des Entwurfes bestimmt: „Das Postwesen im Umfange der ganzen Eidgenossenschaft wird vom Bund übernommen, unter folgenden Vorschriften:

a) Die Postverbindungen dürfen in keinem Kanton im Allgemeinen unter den jetzigen Bestand herabsinken;

b) Es soll die Unverletzbarkeit des Postgeheimnisses zu jeder Zeit und unter allen Umständen gesichert sein;

c) Die Tarife werden in allen Teilen der Eidgenossenschaft nach den gleichen Grundsätzen bestimmt;

d) Für die Abtretung des Postregals leistet der Bund Entschädigung, und zwar:

1. Die Kantone erhalten drei Vierteile des reinen Ertrages der Postbedienung im Umfange ihres Gebietes.
2. Private, welche Posteigentümer sind, erhalten aus der Bundeskasse gleichfalls drei Vierteile des reinen Ertrages.

   Für weitere Forderungen steht ihnen, wo es der Fall sein sollte, der Rekurs gegen die Betreffenden zu.

---

*) „Bundesurkunde der schweizerischen Eidgenossenschaft, entworfen von der am 17. Heumonat 1832 durch die Tagsatzung ernannten Revisionskommission". Präsident der Kommission war Eduard Pfyffer, Schultheiß des Kantons Luzern. Zürich war vertreten durch Bürgermeister Max Hirzel, Bern durch Regierungsrat K. von Tavel. Einflußreiche Mitglieder waren Alt-Landammann J. Baumgartner von St. Gallen und Prof. P. Rossi von Genf (Verfasser des Berichtes über den Entwurf).

3. Bei allen nach Ziffer 1 und 2 aus der Bundeskasse zu leistenden Entschädigungen werden die Ergebnisse des Jahres 1832 als Maßstab angenommen.
4. Die Entschädigung geschieht durch jährliche Leistung der nach vorstehenden Bestimmungen schuldigen Summe, die jedoch mittelst des fünfundzwanzigfachen Betrages in teilweisen Raten oder in einer Zahlung losgekauft werden kann.
5. die in Ziffer 2 bezeichneten Privaten haben das Recht auf Tilgung in vier Jahresraten.

e) Die allfällige Uebernahme von vorhandenem Materiell und die Benutzung von Gebäulichkeiten ist Sache gütlichen Einverständnisses zwischen der eidgenössischen Postverwaltung und den Eigentümern."

Der begleitende Bericht bemerkt u. a.: „Die Commission weiß gar wohl, daß die diesfällige Abtretung für die einen Cantone, nach Verhältnis ihrer Bevölkerung, bedeutender ist, als für die andern. Fast unmerklich für mehrere, wird sie wesentlich auf denjenigen lasten, deren Handel und Gewerbefleiß am blühendsten, deren geistige Entwicklung überhaupt am weitesten vorgeschritten ist. Diese Betrachtung hat uns indessen keineswegs abgeschreckt. Wir hegen die Hoffnung, ja die feste Zuversicht, diese Cantone werden ihre Ehre darin suchen, durch die Tat zu beweisen, daß eine höhere Stufe der Cultur, weit entfernt, die Vaterlandsliebe zu schwächen, ihr vielmehr einen neuen Aufschwung gibt, sie gleichsam von Tag zu Tag veredelt und von den Schlacken der Selbstsucht vollends läutert. Mögen diese Cantone, eine großmütige Gabe in der Hand, ihre Bundesbrüder einladen, gemeinsam mit ihnen dem Altar des Vaterlandes zu nahen, um den neuen Bund zu beschwören. Dann werden jene, welche die Natur durch ihre geographische Lage weniger begünstigt hat, überzeugt sein können, daß ihre Eidgenossen bei ihren Anträgen auf Revision des Bundesvertrages nicht ihren eigenen Vorteil, sondern das gemeine Beste im Auge gehabt haben."*)

---

*) Bericht über den Entwurf einer Bundesurkunde, erstattet an die eidgenössischen Stände, pag. 83.

Aus der Schweizergeschichte*) ist bekannt, wie durch die Anforderungen der einen, die, wie Professor Troxler, eine viel gründlichere Umgestaltung des Bundes verlangten, und die Angst der andern, die vor jedem zeitgemäßen Fortschritt sich fürchteten (nicht bloß Vertreter der Urkantone — des Sarnerbundes — auch solche der welschen Schweiz, Neuenburgs zum voraus) und nicht am wenigsten auch durch den Druck von außen, die Drohungen der von Metternich geleiteten Diplomaten, der Entwurf zu Falle kam; und nicht bessern Erfolg erzielte ein zweiter „Entwurf einer revidierten Bundesurkunde" vom 15. Mai 1833. Nachdem ihn sogar das Volk von Luzern, dessen Hauptstadt durch den Entwurf zum Bundessitz ausersehen war, am 7. Juli mit 11 421 gegen 7307 Stimmen verworfen hatte, fanden es verschiedene Kantone nicht einmal der Mühe wert, auch noch darüber abzustimmen. Indem so die Revisionsbestrebungen vorderhand im Sande verliefen, war damit auch die in Aussicht genommene Vereinheitlichung des Postwesens dahin gefallen.

Erst nach der glücklichen Ueberwindung des Sonderbundes im Spätherbst 1847 konnte der Gedanke einer Bundesrevision wieder aufgenommen werden, und diesmal nun auch mit dem besten Erfolg. Durch die Bundesverfassung von 1848, welche die glückliche Mitte zwischen einem verflachenden Einheitsstaat und einer allzulosen Verbindung der einzelnen Bundesglieder darstellte, wurde aus dem bisherigen Staatenbund ein wirklicher Bundesstaat. Daß in diesem auch die bisherigen kantonalen Postverwaltungen beseitigt wurden und an ihre Stelle eine einheitliche, eidgenössische Leitung des Postwesens trat, war gegeben, zumal der in den 1830er und 1840er Jahren sich überaus rasch steigernde Verkehr Erleichterungen gebieterisch verlangte.

So bestimmte Art. 33 der Bundesverfassung von 1848:

„Das Postwesen im ganzen Umfang der Eidgenossenschaft wird vom Bund übernommen unter folgenden Vorschriften:

---

*) Dierauer, Geschichte der schweizerischen Eidgenossenschaft, V, 556 ff. Dändliker, Geschichte der Schweiz, III, Seite 628 f.

1. Die gegenwärtig bestehenden Postverbindungen dürfen im Ganzen ohne Zustimmung der beteiligten Kantone nicht vermindert werden.
2. Die Tarife werden im ganzen Gebiete der Eidgenossenschaft nach den gleichen, möglichst billigen Grundsätzen bestimmt.
3. Die Unverletzbarkeit des Postgeheimnisses*) ist gewährleistet.
4. Für Abtretung des Postregals leistet der Bund Entschädigung und zwar nach folgenden nähern Bestimmungen:
   a) Die Kantone erhalten jährlich die Durchschnittssumme des reinen Ertrages, den sie in den drei Jahren 1844, 1845 und 1846 vom Postwesen auf ihrem Kantonalgebiet bezogen haben.
   b) Wenn ein Kanton vom Postwesen unmittelbar noch gar nichts oder infolge eines mit einem andern Kanton abgeschlossenen Pachtvertrages bedeutend weniger bezogen hat, als die Ausübung des Postregals auf seinem Gebiete demjenigen Kanton, der dasselbe gepachtet hatte, erweislichermaßen rein ertragen hat, so sollen solche Verhältnisse bei Ausmittlung der Entschädigungssumme billige Berücksichtigung finden.
   c) Wo die Ausübung des Postregals an Private abgetreten worden ist, übernimmt der Bund die diesfällige Entschädigung.
   d) Der Bund ist berechtigt und verpflichtet, das zum Postwesen gehörige Material, soweit dasselbe zum Gebrauche tauglich und erforderlich ist, gegen eine den

---

*) Wahrung des Postgeheimnisses galt jederzeit als Ehrenpflicht eines demokratischen Gemeinwesens. So hatte schon die Postordnung von Evang. Glarus von 1767 in Art. 2 verfügt: „Er (der Postmeister) soll auch in Zürich zur Erlesung der Briefen ein eigen Zimmer haben, und niemand dabei, noch selbe sehen lassen;“ und „desgleichen solle auch der Bott, sein Knecht, so auf Zürich reisen wird, und die Briefvertrager in Eid und Pflicht genommen werden, allmögliche Sorge zu tragen, die Briefe niemandem als den Eigentümern zu bestellen, noch selbige sehen zu lassen.“ Noch einläßlicher behandelte das Postgesetz von 1801 die Frage des Postgeheimnisses, dem nicht weniger als 14 Artikel (29—42) gewidmet waren.

Eigentümern abzureichende billige Entschädigung zu übernehmen.

e) Die eidgenössische Verwaltung ist berechtigt, die gegenwärtig für das Postwesen bestimmten Gebäulichkeiten gegen Entschädigung als Eigentum oder aber nur mietweise zur Benutzung zu übernehmen.

So groß die Wohltat war, welche die Vereinheitlichung des Postbetriebes für die Allgemeinheit bedeutete, ging dieselbe doch nicht so leicht und so rasch von statten, wie der am 16. November 1848 von der Bundesversammlung bestellte erste Bundesrat gehofft hatte.

Nicht nur hatten die Kantone zum voraus durch Art. 34 der Bundesverfassung zu Gunsten ihrer Angehörigen die Bestimmung getroffen, daß „bei der Verwaltung des Zoll- und Postwesens die Angestellten größtenteils aus den Einwohnern derjenigen Kantone zu wählen seien, für welche sie bestimmt sind" — eine Bestimmung, die doch mannigfach als Hemmnis für die Verwaltung empfunden werden mußte — auch bei der Uebergabe des Materials (Gerätschaften und Gebäulichkeiten) wollten die mehrern Kantone dem Bunde gegenüber nicht zu kurz kommen. Statt auf den 1. Januar 1849, wie zuerst erwartet worden, konnte der Bund erst auf 1. Januar 1850 die einheitliche Verwaltung des Postwesens antreten. Vorher hatte er durch verschiedene Gesetze und Verordnungen die gesetzliche Grundlage für seine Verfügungen und Wahlen zu treffen. Wenn die durch Bundesgesetz vom 13. Juni 1911, resp. 4. Februar 1912 beschlossene eidgenössische Unfallversicherungs-Anstalt erst am 1. April 1918 in Kraft treten konnte, werden wir dem Bundesrat von 1848 keine Vorwürfe darüber machen, daß er erst auf den 1. Januar 1850 den Postbetrieb, der doch auch recht viele Beamtungen und Einrichtungen umfaßte, eröffnen konnte.

Im Mai 1849 gelangten zunächst die Gesetze über das Postregal und die Organisation der Postverwaltung zur Annahme durch die Bundesversammlung. Durch das letztgenannte Gesetz wurde das Gebiet der Eidgenossenschaft in 11 Postkreise eingeteilt: Genf, Lausanne, Bern, Neuenburg, Basel, Aarau, Luzern, Zürich, St. Gallen, Chur und Bellinzona. Der

Kanton Glarus wurde dabei der Kreispostdirektion St. Gallen zugeteilt.

Im Juni 1849 kam das Gesetz über die Posttaxen zur Annahme. Durch dasselbe waren vier Briefkreise vorgesehen: der erste bis zu einer Entfernung von 10 Stunden, der zweite für eine Entfernung von 10—25 Stunden, der dritte für eine solche von 25—40 Stunden, der vierte für eine solche von mehr als 40 Stunden. Darnach und nach dem Gewicht steigerte sich die Brieftaxe: im ersten Briefkreis oder Rayon von 5 Rp. (für Briefe bis ½ Loth) bis 30 Rp. (für Briefe von 16 Loth bis 1 Pfund), im zweiten Rayon von 10—60 Rp., im dritten von 15—90 Rp. und im vierten von 20 Rp. bis Fr. 1. 20. Bei einer folgenden Revision des Gesetzes wurden bekanntlich die vier Kreise auf 2 reduziert, Lokalkreis mit mindestens 5 Rp. und allgemeiner — überall bis an die Schweizergrenze gültig — mit mindestens 10 Rp. Porto.

Im ersten Postgesetz wurden frankierte und unfrankierte Briefe mit der gleichen Taxe belegt; auch noch 1862 blieben deshalb die Hälfte der Briefe unfrankiert. Dagegen belegte das mit 1. Juli 1862 in Kraft getretene neue Postgesetz die unfrankierten Briefe mit einem höhern Porto: ein frankierter Brief, der weiter als zwei Stunden zu gehen hatte, aber nicht mehr als ⅔ Loth schwer war, zahlte fortan in der ganzen Schweiz nur noch 10 Rp., der unfrankierte dagegen bei gleichem Gewicht 15 Rp.; das veranlaßte das Publikum doch zur Veränderung seiner bisherigen Gepflogenheit: 1867 waren 75 % der spedierten Briefe frankiert.*)

In dem eben genannten Jahr 1867 kamen Franko-Couverts in Uebung, um aber nach 20 Jahren wieder vom Schauplatz abzutreten. Dagegen hat die 1869 von Prof. Hermann in Wien erfundene Postkarte, die 1870 als „Korrespondenzkarte" auch in der Schweiz eingeführt wurde, sich nicht nur behauptet, sondern von Jahr zu Jahr größere Verbreitung gefunden. Wurden 1871 erst 1 713 715 solcher Karten der Post über-

*) Für das Frankieren hatte die Eidgenossenschaft seit der Uebernahme des Postbetriebes Frankomarken eingeführt; für die glarnerischen Briefabsender waren sie eine Neuerung, während die Verwaltungen von ein paar andern Kantonen sie schon vor 1848 eingeführt hatten.

geben, so war 1873 ihre Zahl schon auf 3 037 270 gestiegen, im Jahre 1883 überschritt sie die Zahl von 10 Millionen (7 883 162 im Inland und 2 565 028 nach dem Ausland gesandte); 1900 war ihre Zahl auf 55 263 689 gestiegen und 1911 überschritt ihre Zahl die 100 Millionen (88 288 456 im Inland und 21 261 540 im Ausland). Daß diese Zahl der Postkarten dem Anwachsen der Zahl der Briefe einigen Eintrag tat, ist wohl selbstverständlich; immerhin hat sich auch die Zahl der Briefe in der Zeit von je 20 Jahren mehr als verdoppelt: betrug sie 1860 erst stark 26 Millionen (19 681 705 für das Inland und 7 107 141 für das Ausland bestimmte), so war sie 1880 auf 56 Millionen (46 590 793 Inland, 9 444 708 Ausland) und 1900 auf 120 Millionen (99 309 904 Inland, 21 139 703 Ausland) gestiegen. 1913 betrug die Zahl der für das Inland bestimmten Briefe 180 473 603 und der für das Ausland bestimmten 35 785 439, ihre Gesamtzahl somit über 216 Millionen.*) Auch die Statistik der beförderten Paketsendungen**) und Drucksachen,***) sowie die Beträge der der Post übergebenen Geldanweisungen (1876: 142 801 Fr., 1889: 700 664 Franken, 1900: 1 026 576 Fr.) und des Postcheck- und Giroverkehrs (1911: Umsatz 4 090 795 507 Fr., 1913: 5 396 538 069 Franken) zeigen (bis zum Ausbruch des Krieges) dasselbe stetige Anwachsen. Dem entsprechend steigerten sich die Einnahmen der Postverwaltung: 1850 standen sie auf 5 188 871 Franken, 1860 auf 6 916 911 Fr., 1870 auf 9 503 839 Fr., 1880 stiegen sie auf 15 513 439 Fr., 1890 auf 24 180 020 Fr., 1900 auf 36 130 814 Fr. und 1910 auf 57 076 505 Fr.

Es ist aber selbstverständlich, daß dem so gesteigerten Verkehr entsprechend auch die Zahl der Angestellten und die

---

*) Statistisches Jahrbuch der Schweiz, 1911, pag. 84 ff., 1913, pag. 128 ff., 1914, pag. 76 ff.

**) Im Jahr 1852 betrug die Zahl der beförderten Paketpostsendungen 2 791 136, 1872: 6 057 561, 1892: 14 461 473 und 1912: 40 047 502 mit einer Wertangabe von 1 746 385 659 Fr. (Das schweizerische Postwesen, herausgegeben von der schweizerischen Oberpostdirektion, 1914, pag. 91).

***) Abonnierte Zeitungen und Zeitschriften wurden befördert: Im Jahr 1852: 8 381 072, 1872: 38 226 660, 1892: 87 491 584, 1912: 219 052 162 (das schweiz. Postwesen, pag. 88).

Ausgaben der Postverwaltung sich vermehrten: als 1850 die eidgenössische Postverwaltung in Funktion trat, zählte sie 449 Postbureaux und 1041 Ablagen und 2803 Angestellte; 20 Jahre später, 1870, betrug die Zahl der Bureaux 653, die der Postablagen 1756 und die der Postbeamten 4376; weitere 20 Jahre später, 1890, war die Zahl der Postbeamten auf 7078 gestiegen, und wieder 20 Jahre später auf 13 525.

Da ist es denn nicht verwunderlich, daß auch die Ausgaben sich nicht bloß verdoppelten, sondern sich — schon vor der Kriegszeit — mehr als verzehnfachten. Standen sie 1850 auf 4 430 658 Fr., so waren sie 1870 bereits auf 8 382 513 Franken und 1890 auf 21 908 657 Fr. gestiegen, und 1910 standen sie auf 54 508 426 Fr.

Deshalb hat der Reinertrag des Postwesens nicht in demselben Maße, wie die Einnahmen, sich vermehrt. 1850 betrug er 758 213 Fr., stieg bis 1870 auf 1 121 325 Fr., bis 1890 auf 2 271 362 Fr., erreichte 1905 mit 4 496 118 Fr. den Höhepunkt, um 1910 auf 2 568 079 Fr. und 1913 infolge der Steigerung der Gehalte auf 1 004 610 Fr. zurückzugehen und seither infolge von Teuerungszulagen und vermindertem Verkehr sich sogar in Defizite verwandeln.

Einen bedeutenden Markstein in der Geschichte unseres schweizerischen Postwesens bildet bekanntlich das Jahr 1874, indem in demselben Saale in Bern, in dem vor Zeiten die Abgeordneten der 22 Kantone zur Tagsatzung sich sammelten, die Vertreter von 22 Staaten Europas und Amerikas zu gemeinsamer Beratung des Postwesens zusammentraten und den „Weltpostverein" gründeten, der den Verkehr zwischen den einzelnen Ländern in erfolgreichster Weise erleichterte und unserer kleinen Schweiz eine ehrenvolle Stelle anwies, indem Bern der Sitz einer zahlreiche Staaten aller fünf Weltteile umfassenden Organisation wurde.

An allen diesen Fortschritten, welche die eidgenössische Postverwaltung in den 70 Jahren ihrer bisherigen Tätigkeit verwirklichte, hat selbstverständlich auch die Bevölkerung des Landes Glarus, seine Handelswelt zum voraus, redlichen Anteil genommen. Am 30. November 1849 ernannte der Bundes-

rat eine Anzahl von Postbeamten, unter ihnen laut Bundesblatt (1849, III, Nr. 67) für glarnerische Postämter:

Bilten: Jakob Schindler mit einem Jahresgehalt von 80 Fr.,*)
Niederurnen: Balthasar Steinmann, Gehalt 150 Fr.,
Oberurnen: Kaspar Noser, Gehalt 80 Fr.,
Näfels: Anton Hauser, Gehalt 140 Fr.,**)
Mollis: Johannes Leuzinger, Gehalt 300 Fr.,
Netstal: Kaspar Kubli, Gehalt 210 Fr., ***)
Glarus: Postverwalter J. Stäger, Gehalt 1140 Fr.,
Chef des Fahrpostbureau Matthias Steiner†) von Niederurnen, Gehalt 800 Fr.
Kommis: Joh. Heinrich Zwicky von Glarus, Gehalt 600 Fr.

Es fällt auf, daß, während für die Gemeinden des Unterlandes, sowie die Großzahl der st. gallischen Gemeinden durch die Wahlen vom 30. November 1849 die Postbeamten ernannt wurden, für die Gemeinden des glarnerischen Hinterlandes noch keine solchen gewählt wurden. Ohne Zweifel wurde der Postverwalter von Glarus angewiesen, den Verkehr für Mitlödi und Schwanden und die beiden Täler durch die bisherigen Funktionäre und unter den gleichen Bedingungen versehen zu lassen. Erst am 1. September 1852 wird vom Bundesrat ein Posthalter für Schwanden in der Person des „Hrn. Jakob Streby, bisher Postablagehalter daselbst", gewählt mit einer jährlichen Besoldung von 400 Franken. Am 23. April 1853 ermächtigt der Bundesrat sein Post- und Baudepartement, „zu Linththal, Kt. Glarus, ein neues Postbureau zu errichten und dagegen dasjenige zu Weißlingen, Kt. Zürich, aufzuheben".

---

*) September 1853 wählte der Bundesrat Fridolin Zweifel, Gastwirt in Bilten, zum Posthalter daselbst. Jahresgehalt 116 Fr. (die 80 Fr., welche 1849 für J. Schindler ausgesetzt wurden, waren ohne Zweifel alte Schweizerfranken, die 116 Fr. von 1852 neue — jetzige — Franken, da inzwischen 1852 die neue Geldwährung eingeführt worden.

**) Mai 1852 ersetzt durch Isidor Schropp (Gehalt 200 Fr.).

***) April 1852 wird die Stelle mit einem Gehalt von 400 Fr. ausgeschrieben.

†) Schreib- oder Druckfehler für Steinmann.

Drei Wochen vorher (1. April 1853) war auch für das Großtal eine Vermehrung der Postkurse zur Ausführung gekommen. „Mittelst zwei Fahrpostkursen, um 7 Uhr Morgens und 5 Uhr Abends von Glarus und um 5½ Uhr Morgens und 5¼ Uhr Abends in Linthal abgehend, findet täglich eine zweimalige Beförderung von Briefen, Valoren und Reisenden von Glarus nach Mitlödi, Schwanden, Nitfurn, Luchsingen, Hätzingen, Diesbach, Rüti und Linthal und umgekehrt statt. In fünf Ortschaften sind Postablagen*) neu errichtet worden. Die Passagiertaxe beträgt von Glarus nach Mitlödi 35 Rp., nach Schwanden 55 Rp., Nitfurn 75 Rp., Luchsingen 1.05, Hätzingen**) 1.10, Diesbach 1.25, Rüti 1.50, Stachelberg 1.70, Linthal 1.75."

Dagegen entbehrte das Sernftal auch 1853 noch eines eidgenössischen Postwagens. Die glarnerische Handelskommission hatte, dem Wunsche der dortigen Gemeindebehörden entsprechend, sich für Einführung eines Postkurses nach Matt oder Engi verwendet. Die Kreispostdirektion St. Gallen hatte aber darauf geantwortet: „Was die nachgesuchte Einrichtung eines Postkurses ins Sernftal betrifft, so ermangelten

---

*) Als *Postbureaux* nennen auch die eidgenössischen Staatskalender von 1856 und 1858 lediglich Bilten, Niederurnen, Oberurnen, Näfels, Mollis, Netstal, Glarus, Schwanden und Linthal (1856 Fridolin Zweifel, 1858 Franz Wichser). Bis 1880 erhielten ihre Postbureaux Ennenda (Daniel Jenni) und Hätzingen (Rud. Hefti). Nach Mitteilung der Kreispostdirektion St. Gallen erfolgte die Erhebung zu Postbureaux 1889 für die bisherigen Postablagen Engi und Luchsingen, 1890 für Elm, Rüti, Diesbach, Haslen, Mitlödi und Mühlehorn.

**) Für durstige Passagiere hatten die Postablagen von Hätzingen und Diesbach den Vorzug, daß sie gestatteten, schnell einen Schoppen sich geben zu lassen. Namentlich wenn der Postillon zum Mittrinken eingeladen wurde, konnte der Aufenthalt auf genannten Stationen oft ziemlich lange dauern. War das für die durstigen Brüder angenehm, so waren diese Aufenthalte für andere weniger erfreulich, namentlich im Winter. Manche, die sonst schon bei der Fahrt von Glarus ins Tal die Kälte übel empfunden hatten, konnte es nicht wenig ärgern, wenn sie dann vor dem „Löwen" in H. oder der „Post" in Diesbach, jenen durstigen Seelen zulieb, noch 10 oder 15 Minuten im kalten Postwagen warten sollten. Auch wußten sich nicht alle so gut zu helfen, wie seinerzeit der junge Gemeindeschreiber Sch. von Diesbach getan: Am 2. Ja-

wir nicht, die Sache einer sorgfältigen Prüfung zu unterstellen. Die diesfalls gemachten Untersuchungen geben uns aber nicht hinreichendes Material an die Hand, um jetzt schon die Anstellung eines Postkurses anstreben zu können; denn die Einwohnerzahl der Gemeinden des Sernfthales beträgt nicht 3000 Seelen; es müßten daher jährlich beiläufig 12 % derselben per Post auf Reisen gehen, wenn auf jede Fahrt täglich nur ein Passagier kommen sollte, zumal eine versuchsweise vorgenommene Zählung ergab, daß während eines vollen Monats auch nicht ein Bewohner des Sernfthals irgend eine der schon bestehenden Posteinrichtungen des Kantons Glarus benutzte. Die Anzahl der Briefe, welche alljährlich im Sernfthal zur Versendung übergeben werden, beträgt nur 2300 Stück, was auf jede Hinfahrt 6 Stück ergeben würde, und die Zahl der Fahrstücke — Valoren und Pakete — beträgt per Jahr auch nur 300 im Abgangs- und 300 im Ankunftsfalle."

Die damit vorgeführten Tatsachen zeigen wohl den Unterschied, den heute der Verkehr des Sernftales zu demjenigen von 1853 aufweist; dagegen lassen sie den damaligen Bescheid der Kreispostdirektion St. Gallen begreiflich erscheinen;

---

nuar 1876 war in Glarus der Abschied des nach Bern wegziehenden Landammann Dr. J. Heer gefeiert worden. Mit andern hatten auch Abgeordnete des Gemeinderates Diesbach teilgenommen. Nun wollten sie mit der Abendpost heimkehren. In Hätzingen zeigte ihnen aber das Aussteigen eines Passagiers und das Herabsteigen des Postillons, daß ein längerer Aufenthalt in Aussicht stund. Da die Herren schon bisher über kalte Füße geklagt und sich gefreut hatten, bald am warmen Ofen sitzen zu können, war ein solcher Aufenthalt nicht nach ihren Wünschen. Nachdem sie einige Minuten brummend und verwünschend zugebracht, ergriff Sch. — trotz der bittlichen Abmahnungen des etwas ängstlichen Präsident M. D. — Zügel und Peitsche und veranlaßte dadurch Postpferde und Postschlitten zur Weiterfahrt. Als man drinnen in der Wirtschaft bemerkte, was draußen vorging, und sah, daß es sich nicht um einen bloßen Scherz handle, sondern der Postschlitten wirklich Diesbach zufuhr, jagte das allerdings den Postillon auf, daß er keuchend und schnaufend seinem Schlitten nacheilte und ihn auch noch vor Diesbach einholte. Da wollte er es zunächst mit Fluchen und Drohen versuchen, erhielt aber eine gesalzene Antwort, die ihn zum Schweigen veranlaßte, indem sie ihm sagte, daß bei einer allfälligen Klage er vielleicht um seinen Posten kommen würde.

denn nur für den Transport von 6 Briefen und einem Paket einen besondern Postkurs einzurichten, war etwas viel verlangt. Dagegen steigerte sich selbstverständlich mit der vermehrten Industrie auch im Sernftal der Postverkehr, und deshalb wagte die glarnerische Handelskommission auch bald die Erneuerung ihres Gesuches. Mit Befriedigung konnte dann auch der Amtsbericht des Jahres 1860 melden: „Die Handelskommission verwendete sich neuerdings um eine Fahrpostverbindung für das bisher postalisch völlig vernachlässigte Sernfthal und hatte die Genugtuung, daß schließlich, nach anfänglichem Mißlingen, ihren Wünschen Rechnung getragen wurde. Die neu eingerichtete Fahrpost ist zwar noch sehr bescheiden gestellt, indem bis zum Schluß der Berichtsperiode bloß ein einfacher Kurs mit einem einspännigen Fuhrwerke bewilligt wurde; aber es ist in allen solchen Dingen die Hauptschwierigkeit überwunden, wenn nur wenigstens ein Anfang gemacht wird; und wenn, wie wir nicht zweifeln, der Verkehr nach und aus dem Kleinthal sich in erheblichem Maße vermehrt, wird auch eine verbesserte und erweiterte Posteinrichtung nicht ausbleiben. Im Sommer 1860 — also freilich nach dem Schluß der Berichtsperiode — ist denn auch bereits, zwar immer noch als Einspänner, ein Doppelkurs ins Leben getreten."

Für den Sommer 1867 (ab 1. Juni) zeigte die Post für unsern Kanton nachfolgende Fahrten:

Glarus—Linthal:

Abgang von Glarus 9.^{25} morgens, 6 Uhr abends, 9 Uhr abends.
Ankunft in Linthal 11.^{25} morgens, 8 Uhr abends, 11 Uhr abends.
Abgang von Linthal 4.^{50} morgens, 4.^{10} nachm., 7.^{30} abends.
Ankunft in Glarus 6.^{35} morgens, 5.^{55} abends, 9.^{15} abends.

Glarus—Schwanden:

Abgang von Glarus 7 Uhr morgens, 1.^{30} nachmittags.
Ankunft in Schwanden 7.^{40} morgens, 2.^{10} nachmittags.
Abgang von Schwanden 12.^{40} mittags, 8.^{10} abends.
Ankunft in Glarus 1.^{20} mittags, 8.^{50} abends.

Glarus—Elm:

Abgang von Glarus 9.^{25} vormittags, 4 Uhr nachmittags.
Ankunft in Elm 12.^{35} mittags, 7.^{10} abends.

Abgang in Elm 6.40 morgens, 3.20 nachmittags.
Ankunft in Glarus 9.15 morgens, 5.55 abends.

Näfels—Richterswil:

Abgang von Näfels 7.15 morgens, Ankunft in Richterswil 10.45.
Abgang von Richterswil 12.50 mittags, Ankunft in Näfels 4.35.

Platzpreise:

Glarus—Schwanden 75 Rp., Glarus—Hätzingen Fr. 1.45, Glarus—Linthal Fr. 2.30, Glarus—Engi Fr. 1.40, Matt Fr. 1.80. Elm Fr. 2.35.

Näfels—Bilten 95 Rp., Näfels—Richterswil Fr. 4.75.

Ueber den *Geldverkehr* der glarnerischen Postbureaux wird berichtet, daß 1864 das Postbureau

Glarus 2229 Geldanweisungen ausstellte mit einem Betrag von Fr. 191 170. —, und 701 eingelöste Anweisungen mit einem Betrag von Fr. 37 380. — verzeichnete. Total-Verkehr 2930 Stück, Fr. 228 551. —.

Schwanden:

ausgestellte Anweisungen:	708 Stück	=	58 471 Fr.
eingelöste Anweisungen:	213 Stück	=	15 834 Fr.
Total:	921 Stück	=	74 305 Fr.

Netstal: Gesamtverkehr 45—50 000 Fr.
Mollis: Gesamtverkehr 30—35 000 Fr.
Näfels und *Niederurnen:* Gesamtverkehr 15—20 000 Fr.
Hätzingen: Gesamtverkehr 10—15 000 Fr.
Linthal: Gesamtverkehr 5—10 000 Fr.
Oberurnen: Gesamtverkehr 31 Stück im Betrage von 1227 Fr.

Fügen wir diesen allgemeinen Mitteilungen, um die Entwicklung des glarnerischen Postwesens zu illustrieren, noch einige spezielle Angaben über einzelne Postbureaux bei.

Niederurnen. 1853 war Balthasar Joos mit einem Jahrgehalt von 800 Fr. zum Posthalter und Telegraphisten von Niederurnen gewählt worden. Dabei hatte er gleichzeitig auch die Funktionen eines Briefträgers zu versehen und für die richtige Bestellung der Depeschen (bis Bilten, Schänis, Kerenzen und Oberurnen) besorgt zu sein. Mitte der 1860er Jahre wurde ihm ein Briefträger beigegeben. 1892 folgte auf Posthalter B. Joos sein Sohn Heinrich als Posthalter und Telegraphist

mit einem Gehalt von 1200 Fr.; 1894 wurde ein zweiter und 1913 ein dritter Briefträger angestellt.

1905 teilte, nachdem schon seit 1900 die Vermehrung der Arbeit den Posthalter zur Anstellung einer Privathilfe genötigt hatte, die Postdirektion ihm einen jüngern Beamten zu, so daß seit 1913 statt des *einen* Postbeamten Balthasar Joos nun fünf Angestellte den Dienst besorgen. Da die bisherigen Lokalitäten durchaus nicht mehr genügten, zumal nun noch eine Telephonzentrale mit zirka 60 Abonnenten hinzukam, entschloß sich Posthalter Hch. Joos zum Bau eines neuen Post- und Telegraphengebäudes, das im Frühjahr 1915 bezogen werden konnte.

Im Hauptort *Glarus* amteten 1853 im Dienst der eidgenössischen Post drei Angestellte (siehe Seite 108); 60 Jahre später, 1913, hatte der eidgenössische Staatskalender als Beamte und Angestellte der Post zu verzeichnen: einen Postverwalter (Jakob Zweifel), 2 Dienstchefs (O. Wild und J. Jenny) und 12 Kommis. Ebenso standen im Dienst der Post 1 Mandatträger, 3 Paketträger, 5 Briefträger, 7 Post- und Fahrbureaudiener, 1 Hauswart. Im Dienst des Telegraphs, resp. Telephons, standen 1913 ein Bureauchef (Fr. Zwicky), 2 Telegraphisten, 1 Telephongehilfe I. Klasse, 6 Telephonistinnen und 1 Ausläufer. Das neue, stattliche, vom Bund mit einem Kostenaufwand von 300 000 Fr. erstellte, 1896 bezogene Postgebäude beherbergte somit 1913 ein Personal von 43 Beamten und Angestellten im Dienst von Post und Telegraph. „Im Jahr 1913 beförderte die Post 84 700 Pakete, wovon 5650 im Werte von 6 Millionen, 22 470 Chargés, 36 000 Einzahlungen im Betrage von 11 Millionen. Sie bestellte 92 500 Pakete und 20 000 Chargés. Sie zahlte aus 15 600 Anweisungen und Checks, im Betrage von 5¼ Millionen. Seither hat sich der Geldverkehr fast verdoppelt. Im Jahr 1919 wurden für 18 500 000 Fr. ein- und rund 10 Millionen Franken ausbezahlt."

„Das Telegraphenbureau besorgte (1913) 14 700 Telegramme. Die Telephonistinnen vermittelten 155 000 lokale und 166 000 Ferngespräche. Seither hat sich die Zahl der Telegramme und der Gespräche mehr als verdoppelt." (F. Z.)

In *Schwanden* amtete 1852 in dortiger Postablage nur ein Postbeamter, Fluri, mit einem Jahrgehalt von 400 Fr.; heute arbeiten in dem 1903 bezogenen neuen, von der Gemeinde Schwanden erstellten Postgebäude (zugleich Pfarrhaus) neben einem Postverwalter (J. Störi) 2 Kommis, 1 Lehrling und 2 Fräulein für den Telegraphen- und Telephondienst, während für Besorgung des Außendienstes drei Briefträger aus- und eingehen.

Die rascheste Erweiterung erfuhr das Postamt *Braunwald* infolge der Gründung des dortigen Sanatoriums und der seitherigen Entwicklung Braunwalds zum Höhenkurort. Bis 1898 war die Bevölkerung von Braunwald auf die Postablage Rüti angewiesen, wo Briefe für Bürger von Braunwald oft zwei und drei Tage liegen konnten, bis sich eine passende Gelegenheit für ihre Uebermittlung fand. Nachdem im Dezember 1897 das Sanatorium eröffnet worden, erhielt Braunwald eine eigene Postablage, die am 1. Mai 1898 ihre Tätigkeit begann. Anfänglich hatte Posthalter David Heiz (seit 1916 Präsident der Berggenossen von Braunwald) täglich einmal die Post in Rüti abzuholen und im Schweiße des Angesichts ihre Pakete und Körbe — nicht nur Briefe — nach Braunwald hinaufzutragen. 1900 übernahm ein Saumpferd die Last des Transportes, 1902 die Luftseilbahn Rüti—Braunwald. 1908 wurde die Postablage zum rechnungspflichtigen Postbureau erhoben, mit dem sich 1908 eine Telephon-Umschaltstation und 1909 ein Telegraphenbureau verband. 1908 erhielt auch ein Briefträger Anstellung mit einer Besoldung von 1200 Fr.

1919 hatte das Postbureau Braunwald einen Geldverkehr von 695 932 Fr. (346 872 Fr. einbezahlt, 349 060 Fr. ausbezahlt), oder Wertzeichen und Nachnahmen inbegriffen einen Wertumsatz von 815 000 Fr. — 1920 erfolgte durch den neuen Posthalter Osw. Schneider der Bau eines Postgebäudes mit einer Telephonzentrale, der auf 80 000 Fr. veranschlagt wurde.

c) Telegraph und Telephon.

Mit der Verwaltung des Postwesens, unter derselben Direktion des Post- und Eisenbahndepartements, ist seit 1852 auch die Verwaltung des Telegraphenwesens (Gesetz vom Dezember 1851) und seit 1885 diejenige der Telephone verbunden.

Zu allen Zeiten machte sich das Bedürfnis nach möglichst schnellen Nachrichten, namentlich in erregten Zeiten oder bei Erwartung wichtiger Ereignisse geltend. Aus unsern kleinen, privaten Verhältnissen kennen wir allerlei Hilfsmittel zu rascher Beförderung von Nachrichten, z. B. das Heraushängen eines weißen Leintuches, das dem in den Höhen, auf einer Alp oder im Wildheuet befindlichen Manne kund tut, daß ein erwartetes Ereignis glücklich vorübergegangen und er droben ruhig weiter arbeiten darf, während — je nach der getroffenen Verabredung — das Aufpflanzen eines roten Tuches ihm meldet, daß er sofort nach Hause zurückkehren soll. So haben vor Zeiten auch die Obrigkeiten ihren Untertanen oder Verbündeten durch Feuerzeichen Kunde von eingetretenen Ereignissen oder Befehle für das Ergreifen von verabredeten Maßregeln gegeben. Als aus Anlaß des Wartauerhandels am 19. August 1695 in Weggis der geheime Kriegsrat der V Orte zusammentrat, verabredete er nicht nur, wohin gegebenenfalls Reiter oder Schnelläufer zu senden seien, sondern auch, wo man Vorbereitungen zu treffen habe (auf dem Dietschiberg bei Luzern, auf dem Rotzberg in Unterwalden, auf dem Seelisberg etc.), um durch Feuerzeichen die Mannschaften der V Orte zum sofortigen Aufbruch zu mahnen. Als aber am 12. September 1848 die Tagsatzung die neue Bundesverfassung als angenommen erklären konnte und dieses freudige Ereignis so rasch wie möglich in alle Gaue des Schweizerlandes gemeldet werden sollte, ertönte ½1 Uhr der erste Kanonenschuß in Bern, ¼ vor 1 Uhr konnte vom Bleichenberg aus, eine halbe Stunde von Solothurn, die Kunde der erfolgten Annahme in die umliegenden Gaue verbreitet werden. Zehn Minuten nach 1 Uhr vernahmen die Aarauer die frohe Botschaft; ¼ nach 1 Uhr hallte von der Höhe von Pratteln (Baselland)

der Kanonendonner, dem so rasch wie möglich die auf der Albanerschanze postierten Kanoniere folgten, indem sie durch 50 Schüsse aus zwei Zwölfpfündern den Stadtbaslern die Annahme der Bundesverfassung verkündeten. Ebenfalls ¼ nach 1 Uhr langte der „Kanonendonner-Postillon" auch in Zürich an, von wo die Kunde dann nach den verschiedenen Orten der Ostschweiz weiter getragen wurde. Es wurde immerhin ½3 Uhr, bis die Kunde im Thurgau vernommen wurde, und ½4 Uhr, bis sie nach St. Gallen gelangte, und noch eine Stunde später, bis man in Glarus die frohe Botschaft vernehmen konnte. Von Bern bis Glarus brauchte dieser schnell laufende Nachrichtendienst immerhin mehr als vier Stunden; auch war solche Fernmeldung doch mit allerlei Schwierigkeiten verbunden, und vor allem konnte sie nur statt haben, wo man zum voraus über den Sinn der Zeichensprache sich verständigt hatte. Wir können uns deshalb wohl vorstellen, wie willkommen eine Erfindung war, die es ermöglichte, in kürzester Frist und mit aller Deutlichkeit seine Nachrichten nach entfernten Orten auszusenden. Noch erinnere ich mich, mit welchem Staunen man davon sprach, bald werde es geschehen, daß man von Zürich, sogar von Bern und Basel aus seine Nachrichten oder Befehle durch einen Draht nach Glarus senden könne, und dabei werden innert 10 Minuten die bezüglichen Nachrichten von Zürich nach Glarus gelangen! Das schien vielen einfach unglaublich — und dennoch geschah es, wie wir wissen, durch den Telegraphisten, der den elektrischen Funken vermittelst des zweckdienlichen Kupferdrahtes als Boten aussandte!

Die neue Bundesverfassung von 1848 erwähnte die Telegraphen noch mit keinem Worte, so wenig als die Eisenbahnen, die beide doch bald darauf an die Pforten des Bundeshauses anklopften und nach einer eidgenössischen Regelung riefen. Auch beim Telegraph, wie bei den Eisenbahnen, entstand die Frage: soll der Bund die Hand darauf legen oder die Sache der Privatinitiative überlassen? Während aber in Rücksicht auf die Eisenbahnen die Bundesversammlung damals (1852) aus Furcht vor den finanziellen Folgen und auch aus Furcht vor der zwischen den einzelnen Gegenden bestehenden Eifersucht den Staatsbau ablehnte. Bau und Betrieb der Eisen-

bahnen Privatgesellschaften überließ, entschloß sie sich nach kurzem Besinnen, das Telegraphenwesen als Regal zu erklären und als Zweig des Postwesens zu organisieren. Es geschah dies durch ein besonderes Gesetz vom Jahr 1851. Bis 1855 war ein Netz von 2178 Kilometer erstellt bis 1870 stieg dasselbe auf 5158 Kilometer, bis 1890 auf 7199 Kilometer. Damit war seine größte Ausdehnung erreicht, da von 1885 an das noch wunderbarere und für das Publikum noch bequemere Telephon ihm zur Seite trat und bald die Dienste des Telegraphs zurückdrängte. 1885 wurden die ersten 1419 Kilometer eines schweizerischen Telephonnetzes fertig gestellt. Schon 1895 hatte das Telephon den Telegraph überholt, indem pro 31. Dezember 1895 einem Telegraphennetz von 7152 Kilometer (Länge der Drähte 20 162 Kilometer) ein Telephonnetz von 8911 Kilometer (Länge der Drähte 53 075) gegenüberstund. 1905 war das Telegraphennetz auf 6034 Kilometer heruntergegangen, das Telephonnetz dagegen auf 16 318 Kilometer gestiegen. In demselben Jahr 1905 wurden in der Schweiz 1 576 154 interne, 1 060 358 internationale (nach dem Ausland abgehende) und 854 937 transitierende (aus einem Nachbarstaat durch die Schweiz nach einem andern Land weitergeleitete), insgesamt 3 014 722 Telegramme befördert; das machte nach der damaligen Bevölkerungszahl auf 100 Einwohner 138 Telegramme. Einen noch höhern Telegraphenverkehr hatten im Jahr 1905 lediglich Großbritannien (223 Telegramme auf 100 Einwohner) und Frankreich (146). Die Zahl der Telephongespräche betrug 1905 in der Schweiz 36 494 054 (davon 29 914 161 Lokalgespräche, 6 339 195 interurbane, d. h. mit andern schweizerischen Ortschaften, und 240 696 internationale). Die Einnahmen für den Telegraph betrugen 1905 3 494 624 Fr., diejenigen des Telephons 7 808 526 Fr.; es übertrafen also 1905 die Einnahmen des Telephons die Einnahmen des Telegraphen um das Doppelte, acht Jahre später, 1913, dagegen um mehr als das Dreifache, indem für Telegramme 4 846 635 Franken eingingen, für Telephongespräche dagegen 16 336 079 Fr. — 1913 betrug die Zahl der Depeschen 4 494 397, die der Telephongespräche 73 733 935 (davon Lokalgespräche 59 532 064, interurbane 13 257 178, internationale 944 693). Die

Zahl der Beamten für Telegraph und Telephon betrug 3847.

Es war selbstverständlich, daß der glarnerische Handelsstand von Anfang an ebenfalls die Vorteile, die Telegraph und Telephon gewährten, mitzugenießen wünschte. Schon im Dezember 1851, ehe die Bundesversammlung das Telegraphengesetz ganz zu Ende beraten hatte, setzte sich die glarnerische Standeskommission mit der Regierung des Kantons Graubünden ins Einvernehmen, um zu bewirken, daß die telegraphische Linie Bern—Zürich sofort auch nach Chur mit Abzweigung nach Glarus fortgesetzt werde. Und so gelangten denn auch die ersten Telegraphendrähte bereits Ende 1852 nach Glarus, von der Bevölkerung recht ungeduldig erwartet, da die Stangen, die ihre Träger werden sollten, schon seit August aufgestellt waren. Im Dezember 1852 konnten dann die ersten Telegramme abgehen. Dabei scheint es allerdings am Anfang noch etwas holperig zugegangen zu sein, so daß die Geduld der Glarner, die in Verkehrssachen nicht gerade unsere starke Seite ist, auf eine neue Probe gestellt wurde. So meldet die „Glarner-Zeitung" vom 4. Januar 1853: „Die Verbindung des Telegraphenbureau Glarus mit eingerichteten Stationen des schweizerischen Telegraphennetzes wäre nun erstellt; nach Zürich, Luzern, St. Gallen und Chur kann jetzt durch die kürzesten Leitungen telegraphiert werden. Allein noch dürfen eigentliche Depeschen einstweilen eben nicht „dringend" sein; denn besonders nach den weitergelegenen Telegraphenbureaux ist die Beförderung wirklich nur dem Zufall und den Launen unterworfen; selbst Zürich wird nur selten mit Erfolg angerufen. Die Einrichtung ist also noch sehr mangelhaft. Die Erfahrung zeigte, daß eine geregelte Beschleunigung und Oeffnung der Linie durch die Mittel- und Wechselstationen nicht vorhanden ist, sowie auch, daß dieselben einer gründlichen Befolgung zufälliger Vorschriften sich nicht immer befleißen und die Telegraphisten durch zuweilen ungestüme Handhabung der Instrumente leicht Apparatenstörung herbeiführen. Diesem hochwichtigen Institute sollten jedenfalls die Direktorialbehörden fortwährend die größte Aufmerksamkeit widmen und es ernstlich beaufsichtigen; denn bei dem Vorhandensein so ärgerlicher und störender Uebelstände würde dasselbe überhaupt

der Vernachlässigung anheimfallen. Zur diesfallsigen Beruhigung mag inzwischen dienen, daß auf Befehl der Telegraphendirektion Herr Oberwerkführer Hipp aus Bern nächstens die Telegraphenbureaux zu besuchen und die Telegraphisten im Telegraphendienst und besonders in Behandlung der Apparate neuerdings zu unterrichten haben wird. Die Bureaux sind durch Zirkular hievon in Kenntnis gesetzt und angewiesen worden, den Anordnungen des Herrn Hipp sich zu unterziehen. Sodann dürften die gerügten Uebelstände beseitigt werden."

Der Unterricht des Herrn Hipp scheint in der Tat sein Ziel erreicht zu haben. Am 5. Februar 1853 kann die „Glarner Ztg." mit Befriedigung melden: „Donnerstag (3. Februar) wurde der hiesige Telegraph zum ersten Mal zur Verfolgung flüchtiger Verbrecher angewendet. Schuhmacher W. in R., welcher des betrüglichen Banquerots angeklagt ist, machte sich davon; rasch verfolgte man ihn auf telegraphischem Wege, und am folgenden Tag ging der Bericht seiner Verhaftung ein"; und am 14. Dezember 1853 kann die „Gl.-Ztg." mitteilen: „Es ist nun gerade ein Jahr, seitdem der Telegraphendienst bei uns ins Leben getreten ist; wir vernehmen mit Vergnügen, daß sich der Verkehr auf hiesigem Bureau in letzter Zeit sehr vermehrt hat und bis auf 200 Depeschen monatlich gestiegen ist."

Inzwischen hatte auch Niederurnen sein Telegraphenbureau erhalten. Schon am 17. Januar 1853 meldet das Bundesblatt: „Herr Albrecht Elmer, Rathsherr in Niederurnen, Kt. Glarus, ist gewählt zum Posthalter und Telegraphisten daselbst. Jahresbesoldung 800 Fr." Seltsamerweise tritt aber keine 3 Wochen später an Stelle von Ratsherr Elmer: Herr B. Joos, ebenfalls mit 800 Fr. Jahresbesoldung.

Als dritte erhielt die Gemeinde Schwanden ein eigenes Telegraphenbureau. Schon 1855 hatte sich Schwanden um ein solches beworben. Unterm 10. September 1855 teilte aber der Bundesrat der Standeskommission, die das Gesuch befürwortet hatte, dessen Ablehnung mit; als Motivierung dieses Entscheides schrieb der Bundesrat: „Es stehen nämlich der Herstellung eines Telegraphenbureaus in der Gemeinde Schwanden bedeutende Schwierigkeiten entgegen, und zwar besteht das

Haupthindernis darin, daß die Linie Zürich—Chur, in welche das verlangte Bureau eingeführt werden müßte, schon jetzt zu lang und auch mit zu vielen Zwischenbureaux behaftet ist, so daß die Verwaltung darauf Bedacht nehmen muß, die Widerstände auf dieser Linie zu vermeiden. Durch Einschaltung eines weitern Zwischenbureaus würden aber, laut eingeholtem Gutachten, die erwähnten technischen Schwierigkeiten vollends dermaßen gesteigert, daß dadurch die sichere Kommunikation auf der ganzen Linie direkt in Frage gestellt würde."

Die Gemeinde Schwanden ließ aber, wie der Amtsbericht von Landammann und Rat vom Mai 1857 meldet, die Sache trotz dieser abschlägigen Antwort noch nicht fahren. Im Herbst 1856 kam es zu neuen Unterhandlungen, welche am Ende zu dem erfreulichen Resultat führten, daß der Bundesrat in die Fortsetzung der Telegraphenlinie von Glarus nach Schwanden, die vorhandenen Schwierigkeiten überwindend, einwilligte, „unter der Bedingung, daß Schwanden das Telegraphenbureau zu liefern und einen jährlichen Beitrag von 300 Fr. zu leisten habe, welchen Bedingungen sich Schwanden unterzog und worüber die Verträge ausgefertigt und ausgewechselt worden sind." Im Herbst 1857 konnte infolgedessen auch die Linie Glarus—Schwanden dem Betrieb übergeben werden. Anfangs der 1860er Jahre konnte dann, da unterdessen die 1855 geltend gemachten Hindernisse durch neue technische Fortschritte glücklich waren überwunden worden, die telegraphische Verbindung auch ins Großtal hergestellt werden. Am 15. August 1862 wurde das Telegraphenbureau *Linthal* eröffnet. Im gleichen Jahr 1862 erhielt aber auch das Sernftal seine erste telegraphische Station in *Engi.* Neun Jahre später erfolgte die Fortsetzung nach *Elm,* dessen Telegraphenbureau am 11. Mai 1871 eröffnet wurde.

Für das Jahr 1866 verzeichnete Glarus 11 486 Depeschen, Schwanden 2577, Niederurnen 1772, Hätzingen 1335, Näfels 1133, Linthal 1017 und das neu eröffnete Bureau von Netstal 969.

Der eidgenössische Staatskalender hat pro 1880 als glarnerische Telegraphenbureaux zu nennen: *Elm* (Posthalter

Georg Rhyner), *Engi* (Posthalter Jakob Marti), *Ennenda* (Posthalter Dl. Jenny), *Glarus* (Frid. Beglinger und Frid. Zwicky), *Hätzingen* (Posthalter Rud. Hefti), *Linthal* (Posthalter Franz Wichser), *Matt* (Posthalter Hrch. Stauffacher), *Mitlödi* (Georg Ruch), *Mollis* (Posthalter Joh. Leuzinger), *Mühlehorn* (Eisenbahnbeamter Frid. Leuzinger), *Näfels* (Jungfer Elise Gallati), *Netstal* (Posthalter Fritz Hösli), *Niederurnen* (Posthalter Balth. Joos), *Oberurnen* (Jungfer Kath. Noser), *Schwanden* (Balth. Speich) und *Ziegelbrücke* (Enderlin und Jenny). Zu diesen 16 Telegraphenbureaux kamen seit 1880 noch hinzu: 1883 *Diesbach* (J. H. Kundert) und Juli 1909 *Braunwald* (Posthalter David Heiz).

Wenigstens *Gemeinde-Telephonstationen* erhielten: Filzbach und Obstalden, angeschlossen an das Telegraphenbureau Mühlehorn; Bilten, angeschlossen an Niederurnen; Schwändi, Sool, Haslen und Nitfurn, angeschlossen an die Zentrale von Schwanden; Luchsingen als Filiale von Hätzingen, und Rüti als Filiale von Linthal.

III. Der glarnerische Anteil am schweizerischen Eisenbahnnetz.

Am 12. September 1848 war die neue Bundesverfassung in Kraft getreten, die den bisherigen losen Staatenbund in einen Bundesstaat verwandelte und deren Bestimmungen für Förderung des Verkehrswesens Großes leisteten. Es geschah das vor allem durch die Schaffung einer eidgenössischen Post, durch Aufhebung der bisherigen Zoll- und Verkehrsschranken, sowie durch Beseitigung des heillosen Münzwirrwarrs, der für den Verkehr ein großes Hemmnis bedeutet hatte.

Dagegen hat die Bundesverfassung von 1848 seltsamerweise noch mit keinem Wort des Verkehrsmittels gedacht, welches berufen war, das Verkehrswesen nicht nur der Schweiz, sondern der ganzen Welt umzugestalten; wir meinen: der Eisenbahnen. Wenn wir es als seltsam bezeichnen, daß die Bundesverfassung von 1848 der Eisenbahnen noch mit keinem Wort gedachte, tun wir das, weil doch damals — 1848 — die Eisenbahnen ihren Siegeslauf bereits begonnen hatten. Am 27. September 1825 war die erste regelrechte Personenbahn — die englische Linie Stokton—Darlington — eröffnet worden, und 1829 hatte der Engländer George Stephenson seine erste Lokomotive, die „Rocket" (Rakete) fertig gestellt, die auf der Linie zwischen Liverpool und Manchester in Tätigkeit trat und für die Erstellung von weitern Eisenbahnen einen mächtigen Impuls bildete. 1835 wurde die erste belgische Eisenbahn eröffnet, die Linie Brüssel—Mecheln, und in demselben

Jahr folgte auch die erste deutsche Linie: Nürnberg—Fürth. Im Jahr 1836 geschah ein Gleiches in Frankreich durch Eröffnung der Linie Paris—St. Germain. Am 22. September 1838 wurde die Eisenbahn Berlin—Potsdam eröffnet, bei deren Einweihungsfahrt der Festredner das „geflügelte Wort" gesprochen haben soll: „Diesen Wagen, der durch die Welt rollt, hält kein Mensch mehr auf". Und wie wahr solches Wort gesehen, beweist die Tatsache, daß schon 1850 über 3900 Kilometer Eisenbahnen gebaut waren, 1890 aber ein Eisenbahnnetz von 620 000 Kilometer erstellt war und 1914, vor Kriegsausbruch, ein solches von mehr als 1 100 000 Kilometer alle fünf Weltteile umschloß.

Im Jahre 1848, dem Geburtsjahr unserer ersten Bundesverfassung, führte auch bereits eine Eisenbahn von Norden her nach der Schweiz, indem seit dem 15. Juni 1844 die elsässische Eisenbahn, von Straßburg und Mühlhausen herkommend, bis nach Basel fuhr, also auch bereits eine Schweizerstadt mit den Vorteilen und Annehmlichkeiten einer Eisenbahnverbindung bekannt machte. Und mehr als das: schon 1838 war eine „Basel—Zürich-Eisenbahn-Gesellschaft" gegründet worden; ebenso hatten bereits am 30. Oktober 1845 die Kantone Tessin, Graubünden und St. Gallen einen Vertrag abgeschlossen für Erstellung einer Bahn vom Lago Maggiore nach dem Bodensee; Zürich aber erfreute sich seit dem 7. August 1847 bereits einer Eisenbahnverbindung mit dem aargauischen Baden. Und trotz alledem erwähnte die Bundesverfassung von 1848 das große, heute die ganze Welt umspannende Verkehrsmittel mit keinem Worte. Die Eisenbahn Zürich—Baden galt mehr nur als Luxus, als Gelegenheit für Vergnügungsfahrten nach dem etwas üppigen Badeort; sie hieß deshalb auch beim Volk die „Spanisch-Brötli-Bahn" (wegen eines im Kurort Baden beliebten Gebäckes). Die 1838 gegründete Eisenbahn-Gesellschaft Basel-Zürich aber hatte aus Mangel an Geldmitteln schon 1841 sich wieder aufgelöst, ohne etwas erreicht zu haben; und die Pläne des genialen Ingenieurs La Nicca für Ueberschienung eines bündnerischen Alpenpasses wurden durch die politischen Ereignisse des Jahres 1848 verunmöglicht.

Wenngleich die Bundesverfassung von 1848 der kommenden Eisenbahnen mit keinem Worte gedachte, hinderte das die Bundesversammlung nicht, schon im folgenden Jahr sie zum Gegenstand ihrer Beratungen zu machen. Gestützt auf den sehr bequemen, auch bei andern ähnlichen Gelegenheiten angerufenen Artikel 21 der Bundesverfassung, welcher dem Bund das Recht zuerkannte, große Werke von öffentlichem Interesse auszuführen oder zu unterstützen, beauftragte die Bundesversammlung im Dezember 1849 den Bundesrat, einen Plan für die Erstellung von Eisenbahnen und zugleich ein dafür nötiges eidgenössisches Expropriationsgesetz vorzulegen. Der Bundesrat, indem er dem erteilten Auftrag gerne nachkam und durch die englischen Ingenieure Stephenson (Sohn des berühmten Erfinders George Stephenson) und Swineborne den Plan eines schweizerischen Eisenbahnnetzes ausarbeiten ließ, beantragte auch auf Grund dieser Berichte der Bundesversammlung den Staatsbau dieses Eisenbahnnetzes, für welches die Ausführung einiger der wichtigsten Linien mit einem Kostendevis von 100 Millionen Franken vorgesehen war. Ebenso kam die Mehrheit der Kommission, welche im Mai 1852 das bundesrätliche Projekt zu prüfen hatte, zum Schlusse, die Annahme des Vorschlages, d. h. den Staatsbau der vorgesehenen Stammlinien zu empfehlen. Die Minderheit der Kommission riet dagegen davon ab, weil derselbe der Bundesverfassung zuwiderlaufe, eine unzukömmliche Zentralisation schaffe, den noch nicht erstarkten Bund mit einer unerträglichen Schuldenlast bedrücke und großen innern Zwist, gefährliche Eifersucht zwischen den verschiedenen Landesteilen erwecken würde. Die von der Mehrheit und der Minderheit der Kommission ausgearbeiteten Gutachten wurden auch in der Presse und in verschiedenen Versammlungen aufs eifrigste besprochen, und jedermann erwartete, daß in der Bundesversammlung eine ebenso heftige Debatte darüber stattfinde. Seltsamerweise blieb diese aber gänzlich aus, indem der Nationalrat *ohne jede Diskussion* mit großer Mehrheit (mit 68 gegen 22 Stimmen) den Staatsbau ablehnte und der Ständerat dieser Schlußnahme beipflichtete. Statt des vom Bundesrat empfohlenen Gesetzes-

entwurfes nahm die Bundesversammlung als erstes Eisenbahngesetz am 28. Juli 1852 lediglich einen Gesetzesvorschlag an, der die Konzessionierung für den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen in Hauptsache den Kantonen überließ. Erst durch das Bundesgesetz von 1872, das noch von Dr. Dubs, dem als „Föderalisten" verschrieenen und deshalb im Mai 1872 aus dem Bundesrat austretenden Staatsmann, redigiert worden, wurde die Kompetenz für Eisenbahnkonzessionen dem Bunde übertragen. Dagegen hatte das 1852 erlassene Bundesgesetz, das dem Privatbau der Bahnen den Vorzug einräumte, sofort in allen Landesgegenden einen regen Wetteifer für Erstellung von Eisenbahnen erweckt.*) So entstanden die „Vereinigten Schweizerbahnen", die „Nordostbahn", die „Zentralbahn", die „Jura-Simplon-Bahn" und seit 1869 die „Gotthardbahn", nebst einer Anzahl kleinerer Unternehmungen. Wenn die Länge der im Betriebe stehenden Normalspurbahnen 1846 erst 1,2 Kilometer und 1853 erst 25,2 km betrug, war sie 1860 auf 1052,8 km gestiegen, 1870 auf 1420,5 km; 1880 betrug sie 2448,5 km, 1890: 2784,4 km und 1900: 3101,4 km, zu denen dann seit 1871 noch eine Anzahl Zahnrad-Bahnen (1871 : 5,2 km, 1880: 23,9 km, 1900: 116,4 km), Schmalspurbahnen (die erste 1873 mit 7,8 km, 1880: 48,3 km, 1900: 441 km) und Drahtseilbahnen (die erste 1877 mit 1,9 km, 1890: 8,1 km und 1900 ihrer 26 mit einer Gesamtlänge von 24,5 km) kamen.

Noch im Jahr 1891 lehnte das Schweizervolk durch die Abstimmung vom 6. Dezember mit 289 406 Nein gegen 130 729 Ja (Glarus 3925 Nein gegen 1082 Ja) den von Bundesrat Welti empfohlenen freihändigen Rückkauf der Zentralbahn ab, nahm dagegen keine 5 Jahre später, am 4. Oktober 1896, das von Bundesrat Zemp entworfene Eisenbahnrechungsgesetz, das den Rückkauf der Hauptbahnen vorbereiten sollte, mit 223 228 gegen 176 574 Stimmen (Glarus 3395 Ja, 1195 Nein) an und ebenso am 20. Februar 1898 mit 386 634 gegen 182 718 (Glarus 5393 Ja gegen bloß 699 Nein) das Gesetz

*) In der Zeit von 1852—1864 sind doppelt so viel Bahnen entstanden (12—1300 Kilometer), als die bundesrätlichen Experten 1851 geplant hatten.

betreffend „Schweizerische Bundesbahnen“ („die Schweizerbahnen dem Schweizervolk!“). Noch ehe das 19. Jahrhundert zu Ende ging, erfolgte auch der erste Schritt zur wirklichen Ausführung der 1898 beschlossenen Verstaatlichung der Bahnen: der freihändige Rückkauf der Zentralbahn (um 184,9 Millionen Franken), dem bald auch derjenige der V. S. B. (84,9 Millionen Fr.), der N. O. B. (254,3 Millionen Fr.) und der J.-S. B. (335,9 Millionen Fr.), zuletzt — 1907 — auch (sogar etwas zu eilig) derjenige der Gotthardbahn (204,8 Millionen Franken) folgte.

In welchem Maße in dieser Zeit der Verkehr sich steigerte, mag die *eine* Tatsache illustrieren, daß 1859 im Zentralbahnhof Basel täglich 9 Züge, in Olten gleichfalls 9 Züge und in Luzern 4 Züge ankamen und ebensoviele Züge von den betreffenden Bahnhöfen täglich abgingen. Im Jahre 1909 dagegen kamen im Basler Bahnhof täglich planmäßig 232, in Olten 219 und in Luzern 115 Züge an, und die Zahl der abgehenden Züge betrug 237, 199 und 103.

Und als Beweis, wie sehr auch die S. B. B. dem Wunsche des reisenden Publikums nach schneller Beförderung entgegenkamen, entgegenkommen konnten, wollen wir doch auch noch festhalten, daß es vor Kriegsausbruch, im Sommer 1914, möglich war, mit dem ersten Morgenzug in Linthal oder Hätzingen verreisend, im Bahnhof Zürich den Morgenkaffee zu trinken und daraufhin über Olten weiterrollend schon 9.32 in Bern einzutreffen, dort acht Stunden lang die Luft der Bundesstadt zu genießen, ihre Herrlichkeiten zu beschauen oder einer Sitzung beizuwohnen und am Abend desselben Tages wieder nach Hause zurückzukehren. Wenn heute solches uns fast als Traum erscheint, so bedenken wir es, daß außerordentliche Verhältnisse, der Krieg und die Kohlennot, uns um 20, 30 Jahre zurückgeworfen haben; wir wollen aber auch hoffen, daß bei der Wiederkehr normaler Zeiten die Fahrpläne von 1914 wieder auferstehen und weitere Verbesserungen erfahren, zumal wenn die schon lange studierte — zu langsam überprüfte — Frage der Elektrifikation endlich ihre glückliche Lösung und Ausführung erfahren hat. Die

wohlfeilen Retourbillette von dazumal allerdings werden für immer dahingefallen sein.

Und nun treten wir nach diesen allgemeinen Bemerkungen auf die besondern glarnerischen Teilstücke unsers schweizerischen Eisenbahnnetzes ein, und berichten also zunächst über

a) Die Vereinigten Schweizerbahnen (V.S.B.) und die Linien Weesen-Glarus und Weesen-Mühlehorn, resp. Chur.

Der Glarner schafft mit Bienenfleiß
Für weit entfernte Lande
Und grüsst darum mit lautem Preis
Der Völker nähernde Bande.

Inschrift bei Eröffnung der Bahn Glarus-Weesen.

Durch das Gesetz vom 28. Juli 1852 war für den Privatbau von Eisenbahnen die Bahn frei gemacht, und wie wir schon andeuteten, erwachte auch sofort in allen Landesgegenden ein reger Eifer für die Erstellung von Eisenbahnen, der „Straßen der Zukunft". So entstand in St. Gallen eine Gesellschaft für Erstellung einer Eisenbahn von St. Gallen nach Rorschach einerseits, nach Wil anderseits, für die bereits im November 1852 die politische Gemeinde St. Gallen fast einmütig eine Beteiligung von 2 Millionen beschloß. Da aber in Aussicht genommen war, daß der Kanton dafür nicht bloß die Konzession erteile, sondern ebenfalls finanzielle Opfer bringe, wollten andere Kantonsteile auch derselben Wohltat teilhaftig werden: es bildete sich eine Gesellschaft für Erstellung einer „Südostbahn", d. h. einer Rheintallinie Rorschach—Chur und einer Linthlinie Sargans—Rapperswil. Im Kanton Zürich aber entstand nicht bloß eine Ostbahn-Gesellschaft, welche den Bau einer Linie Zürich—Winterthur—Romanshorn in Aussicht nahm, sondern auch eine Gesellschaft für Erstellung einer Glattallinie Rapperswil—Uster—Wallisellen.

Da war es denn gegeben, daß auch in dem industriellen Kanton Glarus der Wunsch sich regen mußte, einen Zweig der gedachten Linthlinie nach Glarus zu leiten. Noch im November 1852 konnte die „N. Z. Z." erklären: eine Linie Rapperswil—Weesen gehöre in das Reich der frommen Wünsche, und zwar um so mehr, als man vor der Hand noch lange

nicht an Konkurrenzbahnen denken werde.“ Aber schon am 4. Dezember kann die „Glarn.-Ztg.“ die „Eisenbahnlinie Rapperswil—Chur“ einer ernsthaften Besprechung würdigen. Und am 5. Dezember findet bereits im Regierungsgebäude in Glarus eine in Eile zusammengerufene Versammlung statt, welche den Beschluß faßte:

1. Die Versammlung erklärt, es liege im hohen Interesse des Kantons Glarus, daß eine Eisenbahn von Walenstadt an den Zürichsee mit einer Zweigbahn nach Glarus gebaut werde;
2. Es wird ein Komitee von 7 Mitgliedern*) niedergesetzt, welches mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln auf die Erreichung dieses Zweckes hinarbeiten soll.

Keine drei Wochen nachher, am 24. Dezember, kann die „Gl. Ztg.“ auch bereits melden (in so schnellem Tempo ging es damals): „In diesen Tagen hat Herr Straßeninspektor Schindler die erforderlichen Eisenbahnvermessungen von Glarus dem linken Ufer der Linth entlang an die Gränze des Kantons vorgenommen. Es zeigen sich auch für dieses Zweigbahnprojekt wenig technische Schwierigkeiten.“ In gleicher Nummer wird auch gemeldet, daß Ständerat Dr. J. Blumer, der für den Kanton Glarus an einer Konferenz in St. Gallen teilnahm und in das Komitee der Südostbahn als Vertreter hiesigen Kantons eintrat, telegraphisch mitgeteilt habe, daß der vorläufig zustande gekommene Konzessionsentwurf nur in einzelnen untergeordneten Bestimmungen auf Anstand gestoßen sei.

Am 29. Dezember versammelte sich auch schon der Landrat zur Beratung des Antrages der Standeskommission auf Erteilung der Konzession.

Als Gegner der Konzessionserteilung beantragte Dr. Jenni, indem er die „fieberhafte“ Behandlungsweise eines Gegenstandes von so weitgreifenden Folgen rügte, zunächst Ver-

*) Als solche wurden gewählt Landammann Kaspar Jenni, Ständerat Dr. J. Blumer, Ratsherr P. Jenni (Schwanden), Ratsherr Brunner (Glarus), C. Jenni (Ziegelbrücke), Appellationsrichter Trümpi (Glarus) und Hauptmann Blumer-Tschudi.

schiebung auf eine folgende Sitzung, und als dieser Verschiebungsantrag abgewiesen worden, führte er aus: „Er habe sich überzeugt, daß der „Eisenbahngeist" große Fortschritte im Lande gemacht habe, und deshalb habe er eigentlich nicht sprechen wollen. Nun könne er aber doch nicht zugeben, daß, wie behauptet worden, durch die Konzession in keine Interessen eingegriffen werde. Gegen die Hauptbahn Rapperswil—Walenstadt wolle er nichts einwenden; er hätte zwar geglaubt, man hätte in der Schweiz überhaupt der Eisenbahnen entbehren können; allein dieselben werden nun einmal kommen mit oder gegen unsern Willen. Dagegen kann er aus folgenden Gründen nicht für die Zweigbahn nach Glarus stimmen: eine Menge guten Bodens, von dem unser Tal ohnehin nicht reich sei, werde der Kultur entzogen; viele Fuhrleute und Handwerker verlieren ihren Verdienst; die Erfahrung habe gezeigt, daß infolge der Eisenbahnen die kleinen Orte den großen gegenüber in Nachteil geraten; wie Potsdam gegenüber Berlin eingebüßt habe, so werde man von Glarus aus alles in Zürich kaufen; es werde viel Butter aus dem Lande geführt und dieselbe für die inländischen Konsumenten verteuert werden; die Eisenbahnen rentieren sich meistens schlecht, und wo etwa die Aktien in die Höhe gegangen, sei es nur Folge von Börsenspiel; noch vor kurzem hätte man am gesunden Verstand desjenigen gezweifelt, der eine Eisenbahn nach Glarus vorausgesagt hätte, und nun sei dieses Projekt mit auffallender Eile betrieben worden. An andern Orten habe man Eisenbahnen gebaut, um nicht von Konkurrenzlinien überflügelt zu werden; dieser Grund lasse sich aber auf unsere Zweiglinie nicht anwenden und daher sei sie nicht nötig." Er schließt mit dem Antrag: es sei von der Zweiglinie für einstweilen Umgang zu nehmen, jedoch die Südostbahn zu verpflichten, dieselbe später zu bauen, soferne unser Kanton das verlange.

Nach Voten von Ratsherr P. Jenni, Dr. Blumer, Landseckelmeister Wild u. a. wird der Antrag von Dr. Jenni mit 76 gegen die einzige Stimme des Antragstellers abgewiesen und beschlossen, den Konzessionsentwurf einer außerordentlichen Landsgemeinde zur Annahme zu empfehlen. Mit Rück-

sicht auf die Jahreszeit hatte Ratsherr P. Jenni vorgeschlagen, das Volk in den Gemeinden abstimmen zu lassen. Mit 40 gegen 27 Stimmen wurde aber dieses Vorgehen als verfassungswidrig bezeichnet; auch wurde wohl nicht ohne Grund das Bedenken ausgesprochen, wenn man die Sache an die Gemeinden bringe, so würde jede derselben nur unter der Bedingung zustimmen, daß man ihr die Eisenbahn in die Nähe ihres Kirchturmes führe.

So der Landrat am 29. Dezember 1852. Und schon nach vier Tagen — am 2. Januar 1853 — sollte auch die außerordentlich besammelte Landsgemeinde ihren Entscheid fällen. Ich erinnere mich noch heute — nach 68 Jahren — dieses Tages, natürlich nicht, weil ich schon damals mit glarnerischen Verkehrsfragen mich beschäftigt hätte, sondern weil es etwas Außerordentliches war, daß im Januar eine Landsgemeinde statthatte, und noch außerordentlicher, daß am 2. Januar die Natur noch des Winterkleides entbehrte. Maßliebchen und andere zäh lebende Blümchen fanden sich auch in unserm Großtal auf unsern Wiesen, da denn ein mehr als 80jähriger Dorfbewohner (M. Figi) uns, den fröhlich auf den Wiesen herumtummelnden Buben, zurief: „Buben, vergesset das nicht, ich Alter habe es noch nie erlebt, daß am 2. Januar die Geißblümchen so schön blühten und eine Landsgemeinde im Freien tagen kann.“ Das hat uns selbstverständlich die Sache um so unvergeßlicher eingeprägt.

War so die Natur für Besammlung einer außerordentlichen Landsgemeinde überaus günstig, so sahen die Freunde der Vorlage dennoch nicht ohne Sorge ihren Verhandlungen entgegen. Sie befürchteten, daß Dr. Jenni auch an der Landsgemeinde seine im Landrat vorgebrachten Bedenken vorbringen und, da er als volkstümlicher Redner bekannt war, hier größern Beifall finden würde. Auf den Gassen und am Wirtstisch waren in den letzten Tagen doch vielerorts ähnliche Einwürfe gegen die obrigkeitliche Vorlage laut geworden. Gegen alles Erwarten blieb an der Landsgemeinde die Opposition völlig stumm.

Schon das Eröffnungswort des Landammanns (Kaspar Jenni von Ennenda) beleuchtete die vorliegende Frage in

verständlicher und erfolgreicher Weise: Seit dem Entscheide der Bundesversammlung habe das Eisenbahnwesen in der Schweiz einen früher nicht geahnten Aufschwung genommen. Die Eisenbahnen seien unleugbar eine der großartigsten Erfindungen des nie ruhenden Menschengeistes. Allerdings haben sie nicht bloß ihre Licht-, sondern auch ihre Schattenseiten; insbesondere werden mannigfache Interessen durch sie verletzt. Von unserm Kanton werden zwar einstweilen keine Opfer verlangt, aber die vorzugsweise Beteiligung auswärtigen Kapitals sei insofern auch nicht ganz ohne Bedenken, als dadurch fremde Einmischung in unsere innern Angelegenheiten veranlaßt werden könnte. Es handle sich aber eben nicht sowohl darum, ob die Eisenbahnen mehr Nutzen oder Schaden bringen, sondern es frage sich, ob ein Volk einer so gewaltig um sich greifenden Zeitrichtung sich entziehen könne. Ueber Nordamerika, Großbritannien, Frankreich, Deutschland und Rußland breiten sich schon die großartigsten Eisenbahnnetze aus. Die Schweiz sei in der Industrie eine Weltmacht; aber abgeschnitten vom Meere, sei ihre Lage eine sehr ungünstige. Wolle sie dessen ungeachtet die Konkurrenz mit der auswärtigen Industrie aushalten, so sei für sie das neue treffliche Verkehrsmittel der Schienenwege durchaus unentbehrlich. Von besonderer Wichtigkeit sei für uns der Bezug der Lebensmittel vom Ausland; die Fruchtverbote unserer süddeutschen Nachbarn werden für uns ungefährlich, wenn wir durch die Eisenbahnen das Getreide auch aus den entferntesten Gegenden beziehen können. Fasse man demnach die Frage von einem höhern, vaterländischen Standpunkte aus auf, so lasse sich gar nicht bestreiten, daß die Schweiz und besonders unser Kanton der Eisenbahnen bedürfen. Hüten wir uns davor, eine so günstige Gelegenheit, des großen Weltverkehrs teilhaftig zu werden, zu versäumen, gleich unsern Vorfahren, welche die Straße über den Bündnerberg dem Abte nicht wollten bauen helfen!*) Wer möchte wohl gegenüber unsern Nachkommen die Verantwortlichkeit eines ab-

*) Falls obiges Referat (entnommen der „Glarner-Zeitung" vom 4. Januar 1853) die Aeußerungen der Eröffnungsrede richtig wiedergibt, hätte Landammann Jenni sich einer Ungenauigkeit schuldig gemacht.

lehnenden Bescheides auf das Konzessionsgesuch übernehmen? Mögen auch einzelne Interessen durch die Eisenbahnen verletzt werden, so sei dieses keine neue Erscheinung; schon als die Saumwege in Fahrstraßen verwandelt wurden, sei es der Fall gewesen; aber die Straßen haben Menschen beschäftigt, und die Eisenbahnen werden auch wieder Menschen beschäftigen. Würde jener ehrwürdige Hauptmann Heer wieder erscheinen, der schon vor dritthalbhundert Jahren aus eigenen Mitteln eine Walenseestraße erbauen wollte, und heute die Stimmen vernehmen, welche keine Eisenbahnen wollen, so würde er fragen: ist es möglich, daß noch im 19. Jahrhundert solche Nebel die Sonne der Aufklärung verfinstern können? Der Redner schloß mit der warmen Aufforderung, unsern alten Verbündeten im Graubündnerlande, welche zuerst die Südostbahn angeregt haben, zu diesem großen Werke freudig die Hand zu bieten.

In der nach dieser Rede des Landammanns eröffneten Diskussion befürwortete der nächstangefragte Landesstatthalter Dr. J. Heer in längerem volkstümlichem Votum den Antrag des Landrates, indem er vor allem die im Landrat von Dr. Jenni vorgebrachten Bedenken beantwortete. Er tat es in so gründlicher Weise, daß die Opposition, die in den letzten Tagen an den Wirtstischen so laut das Wort geführt hatte, gänzlich verstummte, und da niemand das Wort zu ergreifen wagte, die Landsgemeinde *einstimmig* die vom Landrat vorgeschlagene Konzession für die Haupt- und Zweigbahn erteilte.

Die Einberufung der Landsgemeinde mitten im Winter hätte wohl die Vermutung nahe legen können, daß das Unternehmen binnen kürzester Frist zur Ausführung kommen würde. Dem war aber nicht so; sollten doch noch mehr als sechs Jahre dahin gehen, ehe Glarus die erste Lokomotive einfahren sah. Um eine Eisenbahn zu erstellen, braucht es bekanntlich nicht bloß Pläne und Konzessionen, sondern nervus rerum gerendarum, Bedingung für Ausführung solcher Pläne, ist die Beschaffung der nötigen Geldmittel; und die ging in

---

Nicht unsere Vorfahren, die Glarner, sondern die Bauern des Bündner Oberlandes lehnten die Mitwirkung ab (siehe G. Heer, Verkehrsverhältnisse des Sernftales, pag. 23 ff.).

ungleich langsamerem Tempo vor sich als das Plänemachen und die Erteilung der Konzessionen.

Schon am 22. Januar hatte die „Gl. Ztg." melden können, daß die Zweigbahn Weesen—Glarus vermessen und veranschlagt sei und daß für sie eine Rendite von 5½ % in Aussicht stehe. Und das war ja sehr verlockend, für diejenigen, die solcher Berechnung Glauben schenkten, eine große Aufmunterung zur Uebernahme von Aktien! Dagegen brachte die Sitzung des Gründungskomitees, die am 13. Februar in Ragaz statthatte, bereits weniger erbauliche und „langwierige" Verhandlungen. Ein Teil der St. Galler hätte gerne die Rheinlinie und die Linthlinie wieder getrennt, weil sie fürchteten — und wohl nicht ganz ohne Grund — die Walenseelinie koste mehr, als berechnet worden und werde deshalb die Beschaffung der Finanzen erschweren. Die Mehrheit blieb aber bei der Vereinigung der beiden bereits von den Kantonen und dem Bund konzedierten Linien, und beschloß:

Das Unternehmen zerfällt in drei Sektionen:

1. von Chur an den Boden- und Zürichsee, mit Zweigbahn nach Glarus, nach Maßgabe der Konzessionen;
2. von Chur an den Langensee mittelst eines Schienenweges über den Lukmanier;
3. kürzere Schienenstrecken zur Verbindung der Südostbahn mit deutschen und schweizerischen Eisenbahnen.

Es werden sofort im In- und Ausland Listen zur Zeichnung des *für die erste Sektion* erforderlichen Kapitals, welches zu 25 Millionen Franken angeschlagen wird, eröffnet. Sobald zwei Dritteile derselben gezeichnet sind, soll der Bau für die Linien Rorschach—Chur, Sargans—Walenstadt, Weesen—Rapperswil und Weesen—Glarus begonnen werden.

In derselben Sitzung des Gründungskomitees wurde auch ein Verwaltungsrat von 15 Mitgliedern gewählt; glarnerischerseits wurden in denselben gewählt: Präsident (Ständerat) Dr. J. J. Blumer von Glarus und Ratsherr Peter Jenni, Schwanden. Als Präsident des Verwaltungsrates wurde gewählt: alt Landammann Baumgartner.

Bei der nun eröffneten Aktienzeichnung bewilligte der Große Rat von St. Gallen einen Staatsbeitrag von 2 Millionen

Franken, und dasselbe tat auch Graubünden; die Stadt Chur beteiligte sich als Ausgangspunkt beider Linien ebenfalls mit einer Million, und ebenso zeichneten verschiedene st. gallische Gemeinden ganz ehrenvolle Beiträge. Da schien es dem Gründungskomitee gegeben, daß auch der industrielle Kanton Glarus das so sehr in seinem Interesse liegende Unternehmen ebenfalls nicht bloß mit Worten — durch Erteilung der Konzession — sondern durch die Tat, durch Uebernahme von Aktien zu unterstützen verpflichtet sei.

Am 9. März gelangte an den Landrat zu Handen der Landsgemeinde der Antrag, das Land Glarus möchte mit einer halben Million sich beteiligen. Alles gegeneinander abgewogen, war das gegenüber den Leistungen der Kantone Graubünden und St. Gallen nicht zu viel verlangt. Dennoch zeigte sich gegen diesen Antrag schon im Landrat eine sehr entschiedene Opposition.

Zivilrichter Laager und Tagwenvogt Zwicki von *Mollis* — verstimmt darüber, daß die Station Näfels-Mollis jenseits der Linth planiert wurde, und verärgert, weil der Landrat neuerdings eine Nachsubvention an die Kerenzerstraße abgelehnt hatte — beantragten geradezu, das Gesuch als *unzulässig* zurückzuweisen, da es nicht in der für Memorialsanträge festgesetzten Frist eingereicht worden sei. Und Ratsherr Dr. Niklaus Tschudi (später Gemeindepräsident von Glarus und 1872—84 Nationalrat) beantragte zwar Zulässigkeit des Gesuches, aber dessen schlanke Abweisung. Mit 57 gegen 12 Stimmen wurde der Antrag Laager verworfen und die Angelegenheit zur Begutachtung an eine Kommission (Dr. Tschudi, Landesstatthalter Dr. Heer, Ratsherr Kubli, alt Landammann Müller und Landseckelmeister Weber) gewiesen. Während die Minderheit dieser Kommission (Dr. Tschudi) Abweisung jeder Aktienbeteiligung beantragte, befürwortete die Mehrheit derselben, der Landsgemeinde Uebernahme von 500 Aktien à 500 Fr. (250 000 Fr.) zu beantragen. Weiter zu gehen, wagte auch sie nicht, angesichts der am 9. März im Landrat zutage getretenen Opposition. Ueberdies verlangte sie, daß die 250 000 Franken nur unter der Bedingung gezeichnet werden, daß die Walenseelinie (Walenstadt—Weesen) gleichzeitig mit

allen andern Bahnstrecken erstellt werde. Dem gegenüber wagte es Präsident Dr. J. J. Blumer, unterstützt von Ratsherr P. Jenni, den Antrag auf Aktienbeteiligung im Betrage von 500 000 Fr. zu stellen. Zumal, wenn der Landrat die gleichzeitige Erstellung der Walenseelinie verlange, die ihre 5 Millionen Franken kosten werde, würde es dem Kanton Glarus, dessen Industrie und Handel von der Erstellung der Eisenbahn einen neuen Aufschwung erwarten, übel anstehen, wenn er hinter den Leistungen der Kantone Graubünden und St. Gallen soweit zurückstände. Mit 66 gegen 22 Stimmen pflichtete der Landrat zunächst dem Antrag auf Festsetzung eines Staatsbeitrages zu und stellte diesen sodann auf 500 000 Franken fest, dies jedoch nur mit 48 gegen 22 Stimmen.

Am 22. Mai 1853 sollte die Landsgemeinde ihren Entscheid in der vorwürfigen Angelegenheit treffen.*) Angesichts des Stimmenverhältnisses im Landrat und der inzwischen in den verschiedenen Landesgegenden geführten Diskussionen sahen die Freunde des landrätlichen Antrages mit großen Bedenken der Landsgemeinde entgegen. Von Teilnehmern der Landsgemeinde wurde auch sehr positiv versichert, wenn die Frage wirklich am 22. Mai zur Entscheidung gekommen wäre, wäre der landrätliche Antrag verworfen worden. Ein unvorhergesehener Zwischenfall veranlaßte die Verschiebung des Entscheides. Nachdem über ein vorausgehendes Traktandum — ein neues Militärgesetz — ziemlich leidenschaftlich hin und

*) Aus den Motiven, die das Landsgemeindememorial zur Begründung des landrätlichen Antrages vorführte, seien 1, 3 und 5 herausgehoben: 1. Die schweizerische S. O. B. stellt die kürzeste, sicherste und natürlichste Verbindungslinie zwischen dem Mittelländischen Meere, Italien, Frankreich und Deutschland, der Nord- und Ostsee her. Das ganze Unternehmen ist von einer solchen Tragweite und schließt eine solche Entwicklungsfähigkeit in sich, daß mit Hinweisung auf die im allgemeinen günstig lautenden Rentabilitätsberechnungen den Teilnehmern an diesem Werke reichliche Zinsen mit großer Sicherheit in Aussicht gestellt werden können. 3. Unser Kanton hat von 1836 weg bis Ende 1852 für die Kapitalsumme von einer Million Franken neue Straßen angelegt. Diese neu angelegten Straßen haben dem Lande nicht nur keine Zinsen abgeworfen, sondern es ist ihm dadurch eine jährliche Ausgabe von 20 000 Fr. für den Straßenunterhalt erwachsen. Wenn nun das Volk des Landes Glarus mit vollkommener Ueberzeugung des

her gesprochen worden, hatte eben die Diskussion über den an die S. O. B. zu leistenden Staatsbeitrag eingesetzt und Zimmermann Joach. Stüßi von Linthal in Mollis dessen Verwerfung beantragt, als plötzlich der Ruf erscholl: „Fürio! es brennt auf dem Rathaus!"*) Selbstverständlich war damit den Landsgemeindeverhandlungen ein jähes Ende bereitet, da die Erledigung aller noch nicht entschiedenen Fragen auf eine spätere Landsgemeinde verschoben werden mußte. Diese fand am 5. Juni statt und war von einer „ungewohnten, seit vielen Jahren nicht mehr gesehenen Anzahl" von Bürgern besucht. Dabei wurde die Diskussion über die Eisenbahnangelegenheit durch Landesstatthalter Dr. J. Heer eröffnet. Indem er den darauf bezüglichen Antrag des Landrates als den wichtigsten Gegenstand des diesjährigen Memorials erklärte, widerlegte er zunächst einläßlich den Vorwurf, es habe der Landrat das Volk getäuscht, indem er an der Winterlandsgemeinde (2. Januar) in Aussicht gestellt habe, die Eisenbahn werde uns nichts kosten, und nun hinterher doch mit einem Geldbegehren komme. Unbegreiflich wäre eine solche Auffassungsweise, wenn nicht im Eisenbahnwesen, als einer ganz neuen Angelegenheit, noch manche Mißverständnisse und Vorurteile walteten. Die Südostbahngesellschaft, welche sich im letzten Herbst gebildet, habe zuerst bei den beteiligten drei Kantonen die Konzession nachsuchen müssen; Glarus habe dieselbe am 2. Januar erteilt. Einmütig habe die Landsgemeinde damals

---

allgemeinen großen Nutzens, den gut erstellte Landstraßen mit sich bringen, hiefür eine Million Franken auszugeben wagte, warum und aus welchen Gründen sollte das gleiche Volk sich zurückschrecken lassen von der Beteiligung an einem Verbindungsmittel, das, soweit dasselbe reicht, keinen so kostspieligen Straßenunterhalt mehr erfordert, wodurch dem Lande auf der Straße des Unterlandes bis Glarus am Straßenunterhalte über 7000 Fr. erspart werden und wovon das Baukapital sich selbst verzinst, ja unter günstigen Umständen dem Lande noch weitern Nutzen abzuwerfen imstande ist. 5. Seit 25 Jahren hat man von der Erstellung einer Walenseestraße gesprochen; man fühlt die Unzulänglichkeit der Straße von Weesen nach Mollis und Näfels. Durch Erstellung eines Schienenweges längs dem Walensee und vom Walensee nach Glarus bleibt der Kanton Glarus dieser Baute überhoben und er wird einer Ausgabe von wenigstens 300 000 Fr. enthoben.

*) Altes Rathaus (1837—61 Gerichtshaus).

gefunden, es sei als ein Glück für unsern Kanton zu betrachten, wenn er eine Eisenbahn bekomme. Nachdem aber die Gesellschaft die Konzession erhalten, habe sie darauf bedacht sein müssen, auch die nötigen Geldmittel herbeizuschaffen; dafür sei der Weg eines Aktienunternehmens eingeschlagen worden, und heute handle es sich nun um die Frage, ob unser Kanton, den die Sache so nahe berühre, es nicht in seinem Interesse finde, sich mit einer Anzahl Aktien zu beteiligen. Die Landleute haben volle Freiheit, hierauf mit Ja oder Nein zu antworten; von einer Hintergehung könne also jedenfalls nicht die Rede sein. Der Redner gesteht, daß er selbst zuerst geschwankt habe; namentlich habe der Umstand, daß wir kein Staatsvermögen besitzen, sondern jeden Ausfall auf den Aktien wieder auf den Steuerpflichtigen suchen müssen, einige Bedenken in ihm erregt. Indessen sei er bei reiferem Nachdenken so weit belehrt worden, daß er nun mit gutem Gewissen den Antrag des Landrates, sich mit 500 000 Fr. an der Südostbahn zu beteiligen, empfehlen könne. Es leite ihn hiebei vorzugsweise die Rücksicht darauf, daß, wenn ein so wichtiges Verkehrsmittel ins Land hinein geführt werde, nicht alles fremden Leuten überlassen werden dürfe, und daß es dem Lande wohl anstehe, einem gemeinnützigen Unternehmen, von dem es den größten Vorteil ziehe, nicht ganz fremd zu bleiben. Das Geld, welches man hergebe, sei nicht weggeworfen, sondern werde Zinsen tragen, und zwar werde sich mit der Zeit die Südostbahn sicherlich immer besser rentieren. Sollten wir uns zu keinem Geldbeitrag entschließen, so würden vielleicht die unsern Kanton berührenden Bahnstrecken nicht gebaut werden; dann dürfte es aber vielleicht lange gehen, bis wir eine Eisenbahn bekämen.

Den Reigen der Verwerfungslustigen eröffnete, wie fast selbstverständlich, der damals unvermeidliche Balz Winteler von Mollis, der ständige Opponent der landrätlichen Vorschläge, dessen komische Gepflogenheiten wohl allen, die den Landsgemeindeverhandlungen der 1850er und 1860er Jahre beiwohnten, noch in Erinnerung sind. Während er bei seinem Auftreten oft dem Landrat allerlei gereimte und ungereimte Vorwürfe und Verdächtigungen entgegenschleuderte und dabei

mit seinen langen Armen und seinem Memorial als Hanswurst herumfuchtelte, trat er diesmal in „wohlgesetztem Vortrag" auf; allein die Art, wie seine Rede von den Landleuten aufgenommen wurde, zeigte bereits deutlich die glückliche Wendung, welche die Stimmung des Volkes seit der Landsgemeinde vom 22. Mai erfahren hatte (ein wesentliches Verdienst an diesem Stimmungswechsel wurde einem in den letzten Tagen vor der Landsgemeinde verbreiteten Schriftchen: „Ein freimütiges Wort an sämtliche Landleute des Kantons Glarus über das Eisenbahnwesen, von einem Vaterlandsfreund", zugeschrieben).

Nach Winteler ergriff Zimmermann Luchsinger von Schwanden das Wort, um kurz, aber mit Wärme, den Antrag des Landrates zur Annahme zu empfehlen. Hatte er vom Ring aus gesprochen, so bestieg hingegen die Bühne zum Angriff gegen den Antrag des Landrates Advokat Anton Gallati. Er erklärte, daß er die Vorzüge einer Eisenbahn für unsern Kanton auch zu schätzen wisse, suchte aber seinen Zuhörern weiszumachen, daß sie auch ohne die Beteiligung des Kantons kommen werde und daß alle dagegen erhobenen Zweifel unbegründet seien. Daneben hob er hervor, wie das Unterland abgeschnitten werde, wie über den Staatsvertrag mit St. Gallen (Station Weesen) nur *eine* Stimme der Entrüstung gewaltet habe und daß man nicht einmal für eine Rentabilität von 2 % garantieren dürfe. Ihm antwortete Richter *Trümpi:* Alles hänge bei uns vom Gedeihen der Industrie ab, diese aber wieder von zwei Hauptbedingungen: von möglichster Wohlfeilheit der Produktion und vom Zeitgewinn. Wenn auch die Verminderung der Transportkosten auf den Zentner Ware nicht viel treffe, so sei doch heutzutage in dieser Hinsicht schon jede kleine Differenz wichtig wegen der bedeutenden Konkurrenz, die unsere glarnerische Industrie zu bestehen habe. Nicht gleichgültig sei es darum für uns, ob auch in der Schweiz Eisenbahnen erstellt werden; denn unsere Rohstoffe kommen größtenteils vom Auslande her über Basel, und von da bis zu uns könne am Transport doch bedeutend erspart werden. Aber auch der Zeitersparnis bedürfe unsere Industrie in hohem Grade, weil an den Hafenplätzen die Schiffe zu bestimmten

Zeiten auslaufen und auf diese hin um so eher gearbeitet werden könne, wenn die Eisenbahnen die Ausfuhr unserer Waren befördern; auch in dieser Beziehung komme auf die Strecke in der Schweiz noch ziemlich viel an, indem nur von hier nach Basel etwa fünf Tage gewonnen werden können. Es können also unendliche Vorteile für unsere Industrie, an welcher nicht bloß die Fabrikarbeiter, sondern auch Professionisten und Bauern zehren, gegen ein verhältnismäßig geringes Opfer erworben werden. Der Redner schließt deshalb, indem er, auf seine eigenen Erfahrungen sich berufend, den Antrag des Landrates aufs wärmste empfiehlt.

Hierauf wird zur Abstimmung geschritten und *mit glänzender Mehrheit* von wenigstens $^4/_5$ der Stimmenden die vorgeschlagene Staatsbeteiligung von 500 000 Fr. angenommen.*)

Auch der Hauptort Glarus beteiligte sich bei der Aktienzeichnung durch Beschluß vom 11. September mit ca. 30 000 Franken**) und erhöhte diese Summe am 2. Oktober auf 40 000 Fr. Als erste glarnerische Korporation hatte die Genossame Mühlehorn schon am 1. Mai (also der Landsgemeinde vorausgehend) 6 Aktien gezeichnet. Auch Zürich, Kanton und Stadt, zeichneten je 500 000 Fr. zu Gunsten der S. O. B. unter der Bedingung, daß „in der Höhe der Talscheide zwischen dem Sar- und Seezgebiet bei Sargans-Mels kein Einschnitt für die Eisenbahn gemacht, sondern die Höhe jenes Talrückens als natürlicher Wall gegen den Uebertritt des Rheins in das Limmatgebiet unverkümmert gelassen werde“ —, eine Bedingung, deren Erfüllung auch von den Technikern der S. O. B. bereitwillig zugestanden wurde.

Von schweizerischer Seite waren bis anfangs November 1853 über 9 Millionen gezeichnet, und auf die Aufforderung zur Einzahlung erster 20 % waren bis 5. November auch bereits 1 783 900 Fr. einbezahlt worden.

Aber freilich, das Unternehmen sollte nach den Berechnungen der Ingenieure mindestens 25 Millionen kosten. Um

---

*) „Glarner-Zeitung“, 1853, Nr. 46.

**) Der Betrag, den die S. O. B. für den von der Gemeinde für die Linie und den Bahnhof abzutretenden Boden zu bezahlen hatte, sollte ihr als Aktienzeichnung überlassen werden.

die fehlenden 16 Millionen zu beschaffen, war das Gründungskomitee mit kapitalkräftigen Engländern in Beziehung getreten, und in deren Namen hatten auch englische Ingenieure eine Ueberprüfung des Unternehmens vorgenommen und dasselbe gutgeheißen. Schon im Oktober gl. J. konnte die „St. Galler Zeitung" unter dem Titel: „Die Ausführung der Südostbahn ist gesichert" melden: „Den mit der englischen Gesellschaft bestehenden Verträgen gemäß ist dieselbe zur Lieferung des mangelnden Kapitals verpflichtet und auf den 1. November hat sie davon auch die 20 %, den fünften Teil des ganzen Betreffnisses, einzuzahlen. So schwierig nun auch die Verhältnisse des großen Geldmarktes und überhaupt die Zeitverhältnisse momentan sind, zumal wegen der orientalischen Frage und der Ungewißheit über Krieg und Frieden, so sehen wir doch der Erfüllung ihrer Verpflichtungen seitens der englischen Gesellschaft mit allem Vertrauen entgegen, und die neu eingelangten Berichte sind nur geeignet, uns darin zu bestärken. Die Mitglieder der genannten Gesellschaft sind, selbst abgesehen von der rechtlichen Verbindlichkeit, welche sie einmal übernommen haben, von dem Werte des Unternehmens schon allein wegen dem Wege nach Ostindien zu sehr durchdrungen, als daß sie dasselbe wegen einer vorübergehenden Schwierigkeit zurücksetzen könnten. Dabei sind sie auch der Unterstützung vom Königreich Sardinien, dessen Interessen in so hohem Grade mitbetroffen sind, vollkommen sicher. Auf gleiche Weise kann aber auch kein Zweifel walten über die Leistung der Einzahlung seitens der einheimischen Aktionäre."

„Wir dürfen daher den 1. November als den Tag ansehen, von welchem an das Unternehmen der Südostbahn in Vollziehung kommt. Die Versammlung der Aktionäre ist auch bereits auf den 8. November festgesetzt. Auf daß die Expropriations- und wirklichen Ausführungsarbeiten unmittelbar nachher beginnen können, sind vorläufige Einleitungen getroffen. Die Vermessungsarbeiten sind sehr weit vorgerückt, und in der Gegend von Chur sind außer den einheimischen fortwährend zwei Ingenieure der englischen Gesellschaft beschäftigt. Ist das Werk dann einmal begonnen, so darf man auch sicher

sein, daß es im Interesse der Unternehmer *mit der möglichsten Schnelligkeit* seiner Vollendung zugeführt werde."

Diese Zuversicht, mit der die „St. Gall. Ztg." „der möglichsten Schnelligkeit seiner Vollendung" entgegensah, war wohl auch durch den Beschluß des tessinischen Großen Rates verstärkt, der den Lockungen des Gotthardkomitees entgegen mit 90 gegen 11 Stimmen die Konzession für die Lukmanierüberschienung erteilte.

So konnte denn auch in der Tat die auf den 8. November einberufene Aktionärversammlung sich konstituieren und ihre Wahlen treffen. Der neue *Generalrat* wurde aus den Herren Nationalrat Planta, Ständerat Dr. J. J. Blumer, Landammann Curti (St. Gallen), Banquier Schultheß-Rechberg (Zürich), Nationalrat Rohrer (St. Gallen) und Regierungsrat Franz (Graubünden) bestellt, und als Direktoren wurden die Herren alt Landammann Baumgartner, Ingenieur Kiliart und La Nicca gewählt. Hiebei wurde mitgeteilt, der Abgeordnete der englischen Gesellschaft, Herr Gurney, sei nach längerm Aufenthalt in Turin, wo er insbesondere wegen Fortsetzung der Lukmanierbahn längs dem Lago Maggiore unterhandelte, in den letzten Tagen in Chur eingetroffen und habe namens seiner Vollmachtgeber die bestimmte Zusicherung abgegeben, daß in der nächsten Zeit (bis spätestens 15. Dezember) die erste Einzahlung erfolgen werde, von welcher ein Teil in bar hieher zu senden, der Rest aber in London zur Verfügung des Generalkomitees zu stellen sei. Die technischen Vorarbeiten für die Rhein- und Linthlinie seien mit einziger Ausnahme der Zweigbahn nach Glarus *beendigt,* sodaß in dieser Hinsicht der *sofortigen* Inangriffnahme des Baues nichts mehr im Wege stehe.

Noch vor Weihnachten — am 21. Dezember 1853 — konnte dann die „Glarner-Zeitung" ihren Lesern auch „die erfreuliche Kunde bringen, daß Herr Gurney, der Sachwalter der englischen Gesellschaft, Sonntag abends in Chur eingetroffen ist und die vertragsmäßigen Verpflichtungen seiner Committenten *vollständig erfüllt hat. Die Südostbahn ist somit gesichert.* Auch steht baldige Eröffnung der Bauten in Aussicht, da nach zuverlässigen Berichten Herr Hemans, der

englische Oberingenieur, mit den entworfenen Bahnlinien im Wesentlichen einverstanden ist."

Nicht ganz ebenso erfreut scheinen allerdings bündnerische Bauern in der Herrschaft gewesen zu sein, indem sie sich darüber beklagten, daß diese fremden Ingenieure sich bei ihren Arbeiten erlauben, „Bäume zu fällen, ohne den Eigentümern etwas nachzufragen." Dieselben hätten sich damit entschuldigt, daß sie doch nicht verpflichtet seien, wegen eines Baumes oder ein paar Aesten ein weitläufiges Expropriationsverfahren einzuleiten; übrigens seien sie bereit, billige Forderungen nachträglich zu erfüllen. Bei der allgemeinen Freude, daß die S. O. B. nun gesichert sei und bald gebaut werde, scheint das Publikum auch jenes doch etwas eigenmächtige Vorgehen der englischen Ingenieure nicht allzustrenge beurteilt zu haben.

Frohe Kunde kam vor Neujahr den Freunden der S. O. B. auch noch aus Italien: „Auch der Provinzialrat von Genua hat" — konnte die „Gl. Ztg." ihren Lesern melden — „beschlossen, für seine 6 Millionen auf jeden Zinsgenuß zu verzichten, bis die übrigen Lukmanieraktien ihre vollen Prozente bezogen haben. Es sind nun also vom Staate Sardinien, der Provinz und der Stadt Genua zusammen 22 Millionen mit Verzichtleistung auf Zinsen gezeichnet."

So strahlte denn am Schluß des Jahres 1853 der Eisenbahnhimmel für Glarus und Graubünden in hoffnungsvollster Bläue!

Leider sollten diesen frohen Erwartungen bittere Enttäuschungen folgen. Dr. J. Heer erzählt*) davon in seinen Erinnerungen an seinen Schwager Dr. J. J. Blumer: „So hoffnungsreich die Anfänge — die mit heller Freude und reichlichen Banketten begrüßten Anknüpfungen mit einer englischen Unternehmungsgesellschaft — waren, so sorgenvoll gestaltete sich der Fortgang: der Ausbruch des Krimkrieges lieferte den Engländern den Vorwand, ihre Verpflichtungen unerfüllt zu lassen: der Verwaltungsrat (oder, wie man es nannte, das schweizerische Comité) versammelte sich alle Augenblicke zu

*) Jahrbuch des Historischen Vereins Glarus, XIV, pag. 33 f.

oft mehrtägigen Sitzungen, bald in Chur, bald in Utznach, bald in Rorschach oder in Ragatz, aber die Sache wurde damit nicht besser. Blumer, dem die ganze Angelegenheit schwer auf dem Herzen lag, tat redlich das Seinige; er erlernte sogar, speziell um im Verkehr mit den Engländern sich freier bewegen zu können, in dieser Zeit mit großem Eifer die englische Sprache. — — — Die zeitraubenden und zugleich unliebsamen Verhandlungen mit den Engländern führten zwar zuerst, nach langen Mühen, zu einer Convention, die am 4. September 1855 von den schweizerischen Actionären genehmigt wurde; aber sie erwies sich fast sofort als ein fauler Friede, der nur den Ausgangspunkt neuer Zwistigkeiten bildete. Im Januar 1856 waren die Dinge so weit gediehen, daß das Comité den definitiven Bruch vollzog, die Unternehmungsgesellschaft aller ihrer Rechte (auch als Actionäre) verlustig erklärte, den Oberingenieur (Hemans) absetzte und dafür mit dem General-Accordanten (Pickering) ein provisorisches Verhältnis abschloß. Diese Schritte führten begreiflicherweise zu Rechtsstreitigkeiten: es sollte ein Proceß vor Schiedsgericht eingeleitet werden und Blumer hatte die schwierige Aufgabe, nebst Curti und Baumgartner die Instruction dieses Processes zu leiten.

„Im September 1856 gelang es dann, den Span beizulegen, indem den Engländern, gelegentlich der Fusion mit der St. Gallen-Appenzeller-*) und der Glattalbahn**) und der damit unter den Auspicien des Pariser Hauses Rotschild erfolgenden neuen Financierung des Unternehmens, ein reich-

---

*) Die St. Gallen-Appenzeller-Bahn, begründet Dezember 1852 (Präsident: Landammann Dr. Hungerbühler) hatte am 14. Oktober 1855 die Linie Winterthur—Wil eröffnet, am 25. Oktober 1855 Wil—Flawil, am 15. Februar 1856 Flawil—Winkeln, am 25. März 1856 folgte Winkeln—St. Gallen und endlich am 25. Oktober 1856 St. Gallen—Rorschach.

**) Die Gesellschaft der Glattalbahn (konstituiert am 25. Juni 1853) erstrebte die Verbindung von Rapperswil nach Zürich durch das Glatttal. Am 1. August 1857 konnte das Stück Wallisellen—Uster eröffnet werden, am 9. November 1857 folgte Uster—Wetzikon, am 1. Mai 1858 Wetzikon—Rüti und endlich am 15. Februar 1859, gleichzeitig mit der Eröffnung der Linie Rapperswil—Weesen—Glarus, noch Rüti—Rapperswil.

liches Auskaufsgeld bezahlt wurde, mit welchem sie sich befriedigt erklärten. Die schwere Entwicklungsperiode der „Südostbahn“ war damit abgeschlossen, und die Sachen traten von nun an wenigstens einigermaßen in ein normaleres — wenn auch freilich noch lange nicht erfreuliches — Stadium ein. Blumer wirkte bei der Ausarbeitung der Statuten der neuen Gesellschaft („Union Suisse“) noch redlich und fleißig mit; dann aber, als im Frühjahr 1857 (10. April) diese neue Gesellschaft sich constituierte, verbat er sich eine Wahl in den Verwaltungsrat, herzlich froh, nunmehr die schwere Bürde der Eisenbahnsorgen, die lange genug auf ihm gelastet hatte, ablegen zu können.“

Diese neue Gesellschaft — „Vereinigte Schweizerbahnen“ (V. S. B.) — die mit einem Aktienkapital von 43,692 000 Fr. (93 944 Aktien) arbeitete, brachte denn auch die von der Südostbahn übernommenen Linien doch ziemlich rasch zur Ausführung. Am 25. August 1857 konnte zunächst das Teilstück Rorschach—Rheineck und am 1. Juli 1858 die Linie Rheineck—Chur eröffnet werden. Daß die Linie Sargans—Rapperswil nicht gleichzeitig mit der Rheintallinie (Chur—Rheineck) eröffnet werden konnte, war durch die Schwierigkeiten, welche das Terrain des Walensees und des Zürcher-Obersees entgegenstelite, begründet. „Die beabsichtigte Eröffnung der Eisenbahn“ (Rapperswil—Weesen) am 1. August 1858, mußte das neue Tagblatt von Rapperswil anfangs Juni mitteilen, „wird wohl verschoben werden müssen. Der Stampfwinkel in der Nähe des Klosters Wurmsbach zeigt bis jetzt einen so schlammigen Grund, daß alle Ausfüllungen versinken. Tag und Nacht wird zwar daran gearbeitet, allein eines schönen Morgens findet man vom Damm beinahe keine Spur mehr. Letzten Samstag ist eine Strecke sogar unter den Spiegel des Sees gesunken.“

Am 3. Dezember 1858 ließ sich das Pfeifen und Pusten einer Lokomotive — „Rothschilds Choli“, wie das Publikum sie nannte — zum ersten Mal in Weesen hören. Am 30. Dezember erfolgte die Kollaudation der Linie Rüti—Rapperswil und Rapperswil—Weesen. Samstag den 29. Januar 1859 hielt die erste Lokomotive ihren Einzug im Bahnhof Glarus,

und am 31. Januar folgte die amtliche Kollaudation, deren Resultat als günstig bezeichnet wurde.*) So konnte denn endlich am 14. Februar 1859 auch die Linie Rapperswil—Weesen—Glarus eröffnet werden. Daß dieser Tag für alle an der neuen Linie liegenden Ortschaften und ganz besonders für den Hauptort Glarus als Festtag galt, ist wohl selbstverständlich. Der Bahnhof war mit Triumphbogen und unzähligen Flaggen ausgerüstet, die Zufahrtstraße nach dem Rathaus mit Reihen von jungen Tannbäumchen, die unter sich durch Guirlanden verbunden waren. Daß auch zahlreiche — gelungene und weniger gelungene, poetische und prosaische — Inschriften nicht fehlten, war gegeben. Um halb 9 Uhr entboten vom Burghügel herab Kanonen ihren Festgruß, und begaben sich, an der Spitze das Kadettenkorps der Sekundarschule, die Standeskommission und der Gemeinderat von Glarus zum Bahnhof, wo die Wagen zu ihrer Aufnahme bereit waren. Um 10 Uhr langte der Zug in der Rosenstadt an, eine halbe Stunde später kam der Hauptzug von Rüti her, mit ihm der Präsident der Vereinigten Schweizerbahnen, sowie der damalige Betriebs-Direktor, Herr Bernhard Simon, mehrere Mitglieder des Verwaltungsrates und eine große Zahl Gäste. Nachdem hier Gruß und Gegengruß gewechselt worden, ging's in den „Freihof" hinüber, wo ein gutes Frühstück bereitet war und auch der Strom der Festreden zu fließen begann (Oberst Breni von Rapperswil, Landammann Curti von St. Gallen, alt Landammann Jenni von Ennenda, Dr. Kaiser von Zug, Dr. J. J. Blumer von Glarus). Um 1 Uhr war die Lokomotive zur Abfahrt bereit, um die in Rapperswil versammelten Gäste nach Glarus zu bringen und unterwegs auf verschiedenen Stationen weitere Ehrengäste aufzunehmen.

„Es war halb 4 Uhr, als unter Kanonendonner der großartige Festzug in Glarus anlangte, die Locomotive mit einem

---

*) Der Verfasser, der damals alle Samstag-Nachmittage von Betschwanden nach Glarus pilgerte, um bei Rektor P. Leuzinger Unterricht im Griechischen (Xenophons Anabasis) zu empfangen, erinnert sich, daß er bei dieser Gelegenheit auch die Ankunft der ersten Lokomotive mitansehen durfte. „Aber, gelt-au, das isch ä handläche Ruedeli," bemerkte ihm ein Bauersmann, der neben ihm stand, dasselbe Schauspiel anzusehen.

St. Fridolin geschmückt, der segnend seine Hände ausbreitete, und die Wagen mit Epheu bekränzt. Eine zahllose Menschenmenge war zum Empfang der Gäste bereit, die sich in schön geordnetem Zug der Kirchwegstraße zu bewegten, von dort bis zum Brunner'schen Etablissement, die Abläsch hinein, durch den Landsgemeindeplatz wieder der Hauptstraße zu, bis zum Spielhof hinauf und zurück ins Regierungsgebäude. Ueberall waren die Häuser mit Teppichen, Fahnen, Erzeugnissen glarnerischen Gewerbefleißes und manch' sinnreichen Insignien geschmückt; zwei vortreffliche Musiken und die Kadetten bildeten das Geleit, wobei die Weibel, in die Standesfarben gekleidet, nicht fehlen durften. Auf dem Regierungsgebäude entwickelte sich bald ein gewaltiges Redefeuer. Der Präsident des Verwaltungsrates der Vereinigten Schweizerbahnen, Herr Wirth-Sand, begann mit einem trefflichen Gruß an die Glarner, zu denen sie heute der gewaltige Neuerer, St. Fridolin, mit der Locomotive eingeführt. Herr Landammann Dr. Heer*) entwickelte in einer sinnvollen Rede die hohe Bedeutung der Eisenbahnen für die Gegenwart, hieß sie hoffnungsreich willkommen und verdankte den Leitern des Unternehmens ihre außergewöhnliche Energie, mit welcher sie das großartige Werk ausgeführt. Herr Landammann Hoffmann sprach als Repräsentant der St. Galler Regierung die freudige Erwartung aus, daß die neue Bahn ein neues Bindungsmittel

---

*) Ich erlaube mir, aus der Rede Heers eine Stelle herauszuheben: „Wird die Eisenbahn für unser Land eine neue Aera der Blüte und des Wohlstandes begründen, wie manche hoffen, oder wird sie vielmehr unsere Mittelklassen durch auswärtige Konkurrenz, unsere Arbeiterbevölkerung durch Befriedigung der Genußsucht, alle durch Verteuerung wesentlicher Lebensbedürfnisse schwer beeinträchtigen, wie gar viele befürchten? Nicht leicht ist es, diese Frage mit Sicherheit zu beantworten; die Zeit wird es lehren und wahrscheinlich wird ihr Verdikt dahin lauten, daß die einen etwas zu viel gehofft, die andern viel zu viel gefürchtet haben, daß überhaupt eine Eisenbahn nicht imstande sei, ein Land glücklich oder unglücklich zu machen, und daß die Bedingungen wahrer Volkswohlfahrt nach wie vor nicht sowohl in äußern Veranstaltungen, als vielmehr in dem tüchtigen und strebsamen Sinne der Menschen liegen. Warten wir indessen den inappellablen Spruch der Zeit und Erfahrung ruhig ab; für heute bedarf es für uns gar nicht einer mathematischen Antwort auf die vielbestrittene Frage; auch ohne solche haben wir hinreichenden Grund, uns der Eröffnung der Eisen-

für die durch vielfache gleichartige Interessen und Verhältnisse einander nahe stehenden Kantone werde, und sah die Zeit voraus, da Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverwaltung vereinigt der schweizerischen Nation vermehrten Segen bringen werden. Nun ging's Schlag auf Schlag! Planta und Gadmer von Chur, Curti, Breni und Kaiser von St. Gallen, Pfarrer Streiff, Präsident Dr. Tschudi, Landammann Jenni, Ständerat Dr. Blumer von Glarus und Hæberli von Weinfelden, Repräsentant der Nordostbahn, führten, jeder nach seiner Weise, bald in Ernst, bald in Humor gekleidet, ihr Eisenbahnthema durch, bis zuletzt niemand mehr zuhören mochte und angezeigt wurde, daß die Locomotive parat stehe, die Rückreise bis Zürich und St. Gallen anzutreten. Um 8 Uhr war die Tafel aufgehoben. Feuerwerk und Musik hatten auch einem weitern Publikum den Festabend verschönert, und jedenfalls wird der Eröffnungstag der glarnerischen Eisenbahn den Glarnern in unvergeßlichem Andenken bleiben. — Am Dienstag stellte die Eisenbahndirektion der glarnerischen Schul-Jugend einen Extrazug unentgeltlich zur Fahrt nach Weesen zur Verfügung, womit das Fest seinen schönen Schluß gefunden hat" („Glar. Ztg." vom 16. Februar 1859).

Gleichzeitig mit der Betriebseröffnung der Bahn Rapperswil—Weesen—Glarus war auch für die Linie Sargans—Murg der Verkehr eröffnet worden. Daß das zwischenliegende Stück

---

bahn zu freuen und der heranbrausenden Lokomotive unser freudiges Willkomm ohne Rückgedanken entgegenzurufen. — Wo immer der menschliche Geist die trennenden Schranken des Raumes und der Zeit überwindet; wo immer er die Kräfte der Natur sich und seinen Zwecken dienstbar macht und die Materie zwingt, daß sie ihm gehorche, da feiert er einen seiner schönsten Triumphe und rückt dem Ziele der uralten Verheißung näher, welche den Menschen die Herrschaft zuteilt über alles Erschaffene. Jede der großen Erfindungen, die der sinnreiche Geist, ganz besonders der letzten Jahrhunderte, in kaum übersehbarer Zahl hervorgebracht hat, hebt die Menschheit — soweit sie davon Gebrauch macht — um eine Sprosse höher auf der Leiter kulturgeschichtlichen Fortschrittes; eben darum aber kann kein Land und Volk sich dem Gebrauche dieser neugeschaffenen Mittel entziehen, ohne daß es Gefahr läuft auf einer niedrigen Stufe stehen zu bleiben und damit, wenn nicht geradezu aus der Reihe der Kulturvölker auszuscheiden, doch wenigstens in dem allgemeinen Wettlauf der Nationen für lange, wo nicht für immer, zurückzubleiben."

Murg–Weesen auf dieselbe Zeit noch nicht fertig gestellt werden konnte, war durch die Schwierigkeiten des dortigen Terrains entschuldigt und kann auch heute jeder, der diese so überaus interessante Strecke genießt, leicht begreifen; waren doch längs des Walensees nicht weniger als 10 Tunnels zu erstellen: durch den Bommelstein 627 Schweiz. Fuß (188 Meter) lang, durch das Murgbühel 370 Fuß lang, durch die Roßplatte 379 Fuß, durch den Stutz 392 Fuß, beim Hechlenhorn unmittelbar nacheinander zwei Tunnels von 286 und 378 Fuß, durch das Staudenhorn 822 Fuß, und durch die Glattenwand und den Walenberg unmittelbar nacheinander 3 Tunnels von 737, 644 und 833 Fuß Länge.

Konnte vorderhand die Strecke Murg—Weesen noch nicht eröffnet werden, so vermittelte inzwischen das Dampfboot „Splügen" den Verkehr zwischen Weesen und Murg, indem es täglich zweimal „im Anschluß an die Bahnzüge in Murg und Weesen" die Fahrt „von Weesen über Mühlehorn nach Murg" und von Murg nach Weesen ausführte. Dienstag den 28. Juni konnte dann auch noch dieses Stück kollaudiert und Freitag den 1. Juli der Betrieb eröffnet werden — mit Rücksicht auf die Zeitumstände, den Krieg zwischen Oesterreich und Italien-Frankreich und seine Folgen für die Schweiz, ohne besondere Festlichkeiten.

Der unterm 1. Juli 1859 veröffentlichte Fahrplan sah täglich drei Züge nach Zürich und Chur und ebenso drei Züge von Chur und Zürich nach Weesen und Glarus vor: Von Zürich sollte morgens 5.30 der erste Zug nach Weesen—Glarus abfahren, 8.37 in Glarus eintreffen (also mit einer Fahrzeit von 3 Stunden 7 Minuten), der zweite 10.40 abfahren, der dritte 2.25, Ankunft in Glarus 5.20. Für die von Glarus nach Zürich fahrenden Züge war die Abfahrt auf 6.15, 9.50 und 5.32 festgesetzt, die Ankunft in Zürich auf 9.20, 1.10 und 8.30.

Für den Verkehr nach Chur bestimmte der Fahrplan: Abfahrt von Glarus 6.15, 1.— und 4.15, Ankunft in Chur 10.28, 4.— und 7.17; Abfahrt von Chur 4.45, 8.10 und nachmittags 4 Uhr; Ankunft in Glarus 8.37, 11.02 und nachmittags 6.40.

Zwischen Weesen und Glarus fuhren täglich 5 Züge hin und her mit einer Fahrzeit von 25—30 Minuten.

Daß nach 2.25 nachmittags kein Zug mehr von Zürich nach Glarus abfuhr, wollte allerdings manchen Glarnern nicht gefallen; das „St. Galler Tagblatt" fand aber, von morgens 9.20 bis 2.25 nachmittags lasse sich schon etwas machen; wer ausgedehntere Geschäfte habe, dem werde es deren Rentabilität schon erlauben, in Zürich zu übernachten. „Uebrigens," bemerkt der Antworter, wohl ein Vertreter der Direktion der V. S. B., etwas spitz, „kann man nicht begreifen, wie wegen einer kleinen Unbequemlichkeit gleich über neue Vorkehrungen hämische Bemerkungen gemacht werden können, während jedermann bekannt ist, wie *knauserig* man verfuhr, als es sich um *Convertirung* der Aktien handelte."

Der damit ausgesprochene Vorwurf der Knauserei galt dem glarnerischen Landrat wegen seines Beschlusses vom 25. Mai 1859. Da die V. S. B. für den Betrieb der Bahn wie für Bezahlung ihrer Schulden bares Geld bedurften, hatte die Generalversammlung ein neues Anleihen von 12 Millionen Franken beschlossen. Bei demselben sollte den alten Aktionären in der Weise der Vortritt eingeräumt werden, daß sie ihre Aktien durch entsprechende Nachzahlungen in sogenannte Prioritätsaktien und Obligationen umwandeln konnten. Dabei war das Verhältnis der drei Klassen folgendes: „In erster Linie stehen die Obligationen zu 5 % verzinsbar, solange der Ertrag zur Deckung ausreicht (gewissermaßen Vorsatz); hierauf folgen die neugeschaffenen Prioritätsaktien, die, wenn über den erforderlichen Obligationenzins noch etwas übrig bleibt, bis zu 5 % ihren Teil erhalten (gleichsam Nachsatz); bleibt dann noch etwas übrig, so erhalten es pro Rata die alten Aktien (gleichsam laufende Schulden)." Nun hatte der Rat zwei Jahre vorher von den seinerzeit gezeichneten 1000 Aktien 450 in Obligationen umgewandelt; dagegen glaubte er sich nicht kompetent, bei der neuen Konversion auch die restierenden 550 Aktien in Obligationen und Prioritätsaktien verwandeln zu lassen, da diese Umwandlung neue Geldopfer erfordere. Im Landrat, an den deshalb die Sache gewiesen wurde, beantragten verschiedene Redner, die geforderte Barzahlung zu wagen,

d. h. die gewünschte Konversion vorzunehmen. Allerdings habe 1859 das Unternehmen die Obligationen noch nicht voll zu 5 % verzinsen können; dagegen stehe zu hoffen, daß in Zukunft bessere Resultate erreicht werden. „Das ganze Geschäft müsse als Finanzoperation betrachtet werden; wenn man nichts wage, so sei ein großes Kapital verloren, und wenn man frisch zugreife, so könne noch ein bedeutendes gerettet werden; es wäre unverantwortlich, nicht teilzunehmen, und es sei in der Pflicht des Landrates, sich *für* Conversion auszusprechen" (so vor allem Ratsherr P. Jenny). „Die meisten Behörden und Korporationen in St. Gallen, Graubünden etc. haben sich bereits für eine neue Beteiligung ausgesprochen; dieselben können gewiß auch rechnen und finden es ihrer Stellung angemessen, zu convertieren." Andere Mitglieder fanden dagegen, das Land Glarus habe nun genug geleistet; es habe den Zweck, den seine Aktienzeichnung hatte, erreicht, die Eisenbahn nach Glarus erlangt. Ein Mehreres könne von ihm nicht erwartet werden. Allerdings werden die 550 Aktien, die noch im Besitze des Landes sich finden, wenn man nicht konvertiere, keinen Zins abwerfen; aber eine Konversion mit neuer Barzahlung würde neue Opfer bedeuten, da die Zukunft der V. S. B. kaum größere Erträgnisse in Aussicht stelle. Es könnte geschehen, daß nicht einmal die Obligationen von ihr voll verzinst werden könnten. Ein Privatmann könne „spekulieren", eine Landesobrigkeit dürfe das nicht tun. Verschiedene Redner bestritten geradezu dem Landrat das Recht zu einer solchen Operation, welche eine neue Subvention bedeuten würde und deshalb nur von der Landsgemeinde beschlossen werden dürfe. Mit 35 gegen 31 Stimmen lehnte der Landrat die Konversion ab, wodurch er allerdings von verschiedenen Seiten sich den Vorwurf der Knauserei zuzog.

Diesem Beschluß entsprechend notiert die Landesrechnung von 1859 als Aktiven des Landes Glarus: Obligationen der V. S. B. = 225 000 Fr., 550 Aktien der V. S. B. (pro memoria).

In gleicher Weise wie der Landrat, entschied am 1. Juni auch die Tagwensversammlung von Glarus mit Rücksicht auf die noch zuständigen 50 Eisenbahn-Aktien (30 waren früher

konvertiert worden). „Man wolle nicht das gute Geld noch zum schlechten legen."

Wenn diese Beschlüsse der Glarner vom Verwaltungsrat der V. S. B. übel aufgenommen wurden, so machten die Glarner umgekehrt den Regenten der V. S. B. den Vorwurf, daß sie einen ihrer Landsleute aus vermeintlichen Sparsamkeitsrücksichten ungerecht behandelt hätten. In der vorausgehenden kritischen Periode hatte der Glarner Bernhard Simon durch seine Einsicht und Tatkraft um die Förderung der Interessen der V. S. B. große Verdienste sich erworben.*)

Unterm 13. Juli 1859 muß aber die „Glar. Ztg." melden: „Herr Simon, dem eine fernere Wirksamkeit in ungefähr gleicher Stellung wie bisher geradezu unmöglich gemacht wurde (da er keineswegs je ein willenloses Werkzeug des Pariser Regimentes geworden wäre), tritt ganz vom Bahndienst zurück und wird durch Ingenieur Pestalozzi ersetzt. Bei Simon heißt es wieder einmal: Der Mohr hat seine Pflicht getan, er kann gehen."

Nicht unbegründet war auch eine Klage, welche ein Einsender in der „Gl. Ztg." vom 3. Dezember 1859 erhob, der sich darüber beklagte, daß die Eisenbahnwagen III. Klasse nicht geheizt werden, währenddem man die der II. Klasse oft nicht zum Aushalten erhitzt finde. „Glauben denn vielleicht die Eisenbahnherren, daß die weniger begüterte Menschheit auch weniger von der Kälte angegriffen werde als die Reichen, daß man nicht auch Verpflichtungen habe, für jene zu sorgen?" Wie begründet diese Klage in der Tat war, kann ich meinerseits durch eine eigene liebliche Erinnerung bestätigen. Am 26. Dezember (Nachweihnacht) 1863 fuhr ich als stud. theol. von Zürich nach Glarus, um die nächsten 8 Tage zu Hause in den Ferien zuzubringen. Die Fahrt hatte ungefähr vier Stunden gedauert. Als wir uns Glarus näherten und ich meinen Tornister aufschnallen wollte, glaubte ich nicht mehr stehen und gehen zu können, und doch hatte ich noch 2½ Stunden —

*) Vergl. Joh. Dierauer: Bernhard Simon, Architekt, 1816—1900; ein Lebensbild, herausgegeben vom Historischen Verein des Kts. St. Gallen, pag. 14—16.

nach Betschwanden — zu marschieren; einmal in Bewegung, ging es auch, obschon der ganz leere Geldbeutel es nicht erlaubte, mir vorher in Glarus einen Teller warme Suppe zuzuführen.

b) Die Nord-Ost-Bahn (N.O.B.), die Hinterländerbahn und Ziegelbrücke-Näfels.

Als es sich darum handelte, die Konzession einer Eisenbahn von Weesen nach Glarus zu erteilen, wurde von einzelnen aufgeklärten Herren die Befürchtung ausgesprochen, daß dadurch verschiedene Lebensmittel verteuert würden (oben pag. 130). Mit Grund stellte der damalige Landesstatthalter Dr. J. Heer dem die Hoffnung gegenüber, daß durch die Erleichterung des Transportes manche Lebensbedürfnisse in Zukunft von uns billiger beschafft werden könnten. Bald nach Eröffnung der Eisenbahn wurde auch für die glarnerischen Konsumenten in der Tat diese angenehme Folge bemerkbar. So lese ich in einem Privatbrief vom November 1860: „Wie sich doch durch die Eisenbahnen bis in alle Talwinkel die Lebensverhältnisse wunderlich umkehren! Während ehedem in unserm Ländchen Kartoffeln im Ueberfluß sogar zur Ausfuhr wuchsen, kamen diesen Herbst bei unserer Mißernte Kartoffeln in großer Menge aus Deutschland nach Glarus. Wir selber haben die schönsten lachenden Kartoffeln von Mannheim her. Auch Steinkohlen kommen jetzt häufig in unser Großtal aus Frankreich her, Bauhölzer aus Bündten bis Linthal."

Solche Erfahrungen, sowie die Bequemlichkeit des Reisens mußten auch den Tälern den Wunsch nahe legen, die Eisenbahn noch näher zu erhalten. Schon 1852, als es sich um die Konzessionierung der Zweigbahn Weesen—Glarus handelte,*) hatte Ratsherr Peter Jenni von Schwanden**) beantragt, der zu erteilenden Konzession einen Beisatz anzufügen, durch welchen eine allfällige Fortsetzung der Zweigbahn nach

*) Landratssitzung vom 29. Dezember 1852, oben Seite 129.

**) Mitglied des Gründungskomitees der S. O. B., oben Seite 129, Anmerkung.

Schwanden oder weiterhin zum voraus bewilligt würde. Um nicht durch einen solchen Zusatz das Erreichte, die Bewilligung einer Bahn bis Glarus, zu gefährden, mußte damals darauf verzichtet werden. Als dann aber jenes nächste Ziel erreicht war und die bis Glarus erstellte Eisenbahn die gesamte Bevölkerung die Vorteile des neuen Verkehrsmittels erfahren ließ, tauchte bei den verschiedensten Gelegenheiten der Wunsch nach Fortsetzung der Linie bis Schwanden oder noch lieber bis Linthal wieder auf.

Diese Wünsche in die Tat umzusetzen, versammelten sich am 31. März 1867 im „Adler" in Schwanden unter der Leitung von Nationalrat Peter Jenny, jünger, Delegierte sämtlicher Gemeindebehörden des Groß- und Kleintals, sowie von Mitlödi und Ennenda, und beauftragten ein 21gliedriges Aktionskomitees aus sämtlichen beteiligten Gemeinden mit der Weiterführung der Sache.

Ohne auf seinem Wege Gras wachsen zu lassen, richtete dieser Ausschuß auch schon am 5. April an den „hohen dreifachen Landrat des Kantons Glarus" das Gesuch: „Die Vermessungen, Pläne und Kostenberechnungen einer Bahn Glarus—Linthal zu dekretieren und mit Beförderung vornehmen zu lassen." Das war nun allerdings etwas rasch gehandelt, und es ist begreiflich, daß die Bürger der andern Landesteile fanden, ehe an den Staat eine solche Zumutung gestellt werde, sollte der zunächst interessierte Landesteil doch auch Opfer zu bringen sich bereit erklären.

Als am 10. April der Landrat zur Behandlung des Gesuches gelangte, eröffnete derselbe Dr. Jenni von Ennenda, der 1852 einer Eisenbahn Weesen—Glarus die Konzession verweigern wollte, die Diskussion. Er tut es,*) „nicht um die Eingabe, die die große Bedeutung einer Eisenbahn für die beteiligte Landesgegend hervorgehoben hatte, zu widerlegen, vielmehr mag er es der Bevölkerung des Großtals gönnen, wenn solche ihr Anstreben zu realisieren vermag, legt aber als Repräsentant der ehrs. Gemeinde Ennenda sein Veto gegen die Zumutung ein, als sei die Bevölkerung seiner Vater-

*) Wir folgen hier dem Referat der „N. Gl. Ztg." vom 13. April 1867.

gemeinde damit einverstanden und als habe solche Freude daran, wenn ihre schönen Allmeinden durch die Eisenbahn quer durchschnitten würden. Das Komite sei hier offenbar zu weit gegangen und habe in unberechtigter Weise Ennenda in Mitleidenschaft ziehen wollen. — Appellationsrichter Hefti von Hätzingen begreift, daß die Eingabe überrascht habe. Indessen sei die Frage über Fortsetzung der Bahn schon längst Gegenstand ernster Erörterung gewesen. Die Amtsberichtskommission habe verdankenswert diese Frage in ihrem Referate aufgegriffen und gerade dieses Vorgehen habe den Impuls zu einer Versammlung gegeben. Die Männer, die dabei getagt, haben allesamt *die* Ueberzeugung ausgesprochen, daß mit einer bloßen Korrektion der dermalen bestehenden Straßen dem Großtal nicht gedient sei — die Fortsetzung der Eisenbahn von Glarus nach Linthal könne allein das vorhandene Bedürfnis befriedigen. Das Gesuch, welches an den h. Landrat gestellt werde, sei bescheidener Natur. Die Vorarbeiten, um die es sich dermalen handle, werden nicht über 10 000 Fr. kosten, während eine entsprechende Korrektion der Landstraße eine weit stärkere Summe beanspruche, und doch würde damit sehr wenig oder nichts getan sein. Die Landstraßen kosten nur Geld und werfen keine Rendite ab, während bei den Eisenbahnen gerade das umgekehrte Verhältnis zutreffe. Er sei gefaßt darauf, daß man ihm einwenden werde: die projektierte Schienenwegverbindung von Glarus nach Linthal koste unerschwinglich viel Geld — der Verkehr sei nicht derart, daß auch nur eine bescheidene Rendite zu gewärtigen sei — auch die Kompetenzfrage werde schwerlich ausbleiben —; dies alles entmutige ihn jedoch nicht, für die Anregung mit aller Kraft einzustehen. Was vorab den Kostenpunkt anbelange, gebe er zu, daß die Realisierung des Projektes mit großem Kostenaufwand verbunden sei — und wenn einmal die Erstellung der Bahn dekretiert werde, so werde das Hinterland große, schwere Opfer bringen müssen; das Land habe Hülfsquellen genug, um auch dieser Anforderung in entsprechender Art nachhelfen zu können. Was die Ertragsfähigkeit der Bahnstrecke anbelange, so könne allerdings in den ersten Zeiträumen die Rentabilität nicht hoch in Anschlag gebracht werden. Eine

Zukunft sei aber dem Unternehmen nicht abzusprechen. Vor 20 Jahren sei die Industrie im Großtal nur dem Namen nach, nicht aber in ihrer Ausführung bekannt gewesen. Jetzt seien über 140 000 Spindeln, über 2300 Webstühle in Tätigkeit und über 1000 Drucktische beschäftigen die arbeitende Klasse. Diese Verkehrsvermehrung sei das sicherste Beweismittel dafür, daß mit der Zeit das Unternehmen prosperieren werde. Bezüglich der Kompetenzfrage lasse sich anführen, daß der h. Landrat schon oftmals nach Schluß des Memorials Verhandlungspunkte aufgenommen und dem Entscheid des hohen Gewalts unterstellt habe. Der gute Wille werde auch in vorwürfiger Frage den zum Ziele führenden Ausgangspunkt zu finden wissen. Wenn dann weiterhin die Vorhaltung gemacht werden wolle, daß das Unternehmen eine Privatsache sei, so müsse er auch diesem Einwurf mit dem Bemerken entgegnen, daß jene Zeiten vorüber seien, wo man für allgemeine Zwecke die Kräfte einzelner Privaten so beansprucht habe, daß solche an den Bettelstab geraten seien. Der Sprecher zitiert die daherigen Erfolge in Neuenburg — weist dann aber auf Bern, Aarau und St. Gallen (Toggenburger-Bahn) hin und findet, daß nur vereinte Kraft stark mache; er glaubt auch, der opferwillige Geist, wie solcher nach der Brandkatastrophe sich gezeigt habe, werde heute noch existieren, und spricht deshalb die Hoffnung aus, die h. Versammlung werde die Eingabe des Komites an den h. Rat mit dem Auftrag zurückweisen, daß er sofort die nötigen Veranstaltungen zu treffen habe, damit die erforderlichen Vermessungen vorgenommen und die Anfertigung der Pläne etc. besorgt werde."

Diesem Votum gegenüber stellte Appellationsrichter K. Müller von Näfels den Antrag auf Abweisung des Antrages; das Unternehmen sei Sache der Privaten und nicht des Staates.

Auch Präsident Dr. Blumer ist überrascht, mit welch' hastiger Eile die Angelegenheit in die Behörde hineingeworfen werde. Gleich als ginge es eine Festung zu erobern, sei in dem Vorgehen des Komitees Schlag auf Schlag gefolgt. Kaum vor acht Tagen sei die Frage aufgetaucht, und heute schon werde dem Landrat die Zumutung gemacht, daß er einfach ja sage. Solch tief eingreifende materielle Fragen bedürfen Zeit und

ruhige, überlegte Beratungen. Das Komitee habe total den unrichtigen Weg eingeschlagen. Rat oder Landsgemeinde allein seien die kompetenten Behörden, die entscheidend einwirken können. Wenn es sich nur um eine Subvention (an die Vermessungskosten) handle, so könne Landammann und Rat helfen; wolle aber der Bau dem Staat überbunden werden — und das Votum des Herrn Hefti scheine darauf abzuzielen — so sei allein die Landsgemeinde dazu kompetent. Vor dem Staatsbau aber sei aufs Eindringlichste zu warnen. Wohin Bern und Freiburg mit ihren Staatsbauten gekommen, sei bekannt, und diese Beispiele seien gewiß warnend genug.

Bei der Abstimmung erhielt der Antrag, den Gegenstand noch an die diesjährige Landsgemeinde zu weisen (Antrag von Dr. Trümpi, Schwanden) 35 Stimmen (dagegen: 55 Stimmen). Für den Antrag, in die Materie wegen Mangel an Kompetenz nicht einzutreten, erhoben sich 56 Stimmen, während 37 Votanten die Angelegenheit mit *bestimmtem Auftrag* an Landammann und Rat weisen wollten (nach Antrag Hefti). Endlich wurde mit 51 gegen 47 Stimmen nach Antrag von Dr. J. J. Blumer beschlossen: der Landrat tritt wegen Mangel an Kompetenz in Sache nicht ein, wohl aber überweist er die Petition an den Rat zu geeignet findender Verfügung.

Mit Rücksicht auf die im Landrat ausgesprochenen Bedenken verzichtete die am Ostermontag (22. April) tagende Versammlung der Interessenten darauf, sofort an Landammann und Rat mit einem Gesuche zu gelangen; zuerst sollen die beteiligten Kreise zeigen, daß sie ihrerseits in erster Linie zu Opfern bereit seien. So wurde denn das provisorische Komitee beauftragt, „Gründungsaktien à 25 Fr. bis zum Betrag von wenigstens 10 000 Fr. aufzunehmen, um die Kosten für die Vorstudien für eine Bahn von Glarus nach Linthal zu decken. Diese Gründungsaktien sollen bei einer Verwirklichung des Unternehmens das Recht haben, konvertiert zu werden. Sobald obige Summe gezeichnet ist, hat das Komitee Auftrag, an Landammann und Rat zu gelangen, damit dieser einerseits die Erlaubnis erteile, Vermessungen auf Privateigentum vorzunehmen, anderseits einen angemessenen Beitrag an die Vermessungskosten dekretiere."

Die damit eingeleitete Aktienzeichnung fand auch bei Privaten und Gemeinden des Hinterlandes günstige Aufnahme. Am 25. Juni 1867 konnte dem Rat mitgeteilt werden, daß über 500 Aktien*) gezeichnet seien, somit bereits mehr als 12 500 Fr. für die Vorstudien zur Verfügung stehen. Das provisorische Komitee ersuchte deshalb Landammann und Rat:

1. es seien ihm die Vermessungen auf Privat-, Gemeinde- und Korporationseigentum gegen Abhebung allfälligen Schadens zu gestatten:
2. es werde die Erlaubnis gegeben, daß Straßeninspektor Schindler, sofern er außer seinen amtlichen Verpflichtungen die Zeit erübrigen könne, für die in Aussicht genommenen Vorarbeiten beansprucht werde;
3. der Rat möge bei der Tit. Direktion der V. S. B. sich dafür verwenden, daß Bahningenieur Bürgi gestattet werde, sich bei Festsetzung des Tracés, sowie mit seinen Informationen zu beteiligen, und
4. (und das war eine Hauptsache) der Rat möge namens des Landes sich bei der Aktienzeichnung beteiligen.

Diesen bescheidenen Wünschen gegenüber zeigte sich der Rat auch durchaus willfährig, erfüllte die 1—3 gestellten Ansuchen und übernahm für den Kanton 120 Aktien (= 3000 Franken).

Auf dieses hin konstituierte sich schon am folgenden Tag (26. Juni) die Aktionärversammlung und bestellte zur Weiterführung der Arbeiten ein siebengliedriges Komitee, als Präsident: Nationalrat (Konsul) Peter Jenny, jun., Schwanden, als Mitglieder: Oberst (Ratsherr) Joh. Heinrich Hefti-Trümpi, Hätzingen, Oberst J. Tschudi, Schwanden, Landrat F. Glarner, Stachelberg, Ratsherr Konrad Blumer, Schwanden, Ratsherr Frid. Hefti-Luchsinger, Adlenbach, und Fabrikant J. Becker-Hefti, Hätzingen.

Im Auftrag dieses Komitees machten denn auch Straßeninspektor Schindler und Ingenieur Bürgi sich so bald wie möglich an die ihnen übertragene Aufgabe. Im Oktober 1868

*) Schwanden hatte sich dabei mit 231 Aktien beteiligt, die übrigen Gemeinden des Großtales mit 234, Mitlödi mit 36 und das Sernftal mit 20 Aktien.

hätte Schindler die fertigen Pläne und Kostenberechnungen dem Eisenbahnkomitee einreichen können, worauf sie Herrn Bürgi, der bei der Aufnahme des Tracés sich mit betätigt hatte, zur endgültigen Prüfung übergeben wurden. Nun waren aber jene Wasserverheerungen vom Oktober 1868 eingetreten, welche verschiedenen Gegenden unseres Schweizerlandes ungeheuren Schaden zufügten und durch welche auch dem Ingenieur der V. S. B. ein überaus großes Maß unvorhergesehener Arbeiten für Wiederherstellung der seiner Oberaufsicht unterworfenen Linien überbunden wurde.

Trotz bestem Willen mußte er schließlich die Erklärung abgeben, in nächster Zeit die ihm übertragene Arbeit nicht ausführen zu können, und so sah sich das Eisenbahnkomitee genötigt, sich nach einem Ersatz umzusehen. Der an Herrn Bürgis Stelle berufene, in Eisenbahnbauten wohl bewanderte Ingenieur Olivier Zschokke in Aarau übernahm auch in sehr energischer Weise die Prüfung der Schindler'schen Pläne und anerbot sich zugleich, seinem Gutachten auch eine Uebernahmsofferte für den Bau der Linie beizufügen.

Ueber diesen Verhandlungen war immerhin so viel Zeit verflossen, daß, als die Aufforderung zur Einreichung von Memorialsanträgen für die Landsgemeinde 1869 erfolgte, das Eisenbahnkomitee noch nicht imstande war, fertige Pläne und Kostenberechnung vorzulegen. Der von ihm eingereichte Memorialsantrag ging deshalb dahin: „Für den Fall der Fortsetzung der Eisenbahn von Glarus nach dem Hinterlande möge sich das Land mit einer entsprechenden, *per Kilometer festzusetzenden Summe* als Aktionär am Unternehmen beteiligen."

In der diesem Antrag beigefügten Begründung teilte das Eisenbahnkomitee mit: „Die ganze Länge der Linie Glarus—Linthal beträgt 15,882 Kilometer oder 52 480 Fuß. Sie ist in drei Abteilungen oder Baulose eingeteilt, nämlich:

I. Abteilung von Glarus bis Schwanden. Länge 5,3565 km.
II. Abteilung von Schwanden bis Luchsingen-Hätzingen. Länge 4,841 km.
III. Abteilung von Luchsingen-Hätzingen bis Linthal. Länge 5,495 km.

Die sämtlichen Erstellungskosten der Linie Glarus—Linthal sind von Herrn Oberst Schindler — inbegriffen 10 % Zuschlag für Unvorhergesehenes — auf 2169100 Fr. veranschlagt. Das gesamte Gefäll beträgt 576 Fuß oder 11 ‰ im Durchschnitt, mit größern oder geringern Varianten in den einzelnen Losen. — Ob nun die ganze Strecke auf einmal oder in einzelnen Abteilungen sukzessive zur Ausführung komme, richtet sich nach den Umständen, welche unmöglich voraus bestimmt werden können. So viel ist jedermann klar, daß die Ausführung eines Bauloses derjenigen des folgenden ruft, und fraglich kann nur sein, nach welchem Intervalle dies geschehe. Möglicherweise liegt es in der Konvenienz des Ganzen, zuerst nur einen Teil auszuführen, möglicherweise ist das Umgekehrte der Fall. Alles dies sind Fragen der Zeit, deren natürlicher Lösung der Augenblick nicht vorgreifen darf. Am angemessensten erscheint daher die kilometrische Basis, zumal alsdann auch einer allfälligen Verlängerung oder Verkürzung der einzelnen Lose nicht vorgegriffen ist."

Mit der Einreichung dieses Memorialsantrages hatte das Eisenbahnkomitee den Wunsch verbunden, es möchte der Landrat sofort eine Kommission bestellen, welcher die fertigen Pläne und genauen Kostenberechnungen, sobald das Komitee in deren Besitz gelange, mit einem bestimmter zu formulierenden Antrag übergeben werden könnten, sodaß die Angelegenheit doch noch vor die Frühjahrslandsgemeinde 1869 gebracht werden könnte. Der Landrat fand aber, so rasch könne die Sache doch nicht erledigt werden, und da im Oktober sowieso der Nationalratswahl wegen eine Herbst-Landsgemeinde statthabe, sei auch mit der Bestellung der Kommission noch zuzuwarten, um so mehr, da nach der Frühlings-Landsgemeinde der Landrat wieder neu bestellt werde.

Eine neue Verzögerung brachte in die Erledigung der Frage die Anregung eines in Wien wohnenden Glarners — Rudolf Streiff — der das Gründungskomitee auf „ein neues und wohlfeiles Eisenbahnsystem" (System Larmanjat) aufmerksam machte. Während die bisherigen Berechnungen sehr hohe Baukosten in Aussicht stellten, für deren Verzinsung die zu erwartenden Einnahmen kaum ausreichen würden, ver-

sprachen die Mitteilungen des Herrn Streiff, daß bei Anwendung des gedachten Systems „die Herstellung der Bahn von Glarus bis Linthal sich mit einer verhältnismäßig ungemein geringen Summe bewerkstelligen ließe und sozusagen jede finanzielle Schwierigkeit wegfiele." Auch das Gründungskomitee, dem die Beschaffung der nötigen Finanzmittel bereits bange Sorgen verursacht hatte, begrüßte begreiflicherweise die genannte Anregung und ersuchte die Standeskommission, auf amtlichem Wege über die in Frankreich und Oesterreich gemachten Erfahrungen sich Erkundigungen zu verschaffen. Die Standeskommission ihrerseits übernahm auch gerne die Erfüllung dieses Wunsches. Die ihr gewordenen Antworten lauteten aber nicht ermutigend. Das von dem französischen Ingenieur Larmanjat zur Anwendung gebrachte System möge „für bloße Lokalbahnen von untergeordneter Bedeutung, bei denen es sich wesentlich um Ueberwindung sehr steiler Rampen und Zulassung engster Curven handelt, gewisse Vorteile darbieten, aber in unserm Hinterlande, wo die Steigungs-Verhältnisse mäßig und normale Krümmungen leicht innezuhalten sind, würde eine Bahn nach dem System Larmanjat ohne Zweifel übel angebracht sein.*) So sah denn das Eisenbahnkomitee sich veranlaßt, auf das Konzessionsgesuch des Herrn Rud. Streiff zu verzichten. Und unterdessen kam der deutsch-französische Krieg von 1870/71 zum Ausbruch, welcher Projekte von so großem finanziellem Schwergewicht in den Hintergrund drängte.

Erst im Herbst 1871 trat das Eisenbahnkomitee wieder ernstlicher an die Ausführung seiner Aufgabe, um wenn möglich für die Frühlingslandsgemeinde 1872 ein Konzessionsgesuch für eine Eisenbahn von Glarus bis Hätzingen, mit späterer Fortsetzung bis Linthal, einreichen zu können. Für dieselbe wünschte das fragliche Komitee eine Subvention von 60 000 Fr. per Kilometer à fonds perdu („mit Verzicht auf das Kapital und jede Verzinsung"), also für die Strecke bis Hätzingen 600 000 Fr., und wenn Hätzingen—Linthal auch gebaut würde, weitere 300 000 Fr. „Unter Voraussetzung einer der-

*) Amtsbericht von 1869—1872, pag. 29.

artigen Subvention würde dann der Versuch gemacht werden, eine Bau- und Betriebsgesellschaft zu gründen oder sich diesfalls an eine bereits bestehende Unternehmung anzuschließen."

Da aber eine nochmalige Prüfung der von Oberst Schindler aufgestellten Kostenvoranschläge „ernstliche Bedenken" darüber hervorrief, ob mit den von ihm geforderten Summen wirklich auszukommen sei, wünschte das Gründungskomitee selbst nochmalige Verschiebung der Angelegenheit, um so mehr, als die Verwaltung der V. S. B. in Aussicht stellte, ihrerseits im Sommer 1872 das gesamte Aktenmaterial einer erneuten Prüfung zu unterziehen.

In der Zwischenzeit war aber für den Kanton Glarus noch ein anderes Eisenbahnprojekt aufgetaucht, dessen Förderung auch der Hinterländerbahn zu Gute kommen sollte. Es war das die Erstellung einer linksufrigen Zürichseebahn (Zürich—Horgen—Richterswil—Ziegelbrücke). Bei der ersten Verbindung Zürich—Chur (anfangs der 1850er Jahre) hatten die Seegemeinden es versäumt, rechtzeitig für Erstellung der Bahn auf dem kürzesten Wege, längs des Sees, einzutreten; die von ihnen etwas verächtlich angesehene Glattallinie (Wallisellen—Uster—Rapperswil) trug den Sieg davon. Auch in den 1860er Jahren, als es sich um eine Bahn von Zürich nach Luzern handelte, konnten die Seegemeinden nicht auf ein Projekt (Horgen—Zug oder Thalwil—Zug) sich einigen, und die Reppischbahn (Zürich—Altstetten—Zug) trug den Sieg davon. Die Erstellung der Gotthardbahn einerseits, welche auch für die Seegemeinden selbstverständlich von großer Bedeutung erschien, das wahrscheinliche Zustandekommen der Arlbergbahn anderseits, welche als Fortsetzung eine möglichst kurze Verbindung von Weesen nach Zürich*) verlangte, weckten die

*) „Die Eisenbahn, mittelst deren wir seit 1859 mit Zürich in Verbindung stehen, ist gegenüber frühern Verkehrsmitteln allerdings ein großer Fortschritt gewesen; aber an sich ist sie doch eine unnatürliche Abweichung von dem nächsten natürlichen Wege, wodurch die Entfernung der beiden Endpunkte, die man sonst auf etwa 13 Stunden schätzte, auf 17 Stunden vermehrt worden ist; abgesehen davon, daß von Rapperswil nach Wetzikon in eine sonst nahezu ebene Straße eine Steigung von fast 2 % eingeführt wurde. Die Linie Weesen—Lachen—Zürich stellt im vollen Sinne des Wortes eine Restitution des alten, geographisch gerechtfertigten Weges dar." Amtsbericht von 1869—1872, pag. 30.

Seegemeinden auf, um das bisher Versäumte nachzuholen. So gelangte denn im Februar 1871 auch an Glarus die Einladung, sich an Verhandlungen für Erstellung einer linksufrigen Seebahn zu beteiligen. Die glarnerische Regierung nahm in der Tat gerne an den daherigen Besprechungen teil und erklärte sich auch zu etwelchen finanziellen Opfern bereit, doch nur unter der Bedingung, daß mit der Erstellung der Zürichseebahn eine Abzweigung nach Zug verbunden werde. Das entschiedene Eintreten der glarnerischen Abgeordneten (Landammann Dr. J. Heer und Nationalrat P. Jenni) trug wirklich ein Wesentliches für das Zustandekommen der Linie Thalwil—Zug bei. Wenn diese Linie indirekt für den glarnerischen Verkehr von großer Bedeutung war,*) so brachte die Erstellung der linksufrigen Seelinie, die in Ziegelbrücke in das bisherige Eisenbahnnetz der V. S. B. einmündete, den Gemeinden Bilten, Niederurnen und Oberurnen die Gelegenheit, ebenfalls nähere Eisenbahnverbindung zu erhalten. Schon an das Landsgemeindememorial von 1872 stellten die genannten Gemeinden, denen auch Näfels und Mollis sich anschlossen, den Antrag, es möchte die Landsgemeinde sowohl für die Stammlinie (Lachen—Weesen), als auch für eine Abzweigung von derselben gegen Näfels hin Landesbeiträge bewilligen, um eine direkte Verbindung des Unterlandes mit Glarus, unter Vermeidung des Umweges über Weesen, zu ermöglichen. Da damals (Mai 1872) die Erteilung von Eisenbahnkonzessionen noch Sache der Kantone war,

*) „Wird die Seelinie," erklärt mit Grund der Amtsbericht des Rates von 1869, pag. 72, „von einem geeigneten Punkte an (sei es Horgen oder Thalwil) mit dem Sihltal und Zug in Verbindung gesetzt, so gewinnen wir damit für Glarus einen Weg zum Gotthard, der gegenüber demjenigen, den wir jetzt — über Uster—Zürich und Affoltern — benützen mußten, eine Abkürzung von vollen 40 Kilometern (80 gegen 120) in sich schließt und uns den Gotthard nahezu ebenso annehmbar macht, als es einst der Lukmanier gewesen wäre; denn der Punkt, wo diese beiden Pässe sich treffen, — Biasca — liegt via Gotthard, sobald die Linie Thalwil—Zug uns offen steht, nur etwa 4 Stunden weiter von Glarus ab, als via Lukmanier. Man darf also sagen: was durch das Scheitern des Lukmanier-Projektes für uns verloren ging, wird sehr annähernd wieder erreicht, wenn die linksufrige Bahn mit der Zweiglinie nach Zug wirklich gebaut wird."

indem erst mit dem neuen Eisenbahngesetz vom Dezember 1872 diese Kompetenz an den Bund, resp. die Bundesversammlung überging, beschloß die Landsgemeinde vom 5. Mai 1872:

„1. Die Konzession für eine Eisenbahn von der schwyzerischen Grenze unterhalb Bilten bis zum Anschluß an die Vereinigten Schweizerbahnen, soweit solche das Gebiet des Kantons Glarus beschlägt, ist grundsätzlich erteilt.

Der dreifache Landrat ist ermächtigt, die nähern Bestimmungen der Konzessionsurkunde, sowie das Tracé mit der Baugesellschaft zu vereinbaren und definitiv festzustellen.

Dabei ist ganz besonders darauf zu dringen, daß die gedachte Gesellschaft den Bau einer Zweiglinie Niederurnen—Näfels und mittelst derselben den durchgehenden Betrieb bis Glarus übernehme.

„2. Sofern zur Ermöglichung, sei es der Stammlinie oder der Abzweigung Niederurnen—Näfels, der hiesige Kanton lediglich in dem Sinne finanziell in Anspruch genommen werden sollte, daß er für eine Anzahl von Jahren eine gewisse Summe zu ermäßigtem Zinsfuß darzuleihen hätte, so erhält der dreifache Landrat Vollmacht, die angemessen erachtete Beteiligung von sich aus zu bewilligen.

Sollten dagegen weitergehende finanzielle Ansprüche an den Kanton erhoben werden, so ist der Landsgemeinde im Herbst 1872 Bericht und Antrag zu hinterbringen."

Was die finanziellen Opfer des Kantons betrifft, wie sie in Ziffer 2 des vorliegenden Beschlusses in Aussicht genommen waren, waren solche nur für die Stammlinie (Zürich—Lachen—Weesen), einschließlich der nach dem Gotthard hinführenden Abzweigung Thalwil—Zug, notwendig geworden, und auch diese konnten als mäßige bezeichnet werden: der Kanton Glarus hatte für diesen Zweck lediglich eine Summe von 600 000 Fr. in zwei Abteilungen (300 000 Fr. im Jahr 1873 und ebensoviel in dem Zeitpunkt, da die Zweiglinie Thalwil—Zug in Angriff genommen*) würde) der ausführenden Gesellschaft — der Nordostbahn — vorzuschießen, welche

*) Nach den 1873 eröffneten Mitteilungen hätte diese Inangriffnahme 1876 oder 1879 erfolgen sollen. Infolge der über die N. O. B. herein-

ihrerseits verpflichtet war, diese Beiträge von der Einzahlung an mit 3¼ % zu verzinsen und 10 Jahre nachher wieder zurückzuzahlen. Es handelte sich sonach für den Kanton lediglich um einen Zinsen-Ausfall von 1—1¼ % auf den genannten Summen. Die Erstellung der Zweiglinie nach Näfels dagegen wurde dem Kanton sogar ohne finanzielle Opfer zugesichert. Mehr Schwierigkeiten bot die Festsetzung des Tracés. Nach dem ursprünglichen Vorschlag der glarnerischen Regierung hätte die „Linksufrige" erst in Weesen in das Netz der V. S. B. einmünden und die Abzweigung nach Näfels in Niederurnen erfolgen sollen. Gegen diese Zumutung erhob aber die Nordostbahn begründete Bedenken: „ein Zug,der von Zürich her in Niederurnen einträfe, müßte sich hier teilen; diejenigen Güter und Personen, die nach Weesen—Chur bestimmt wären, müßten über die Linth gehen, um in Weesen dem Zug der V. S. B. übergeben zu werden; diejenigen, die nach Näfels—Glarus kommen sollten, müßten mit einem andern Zug nach dieser Richtung befördert werden. Nimmt man nun an, daß diejenige Lokomotive und dasjenige Zugspersonal, die von Zürich herkommen würden, ihren Weg nach Weesen fortsetzen, so hätte es für die kurze Strecke Niederurnen—Näfels eventuell Glarus einer zweiten Lokomotive und eines zweiten Zugspersonals bedurft — ein Aufwand von Mitteln, der als ein unverhältnismäßiger anerkannt werden mußte, wenn man bedenkt, daß dieser Aufwand sich das ganze Jahr hindurch alltäglich wenigstens 3—4 Mal wiederholt hätte." Deshalb hätte die N. O. B. eher auf die glarnerische Konzession verzichtet, um unterhalb Bilten, außer der glarnerischen Kantonsgrenze, den Uebergang auf das rechte (st. gallische) Ufer des Linthkanals zu gewinnen, wenn die glarnerische Regierung auf einer Abzweigung in Niederurnen bestanden hätte. Statt dessen erbot sich die N. O. B., die linksufrige Linie nach Ziegelbrücke zu führen, dort in das Netz der V. S. B. einmünden zu lassen und von dort aus eine Zweigbahn über Niederurnen nach Näfels zu erstellen. In diese Abänderung des Tracés und damit in die Schaffung des im letzten Jahrzehnt so

---

gebrochenen Katastrophe wurde der Bau der Linie derart verzögert, daß die Linie Thalwil—Zug erst am 1. Juni 1897 eröffnet werden konnte.

oft besprochenen und vielgerügten „Dreieckes" willigten seinerzeit die glarnerischen Behörden um so eher ein, als sie sich sagten: eine Bahn, die erst in Weesen an die V. S. B. anschließt, gestattet allerdings eine Zweiglinie von Niederurnen nach Näfels, welche für den Verkehr in der Richtung nach Lachen und Zürich (auf der linksufrigen Zürichseebahn) den Umweg über Weesen erspart; aber für denjenigen Verkehr, der nach dem Gaster, nach Rapperswil, nach dem Glattal, Winterthur usw. geht und sich nach wie vor auf den Schienen der V. S. B. bewegt, wäre von Näfels aus mit jener Zweiglinie *gar nichts gewonnen;* derselbe wäre gezwungen, ganz wie bisher in Weesen die Linie der V. S. B. zu erreichen und also den Umweg von da nach der Ziegelbrücke mit in den Kauf zu nehmen.

Indem aus diesen Gründen die glarnerischen Behörden in die angezeigte Veränderung einwilligten, wurde es möglich, mit der Eröffnung der Stammlinie Zürich—Lachen—Ziegelbrücke auch das Teilstück Ziegelbrücke—Näfels schon am 20. September 1875 dem Betrieb zu übergeben.

Die eben besprochene Lösung*) der Frage der linksufrigen Zürichseebahn und ihrer Zweiglinie nach Näfels kam aber, wie wir schon andeuteten, auch der seit 1867 pendenten Frage der Hinterländerbahn sehr zu statten. Noch im Dezember 1872

---

*) Wenn ich oben bemerkte, daß die Zweiglinie Ziegelbrücke—Urnen—Näfels ohne finanzielle Opfer für das Land Glarus zustande kam, ist diese Mitteilung dahin zu ergänzen, daß bei dieser Gelegenheit der Bahnhof Näfels-Mollis auf den dringenden Wunsch der Gemeinde Mollis dieser näher gerückt wurde. Der Amtsbericht von 1875/76 bemerkt darüber: „Trotz der Einsprache ab Seite einer Anzahl Beteiligter gegen eine Aufwärtsverlegung des Stationsgebäudes, trotz der großen Kosten für Erweiterung der Station, trotz der anfänglich geringen Bereitwilligkeit der beteiligten Eisenbahngesellschaftsbehörden ist nun die Station verlängert, das Stationsgebäude wesentlich erweitert und um ein Namhaftes nach Süden gerückt worden, so daß auch die Gemeinde Mollis, welche anfänglich eine viel weitergehende Aufwärtsverlegung anstrebte, sich nachträglich mit dem Geschehenen einverstanden erklärte. Dieselbe verdankt diesen Erfolg, eine nähere Verbindung mit der Station Näfels zu erhalten, ihrer Beharrlichkeit und ihrem zur Erreichung des Zweckes betätigten Opfersinn. Dann aber ließ es auch die Landsgemeinde an finanzieller Beihülfe nicht fehlen." (Siehe oben Seite 59).

hatte der Verwaltungsrat der V. S. B. als Bedingung für Erstellung einer Bahn von Glarus nach Linthal einen Beitrag von 2 400 000 Fr. — schreibe: zwei Millionen und viermal hunderttausend Franken — à fonds perdu gefordert; und „eine ernsthafte Prüfung dieses Vorschlages ergab, daß, rein vom geschäftlichen Standpunkt aus betrachtet und die Linie Glarus—Linthal lediglich nach ihren Erstellungskosten und ihrem wahrscheinlichen Betriebswerte taxiert, derselbe durchaus nicht als ungerechtfertigt erklärt werden konnte." „Ebenso allgemein wurde auch zugegeben, daß Land, Gemeinden und Industrielle nicht imstande wären, eine derartige Subvention herbeizuschaffen. Man kam daher auf den Gedanken, es bleibe nichts anderes übrig, als das Projekt *zu beschränken:* sei es dem Umfange nach, indem man, wenigstens vorläufig, nur bis *Schwanden* baue, oder qualitativ, indem man zwar bis Linthal, aber nur *schmalspurig,* baue. Die große Eisenbahnkommission trennte sich am 29. Januar 1873 in ziemlich hoffnungsarmer Stimmung, ohne etwas anderes beschlossen zu haben, als: daß über die Kosten einer schmalspurigen Bahn Erkundigungen eingezogen werden sollen."*)

Aus dieser „hoffnungsarmen" Situation brachten Rettung die Verhandlungen mit der Nordostbahn über die linksufrige Zürichseebahn und deren Fortsetzung nach Näfels, resp. das bei der Nordostbahn damals bestehende Ausdehnungsbedürfnis. Durch geschickt geleitete Verhandlungen der Standeskommission (Landammann Dr. J. Heer) wurde die Nordostbahn veranlaßt, auch ihrerseits als Konkurrent für die Erstellung einer Hinterländerbahn aufzutreten, und dadurch wurden auch die Anforderungen der V. S. B. auf ein Drittel herabgedrückt. Am 29. August 1873 konnte die Standeskommission dem dreifachen Landrate zwei vollständig ausgearbeitete Vertragsentwürfe mit der N. O. B. und der V. S. B. zur Auswahl vorlegen. Dieselben hielten sich, was die finanzielle Beteiligung des Kantons für die Hinterländerbahn anbelangte, *annähernd* auf der gleichen Linie, indem von beiden Gesellschaften der Vorschuß des Baukapitals für 20 Jahre zum Zins-

*) Amtsbericht an den h. dreifachen Landrat 1872—75, pag. 30.

fuß von 2½ % verlangt wurde. Die Wahl war daher wesentlich davon abhängig, ob man von dieser oder jener Gesellschaft größere Vorteile für den Verkehr im allgemeinen und allfällig auch größere Gewähr für die Rückzahlung des darzuleihenden Kapitals erwartete. Da die N. O. B. damals noch als ein Unternehmen erster Güte galt,*) glaubte der Landrat ihr den Vorzug geben zu sollen.**) Durch den Vertrag, den daraufhin die Standeskommission am 30. August mit der Direktion der N. O. B. abschloß, verpflichtete sich der Kanton, „das zum Bau der Bahn von Glarus nach Linthal benötigte und wirklich verwendete Baukapital, in einer Maximalsumme von höchstens 3 Millionen und 200 000 Fr. bestehend, für 20 Jahre gegen einen jährlichen Zins von 2½ % vorzuschießen. Im fernern sollte der Kanton Glarus, falls es der N. O. B. nicht gelingen sollte, von den V. S. B. die Mitbenützung der Linie Näfels—Glarus zu erlangen, und sie dadurch gezwungen würde, eine eigene Bahnverbindung zwischen Näfels und Glarus herzustellen, der N. O. B. die *Hälfte* des hiefür erforderlichen und wirklich verwendeten Baukapitals für 10 Jahre zum Zinsfuß von 3¼ % pro Jahr darzuleihen."

Selbstverständlich bedurfte dieser Vertrag der Ratifikation durch die Landsgemeinde. Ehe aber dieser die Frage unterbreitet werden konnte, waren von der Standeskommission noch Unterhandlungen mit den zunächst beteiligten Gemeinden und Privaten des Hinterlandes zu führen. Indem die Behörden nach den damaligen Geldverhältnissen voraussetzten, daß der

---

*) „Der blühende Finanzzustand der Bahngesellschaft, mit welcher wir zu tun haben, der durch die Entwicklung der nächsten Zukunft wohl nur noch erheblich gesteigert werden kann, bürgt uns dafür, daß die Rückzahlung rechtzeitig auch wirklich erfolgen werde." Memorial für die außerordentliche Landsgemeinde im Spätjahr 1873.

**) Zu Gunsten der V. S. B. sprachen „aus Gründen der Pietät und Billigkeit" in der Landratssitzung vom 28. August 1873 Ratsherr P. Jenni, älter, Schwanden, Landstatthalter Weber und Ratsherr Wild, Mitlödi. Aber mit 88 gegen 15 Stimmen entschied der Landrat für Bevorzugung der N. O. B., zu deren Gunsten Landammann Dr. Heer, Ratsherr Zweifel-Milt, Präsident Dr. J. Blumer, Präsident Dr. Niklaus Tschudi, Oberst Trümpi, Ratsherr Heinrich Hefti-Trümpi und Richter Zwicki votiert hatten.

Kanton das aufzunehmende Kapital zu 4½ % werde verzinsen müssen, betrug der vom Lande während 20 Jahren zu deckende Zinsenausfall jährlich 64 000 Fr., und da erschien es als recht und billig, daß ein Teil dieser Last von der Landesgegend, die den ersten und größten Nutzen davon hatte, übernommen werde. Auch das bisherige Eisenbahnkomitee war damit einverstanden, und bald verständigte man sich dahin, daß die Gemeinden und Industriellen des Hinterlandes sich dafür verpflichten sollten, während der 20 Jahre, für welche das Kapital der N. O. B. zum Zinsfuß von 2½ % überlassen wurde, dem Lande den dritten Teil des daherigen Zins-Ausfalles zu vergüten. Dagegen bot die Regelung des Verhältnisses im Einzelnen, die Verteilung der gedachten Leistungen auf die verschiedenen Beteiligten,*) noch einige Schwierigkeiten und verzögerte über Erwarten die Vorlage an die Landsgemeinde, die infolgedessen erst auf den 26. Dezember 1873 einberufen werden konnte.

Infolge der Uebernahme eines Drittels durch die nächstbeteiligten Gemeinden und Privaten reduzierte sich die während 20 Jahren vom Lande zu leistende Subvention auf jährlich zirka 43 000 Fr. Nun traf es sich aber, daß mit Ende 1875 die Straßen- und Hochbautenschuld, die seit den 1830er Jahren auf dem Lande lastete und für deren Verzinsung und Tilgung bisher jährlich 41—42 000 Franken verwendet wurden, getilgt wurde, so daß von da ab die bisher für diesen Zweck verwendeten Summen nunmehr für die der N. O. B. gegenüber zu

---

*) Von den während 20 Jahren zu leistenden jährlichen Subventionen übernahmen die Industriellen und interessierten Private 14 300 Fr. (Heinrich Kunz, Linthal, 2500 Fr., Barthol. Jenni, Haslen, 1700 Fr., Gebrüder Hefti, Hätzingen, 1600 Fr., Becker & Milt, Rüti, 1100 Fr., Blumer & Jenni, Schwanden, 900 Fr., Gebrüder Becker, Linthal, 800 Fr., Legler, Diesbach, 700 Fr., Tschudi & Cie., Schwanden, 700 Fr., Fr. Glarner, Linthal, 600 Fr. Die Weberei Engi beteiligte sich mit 200 Fr. und dasselbe tat die Weberei Sernftal.). Die Gemeinden ihrerseits übernahmen 7630 Fr. (Linthal 2800 Fr., Schwanden 1000 Fr.. Ennenda 600 Fr., Luchsingen 500 Fr., Rüti, Diesbach und Hätzingen je 400 Fr., Haslen und Mitlödi je 300 Fr., Betschwanden 200 Fr., Elm, Engi und Nitfurn 150 Fr., Leuggelbach und Sool je 100 Fr. und Matt 80 Fr.).

übernehmenden Verpflichtungen verwendet werden konnten.*) So trug denn, nachdem die Verhandlungen mit den Gemeinden und Industriellen des Hinterlandes glücklich ihr Ziel erreicht hatten,**) der Landrat keine Bedenken, der Landsgemeinde Genehmigung des mit der N. O. B. abgeschlossenen Vertrages zu beantragen, indem er sich freute, daß „eine Frage, die seit bald 10 Jahren als eine der schwierigsten Aufgaben der Zeit auf unserer Tagesordnung gestanden hat und wohl schwerlich je wieder von derselben verschwinden würde, in einer verhältnismäßig so günstigen und leichten Weise zur Erledigung gebracht werden konnte."

Die außerordentliche Landsgemeinde, die, von der schönsten Witterung begünstigt, am 26. Dezember (Nachweihnachtstag) 1873 statthatte, war ziemlich besucht; namentlich waren, wie selbstverständlich, die Hinterländer in hellen Scharen eingerückt. Statt des gewohnten Ringes waren vor dem Zaunschulhaus rings um die Treppe, die als Bühne diente, einige Bänke aufgestellt. Landammann Dr. J. Heer erstattete eingehenden Bericht über den Gang der von den Behörden geführten Verhandlungen und den Inhalt des vorgelegten Vertrages, der daraufhin „ohne jede Opposition mit jubelndem Mehr" angenommen wurde.

Fröhlich und guter Dinge kehrten vor allem die Hinterländer von der Landsgemeinde zurück, in der getrosten Hoffnung, jedenfalls in vier Jahren, wie die Konzession vom 26. Dezember 1873 in Aussicht gestellt, vielleicht aber auch schon vorher, mit der Eisenbahn zur Landsgemeinde fahren zu können. So schnell ging nun aber die Sache doch nicht. Wohl gelang es dem Lande Glarus, das beschlossene Anlehen von 3 200 000 Fr. glücklich zu 4½ % unter Dach zu bringen, so daß Ende 1875 die der N. O. B. in Aussicht gestellte Summe sich bereits in deren Händen befand. Während aber

---

*) Zinsenüberschuß der Landeskapitalien 17 300 Fr., des Kornfonds 6650 Fr., des Neulandleutenfonds 4400 Fr., Zuschüsse aus dem Landesseckel 13 000 Fr.

**) Einige Schwierigkeiten machten zunächst Schwanden und Diesbach, ersteres, weil es wünschte, daß die N. O. B. eine Brücke ab Station Erlen in ihren Kosten erstelle, letzteres, weil die N. O. B. für Diesbach nur eine Haltestelle vorsah.

so das Land seine Verpflichtungen aufs pünktlichste erfüllte, fand sich die Direktion der N. O. B. mit der Erfüllung der von ihr übernommenen Verpflichtungen im Rückstand; noch im Dezember 1876 war an der Linie Glarus—Linthal kein Spatenstreich ausgeführt. Um ihre Vormachtstellung in der Ostschweiz zu behaupten, hatten die Behörden der N. O. B. unter Leitung von Dr. Alfred Escher und Direktor Stoll sich verleiten lassen, in allzu viele Verbindlichkeiten sich einzulassen. Außer der linksufrigen Zürichseebahn (Zürich—Ziegelbrücke) mit Abzweigung nach Näfels und Fortsetzung Glarus—Linthal, sowie Thalwil—Zug hatten sie den Bau einer Linie Winterthur—Koblenz, sowie Bülach—Schaffhausen, Dielsdorf—Niederweningen, Niederglatt—Baden, Etzweilen—Schaffhausen und der rechtsufrigen Zürichseebahn übernommen. Gemeinsam mit der Zentralbahn hatte die N. O. B. aber auch den Bau der Bötzbergbahn (Brugg—Pratteln) und der aargauischen Südbahn übernommen, ebenso bei den Linien Effretikon—Wetzikon—Hinwil und Sulgen—Bischofszell—Goßau sich erheblich beteiligt. „Die Gesamtlänge der projektierten neuen Linien betrug 346 km., gegenüber einem Stammnetz von 213 km., deren Baukosten laut Voranschlag auf rund 120 Millionen Franken zu stehen kamen, gegenüber dem Anlagekapital der alten Linien von rund 76 Millionen Franken."

Durch alles das kam die N. O. B., deren Solidität als „bombenfest" gepriesen wurde, ins Gedränge. Mit der Begründung, daß die Fertigstellung der Bötzberg- und der linksufrigen Zürichseebahn ihr Ingenieurkorps su sehr in Anspruch nehme, hatte sie die Fertigstellung der Pläne für die Hinterländerbahn immer wieder verschoben, und als endlich am 2. August 1876 die Pläne für die Strecke Glarus—Luchsingen und am 27. Oktober diejenigen für die Strecke Luchsingen—Linthal den glarnerischen Behörden zur Prüfung und Genehmigung unterbreitet wurden, bewirkten die Abweichungen von den frühern Schindlerschen Plänen für verschiedene Ortschaften eine bedeutende Enttäuschung. Leuggelbach, das auf eine Haltestelle gezählt hatte, sollte leer ausgehen,*) Diesbach,

*) Dagegen sollte Haslen-Nitfurn statt einer bloßen Haltestelle eine volle Station erhalten und wurde Leuggelbach an diese gewiesen, mit der

das eine Station auf seinem Grund und Boden erwartet hatte, sah sich nach Betschwanden verwiesen.**) Am meisten aber sah sich das Sernftal enttäuscht. Mit Rücksicht auf dieses Tal und eine allfällige spätere Sernftalbahn hatte der Schindlersche Plan für die Station Schwanden das Erlenquartier in Aussicht genommen; statt dessen verlegten die neuen Pläne die Station Schwanden in den Grund. Als Entschuldigung für die verschiedenen Aenderungen machte die Direktion der N. O. B. überhaupt geltend, daß die Forderungen für den zu expropriierenden Boden um Hunderttausende die von Schindler vorgesehenen Summen überschreiten, so daß sie dadurch zu größter Sparsamkeit genötigt sei. Für Verlegung der Station Schwanden nach dem Grund führte sie an, daß die Stationsanlage im Erlen 275 000 Fr. oder nach einem zweiten Projekt sogar 378 000 Fr. Mehrkosten veranlassen würde.

Der Mehrteil der Bürger von Schwanden (bei einer Abstimmung vom 22. Oktober 1876 erklärten sich 372 Bürger für das Grundprojekt) war auch mit der Verlegung der Station nach dem Grund einverstanden, weil der Gemeinde dabei keine Kosten für eine Verbindungsstraße erwachsen würden. Dagegen erhob das Sernftal einmütigen Protest gegen das Grundprojekt, weil durch dasselbe der Anschluß des gesamten Sernftales an die Hinterländerbahn aus naheliegenden Gründen ungemein erschwert werde. Sowohl die Standeskommission als der Landrat erklärten sich mehrheitlich infolgedessen für das Erlenprojekt, um so mehr, als die Gemeinden und Privaten des Sernftales sich auch zum voraus zu Opfern bereit erklärten. Nach längern Verhandlungen kam ein Vertrag mit

---

die Dorfschaft durch eine gute Straße und einen bequemen Fußweg verbunden sei. Bekanntlich gelangte Leuggelbach 34 Jahre nach Eröffnung der Hinterländerbahn (1. Juli 1913) doch noch in den Besitz einer Haltestelle, allerdings gegen ein neues Opfer, einen Beitrag à fonds perdu von 12 000 Fr. (7000 Fr. vom Tagwen, 5000 Fr. von den Industriellen).

**) Gegen die Anlage einer Station Diesbach in Dornhaus machte die N. O. B. geltend die Gefahr von Ueberschwemmungen durch den Diesbach und die großen Kosten, weil die dortige Stationsanlage eine 3—4 m hohe Aufdammung erforderte. Der Bahnhof in Betschwanden sollte nach den ersten Plänen der N. O. B. auch nicht bloß für Diesbach und Betschwanden dienen, sondern auch für Rüti.

der N. O. B. zustande, demzufolge die Baugesellschaft die Ausführung des Erlenprojektes zusicherte, falls das Land ihr die Geldmittel für die Mehrkosten bis zum Betrag von 250 000 Franken zum Zinsfuß von 2½ % für 20 Jahre vorschieße. Da die Gemeinden des Sernftales und interessierte Industrielle den daraus dem Lande erwachsenden Zinsausfall übernahmen,*) konnte der Landrat keine Bedenken tragen, der Landsgemeinde Genehmigung des Vertrages, Zusicherung des gewünschten Vorschusses, zu beantragen, und die Landsgemeinde ihrerseits erteilte auch anstandslos die Genehmigung.

Einer Diskussion rief an der am 10. Dezember 1876 außerordentlich versammelten Landsgemeinde lediglich die Frage, in welcher Weise der Kanton Schwanden entgegenkommen sollte. Wie schon angedeutet worden, hätte das Grundprojekt der Gemeinde Schwanden keine Opfer für die Straße zur Station zugemutet; dagegen belastete das Erlenprojekt die Gemeinde in empfindlicher Weise, indem eine Verbindungsstraße von der Station im Erlen nach dem Dorfe (nach der alten Post) zwei Brücken über die beiden Lintharme erforderte. Da fand es der Landrat billig, daß diese Last nicht einfach Schwanden überlassen werde, sondern beantragte, daß der Kanton ⅔ der Erstellungskosten übernehme. Wie wir aber bei früherm Anlaß bereits berichteten, fand er dafür nicht die Zustimmung der Landsgemeinde (pag. 70).

Dagegen waren für die Verhandlungen mit der N. O. B. durch den Beschluß der Landsgemeinde vom 10. Dezember 1876, wie die Landleute hofften, alle Steine aus dem Wege gehoben. Statt dessen zeigten sich bald neue Schwierigkeiten. Bis Ende 1876 waren von den vorhin genannten Linien, welche die N. O. B. übernommen hatte, in Betrieb gesetzt die Bötzbergbahn, ein Teil der aargauischen Südbahn, die linksufrige Zürichseebahn, Winterthur—Koblenz und die Lokalbahnen Sulgen—Goßau und Effretikon—Hinwil, wozu 1877 noch

*) An den jährlichen Zinsenausfall (4½ % statt 2½ %) von 5000 Fr. während der vertraglichen 20 Jahre übernahmen die Gemeinden Elm, Matt und Engi 2000 Fr., die Industriellen des Sernftales 1500 Fr., der Landesplattenberg 500 Fr. und drei industrielle Firmen in Schwanden 1000 Fr.

Niederglatt—Wettingen kam. Nun aber ging der N. O. B. der Atem aus. Für die Erstellung der andern zugesagten Bahnen fehlten die Mittel, deren Beschaffung die schon länger befürchtete, nun aber zum Ausbruch gekommene Finanzkrisis unmöglich machte, um so mehr, als die Kostenvoranschläge sich als ungenügend erwiesen und überdies die Verkehrszunahme auch auf dem Stammnetz bedeutende Erweiterungen und eine erhebliche Vermehrung des Rollmaterials erforderte.*) Die N. O. B. stand vor dem Konkurs, und für das Land Glarus bestand die Gefahr: Mehr als 3 Millionen weggeworfen und doch keine Bahn! Nach äußerst mühevollen, peinlichen Verhandlungen konnte die Rekonstruktion der N. O. B. 1878 durchgeführt werden,**) und während andere konzedierte Linien ungleich länger auf Ausführung warten mußten, wurde die Hinterländerbahn, für welche die vertraglichen Summen so zeitig einbezahlt worden waren, nun als erste in Angriff genommen und ihre Vollendung energisch gefördert.

Nachdem einige Tage vorher die 6 Eisenbahnbrücken über die Linth ihre Probe bestanden hatten, konnte am 27. Mai 1879 die Kollaudation der Bahn durch eine Abordnung des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements stattfinden, und da dieselbe die Arbeiten durchgehends als solid und planmäßig ausgeführt anerkannte, die Eröffnung des Betriebes auf 1. Juni festgesetzt werden. Drei Tage vor dieser Betriebseröffnung, am 29. Mai 1879, fand die Eröffnungsfeier***) statt.

---

*) Placid Weißenbach, das Eisenbahnwesen der Schweiz, I, pag. 56.

**) 1871 hatte die N. O. B. an ihre Aktionäre 9 % Dividende ausgeschüttet, in den folgenden Jahren 1872—75 8 %, 1876 mußten sie sich mit 3,1 % begnügen. 1877—80 wurde jede Dividende durch Beschluß des Bundesrates gesperrt. Erst 1881 konnte dann wieder eine kleine Dividende — 1,2 % — abgegeben werden.

***) Da ich meinerseits auch zu den Glücklichen gehörte, die zur offiziellen Feier eingeladen waren, darf ich wohl noch ein wenig davon plaudern. Am Vortag des Festes hatten selbstversändlich alle Ortschaften, die eine Station erhalten hatten, diese mit Guirlanden, Inschriften, Triumphbogen, Flaggen etc. ausgeschmückt. Die Frauen und die Töchter, die mit Vergnügen den Hauptteil dieser Arbeit übernommen hatten,

ahnten nicht, daß eine zweite, viel weiter reichende Dekoration ihrer Arbeit folge. In der Nacht vom 28. auf den 29. *Mai* (!) fiel ein mehrere Zentimeter tiefer Schnee. Mit vor Frost zitternden Händen und hie und da unter Tränen wurde die Ausschmückung der Stationen in der Morgenfrühe vollendet. Dagegen folgte auf die Nacht, die Schneefall gebracht hatte, ein Tag voll Pracht, ein wundervoll blauer Himmel. — Nach 8 Uhr führte uns — die Gäste des Hinterlandes — ein Extrazug nach Glarus, wo wir mit den Geladenen des Mittel- und Unterlandes und den Ehrengästen von Zürich (Stadtpräsident Dr. Römer und Regierungspräsident Zollinger), Schwyz und St. Gallen und den Vertretern der Nordostbahn (Direktor Seiler, Studer) uns vereinigten im Landratssaal des Regierungsgebäudes, der kaum alle Eingeladenen zu fassen vermochte. Unter dem Kommando von Oberst Gallati marschierte man zu Fuß nach dem reich beflaggten Ennenda, wo Ratsherr Rud. Marti die Gäste namens der Gemeinde Ennenda begrüßte. Direktor Seiler antwortete ihm, indem er auf die Krisis hinwies, welche die Nordostbahn infolge „verschuldeten und unverschuldeten Unglücks" durchgemacht hatte, und allen denen seinen Dank aussprach, welche geholfen, den Zusammenbruch der Nordostbahn abzuwenden. Ennenda hatte die Gäste aber auch zu einem Imbiß eingeladen (im dortigen Güterschuppen), der das von allen Seiten gespendete Lob vollauf verdiente. Von der geschmackvoll dekorierten Lokomotive gezogen, fuhr sodann die Festgemeinde nach Linthal, auf den zwischenliegenden Stationen durch Mörserschüsse, Musikvorträge, Festjungfern mit köstlichem Wein etc. freudig begrüßt. In Linthal hieß Ratsherr N. Zweifel (weiß wie der Schnee — er war erst in letzter Stunde als Vertreter des durch Unpäßlichkeit verhinderten Ratsherr Peter Zweifel mit dieser Aufgabe betraut worden) die Festversammlung willkommen; Ratsherr Hefti-Trümpi antwortete. Beim Bankett, das darauf im Stachelberg im damals neuerbauten Saale stattfand, hielt Landammann Es. Zweifel die Festrede. Ihm antwortete Direktor Studer, worauf noch Toaste von Regierungspräsident Zollinger, Dr. Römer, Nationalrat Haberstich und Landesstatthalter Schwandener (Schwyz) folgten.

Frequenz der glarnerischen Stationen 1889.

Stationen	Personenzahl	Rangordnung	Gütertonnen	Rangordnung
a) der N. O. B.				
Bilten	9 966	120	581	137
Ziegelbrücke	8 377	128	1 058	126
Nieder-Oberurnen	19 370	75	2 852	92
Näfels-Mollis	19 045	76	5 891	51
Netstal	11 686	113	7 800	40
Glarus	68 339	19	20 823	16
Ennenda	21 762	63	10 462	32
Mitlödi	20 121	69	2 152	104
Schwanden	51 860	27	14 968	24
Nidfurn-Haslen	20 061	70	2 493	97
Luchsingen-Hätzingen	26 961	57	6 211	49
Diesbach-Betschwanden	8 606	127	819	130
Rüti	5 938	139	1 317	120
Linthal	20 238	68	6 080	50
b) der V. S. B.				
Näfels-Mollis	61 680	—	2 474	—
Netstal	37 146	—	2 774	—
Glarus	94 732	—	11 466	—
Ziegelbrücke	11 266	—	6 347	—

Frequenz der glarnerischen Stationen der S. B. B. 1906.

Stationen	PERSONENVERKEHR								GÜTERVERKEHR			
	Abgegangene Personen				Rangordnung				Gepäck Tonnen	Tiere Stück	Güter	
	A. Einfache Fahrt	B. Hin- und Rückfahrt	C. Strecken-abonnemente	D. Total	A.	B.	C.	D.			Versand Tonnen	Empfang Tonnen
Bilten	1 221	9 356	2 210	12 787	559	554	533	574	31	587	465	1 016
Ziegelbrücke	6 656	30 066	14 712	51 434	173	285	259	280	52	586	3 139	7 206
Nieder-Oberurnen	3 027	25 230	5 110	33 367	357	340	423	393	63	64	3 171	7 221
Näfels-Mollis	9 929	84 440	25 452	119 821	111	72	189	107	280	454	4 877	10 971
Netstal	5 490	50 670	19 300	75 460	214	151	216	192	99	148	18 710	14 722
Glarus	20 731	137 851	46 233	204 818	43	40	107	52	634	1813	13 719	29 892
Ennenda	3 542	21 800	4 307	29 649	310	383	450	421	61	77	1 486	5 792
Mitlödi	3 995	24 770	7 177	35 942	289	346	367	379	39	19	490	2 239
Schwanden	10 689	72 526	10 802	94 017	101	91	309	146	129	2100	6 222	13 492
Nidfurn-Haslen	2 767	21 726	3 475	27 968	385	385	484	436	30	107	644	2 564
Luchsingen-Hätzingen	3 469	32 538	4 839	40 846	316	258	429	341	63	175	708	3 921
Diesbach-Betschwanden	2 550	11 942	1 333	15 825	408	520	569	546	17	96	832	1 575
Rüti	2 765	12 766	2 465	17 996	386	507	517	524	28	138	696	2 148
Linthal	6 783	23 880	4 088	34 751	169	352	458	384	85	431	2 525	4 957
Mühlehorn	5 365	16 794	6 917	29 076	218	449	376	425	78	1277	7 857	8 406
Zur Vergleichung.												
Zürich Hauptbahnhof	328 644	1 598 928	1 036 230	2 963 802	1	1	1	1	14 259	10 809	186 092	457 376
Wädenswil	22 070	140 426	142 056	304 552	39	37	23	24	667	441	15 784	29 487
Tolochenaz	603	2 770	75	3 448	607	608	606	608	—	11	—	—

c) Die Sernftalbahn.

In seinem Amtsbericht vom Juni 1872 bis Juni 1875 — in jenem Zeitpunkt, da alles eitel Freude und Hoffnung auf den baldigsten Bau der Hinterländerbahn war — schrieb Landammann Dr. Heer: „So darf man wohl sagen, daß nunmehr das Eisenbahn-Netz im Innern des Kantons und dessen Verbindungen nach Außen eine Entwicklung erlangt haben, wie sich einer ähnlichen wenige andere Kantone rühmen können. Einzig das *Sernftthal* ist jetzt noch von der Eisenbahn unberührt, und es wird wohl, bei den schwierigen Steigungsverhältnissen, die dasselbe darbietet, noch ziemlich lange gehen, bis auch dorthin die Locomotive ihren Weg findet. Gleichwohl dürfte auch dies eben nur eine Frage der Zeit sein."

Wenn schon die Ausführung der Hinterländerbahn noch nicht so rasch erfolgte, wie damals — Juni 1875 — erwartet wurde, so war es wohl selbstverständlich, daß auch eine Sernftalbahn noch etwas länger auf sich warten ließ, als Optimisten damals gehofft haben mochten. Immerhin hielten die Leiter der Politik im Sernftal auch während der Erbauung der Hinterländerbahn daran fest, daß an diese eine Verbindung des Sernftals sich anschließen müsse. Dieser Gesichtspunkt wurde von ihnen namentlich bei den Verhandlungen über die Stationsanlage in Schwanden mit Nachdruck geltend gemacht; nur mit Rücksicht auf das Sernftal brachte das Land seine Opfer für eine Station im Erlen statt im Grund. So war denn auch bei der Eröffnungsfeier der Hinterländerbahn am 29. Mai 1879 eine Inschrift zu lesen:

Der Choli kommt einhergeschritten
Und nimmt uns auf in seiner Mitten;
Wir sehn's ihm an, dem losen Schelm,
Er g'lustet heute schon nach Elm.

Die Verlegenheiten, in welchen damals die vordem als „bombenfest" geltende Nordostbahn sich fand, stimmten allerdings in den nächsten Jahren für neue Eisenbahnen nicht hoffnungsvoll. Erst 10 Jahre nach Eröffnung der Hinterländerbahn traten die Bestrebungen für Erstellung einer Schmalspur-

bahn Schwanden—Elm vor die Oeffentlichkeit,*) um in zähem Ringen und nach vielem scheinbar erfolglosem Bemühen schließlich doch glücklich ihr Ziel zu erreichen. Am 1. Dezember 1899 fanden sich ein erstes Mal — nach verschiedenen privaten Vorbereitungen — bei alt Präsident Bäbler in Matt 60--70 Mann, sämtliche Gemeinderäte, sowie die Industriellen des Sernftales, aber auch Vertreter von Schwanden und andere Interessenten, zusammen, um nach einem einleitenden Referat des Vorsitzenden, Landrat *Leonhard Blumer* (1893—1905 Ständerat) mit Begeisterung die Initiative für den Bau einer Eisenbahn von Schwanden nach Elm zu beschließen. Für Ausführung dieses Beschlusses wurde ein engeres, siebengliedriges Initiativkomitee gewählt, das unter dem Präsidium von Fabrikant Landrat L. Blumer in Engi stand und dem außerdem die Präsidenten von Elm (Hauser), Matt (J. Bäbler), Engi (Fr. Blumer) und Schwanden (Luchsinger) und die Fabrikanten Hauptmann J. Spälti in Matt und F. Jenny in Engi angehörten. Ein erweitertes Komitee, dem außer den 7 Vorgenannten je 4 Vertreter von Elm, Matt und Engi und 2 Vertreter von Schwanden angehörten, sollte bei wichtigen Fragen dem engern Komitee als Rückendeckung dienen.

Dieses Gründungskomitee nahm auch die Sache so energisch an die Hand, daß es schon an die Landsgemeinde von 1890 einen Memorialsantrag einreichte für Benützung der Landstraße und Bewilligung zur Expropriation von Grundeigentum und Wasserrechten am Sernf. Am 19. Februar 1890 kam die Eingabe im Landrat zur Besprechung. Zur Begründung derselben führte Landrat L. Blumer aus: Der großen Kosten wegen (300 000 Fr. per Kilometer) sei für das Sernftal an eine Normalbahn nicht zu denken; daher sei man genötigt, mit einer Straßenbahn, wie solche in andern Gegenden der Schweiz bereits bestehen, sich zu begnügen. Schon im Jahr 1884 habe man sich von Ingenieur Gysin ein Gutachten geben lassen. Derselbe erklärte die Straße als sehr geeignet für Anlage einer Straßenbahn, mit Ausnahme von zwei Stellen mit 6 und mehr Prozent Steigung. An diesen

*) Eine erste technische Prüfung des Unternehmens hatte Ingenieur J. Gysin bereits 1884 vorgenommen, auf Veranlassung von Ständerat L. Blumer.

Stellen müßte ein neues Tracé gesucht werden. Die Bahn brauche 3 Meter, die Straße 4 Meter, die Straße wäre also um zirka 1,4 Meter zu erweitern. Die Brücken liegen der Unternehmung günstig; es seien nur zwei neu zu bauen. Die Bauverhältnisse seien selbst durch den „Stock" hinauf nicht so schwierig, als von manchen befürchtet werde. Das Gestein sei günstig, ebenso der Materialtransport. In Engi und Matt könnten Gasthäuser als Bahngebäude benutzt werden, nur Elm habe einen Bahnhof nötig. Die Verhältnisse begünstigen den billigen Betrieb. Dagegen hätte Gysin allerdings befürchtet, daß die Frequenz keine günstige sein würde. Diese Befürchtung sei aber kaum begründet; Erhebungen, die gemacht worden, lauten befriedigend; die Erfahrungen im Großtal hätten die gehegten Erwartungen auch weit übertroffen. Ein Aehnliches dürfte auch im Sernftal zutreffen. Ohne Bahn kann sich die Industrie im Sernftal nicht erweitern; das Interesse an der Gründung sei also groß, und darum hoffe das Sernftal, daß man ihm gehörig helfen werde, wie man es bisher von Seite des Kantons je getan habe.

Diesen Ausführungen gegenüber erklärte der Regierungsrat durch Landamman Blumer und Baudirektor P. Zweifel, die Sache sei noch zu wenig abgeklärt, und es sei unmöglich, schon der Landsgemeinde vom Mai 1890 bestimmte Vorschläge zu machen. Indem der Landrat einstimmig dieser Ansicht beipflichtete, mußten auch die Vertreter des Sernftals mit der Verschiebung der Sache auf die Landsgemeinde 1891 sich einverstanden erklären, so gerne sie es auch gesehen hätten, wenn die Landsgemeinde wenigstens prinzipiell ihre Zustimmung für Ueberlassung der Straße erklärt und damit die Bemühungen des Sernftals für Gewinnung der nötigen finanziellen Kräfte gefördert hätte.

An die Landsgemeinde des folgenden Jahres — 1891 — stellte dann das Gründungskomitee folgende bestimmtere Anträge:*)

1. Die Landsgemeinde erteilt der zum Zwecke der Erstellung einer Straßenbahn vom Bahnhof Schwanden bis Elm

*) Landsgemeinde-Memorial von 1891, Seite 35 ff.

sich bildenden Gesellschaft die Bewilligung zur Benützung der von Schwanden bis Elm führenden Landstraße für den Bau einer Straßenbahn und den Betrieb derselben vermittelst Elektrizität oder Dampfkraft vom Bahnhof Schwanden bis Elm und beauftragt den hohen Landrat, die bezüglichen Vorschriften und Bedingungen von sich aus festzustellen.

2. Der für den Bau und den Betrieb einer Straßenbahn vom Bahnhof Schwanden bis Elm sich bildenden Gesellschaft wird im Sinne von Art. 8 der Kantonsverfassung und § 23 des bürgerlichen Gesetzbuches das Recht eingeräumt, die Abtretung des für den bezeichneten Zweck im Allgemeinen und für die Benützung der Wasserkraft des Sernfflusses vom sogenannten Weiher in Engi hinab bis in die Warth zur Gewinnung einer Wasserkraft für Kraftabgabe auf elektrischem Wege oder vermittelst Luftdruck für Motorenbetrieb und Erzeugung von elektrischem Lichte, insbesondere erforderlichen Grundeigentums, sowie von Zubehörden zu solchen und darauf haftenden Rechtsamen zu verlangen.
3. Der für den Bau und den Betrieb einer Straßenbahn von Schwanden bis Elm sich bildenden Gesellschaft wird das Recht eingeräumt, für die ober- oder unterirdische Erstellung von Leitungen für den Motorenbetrieb und Lichterzeugung für öffentliche oder Hausbeleuchtung, falls eine gütliche Verständigung nicht stattfinden kann, die Expropriation im Sinne von § 23 des bürgerlichen Gesetzbuches im Gebiet des Kantons Glarus zu verlangen.
4. Die Landsgemeinde bewilligt, sei es à fonds perdu, sei es in Form des Bezuges von Stammaktien, der mehrerwähnten Gesellschaft einen entsprechenden Staatsbeitrag an die Kosten der Erstellung der Sernftalbahn und der damit in Aussicht genommenen Krafterzeugung durch Ausnutzung der in Ziffer 2 bezeichneten Wasserkraft des Sernfflusses.

Am 18. Februar 1891 gelangte diese Eingabe zur Beratung an den Landrat. Der Regierungsrat sah sich aber auch diesmal zu der Erklärung veranlaßt, die Frage sei auch jetzt

noch zu wenig abgeklärt; es liege aber im Interesse der Würde des Staates, der Landsgemeinde nur klare und bestimmte Vorschläge vorzulegen. Hätte einmal die Landsgemeinde gesprochen, so hätten die kantonalen Behörden in der Festsetzung der Bedingungen nicht mehr freie Hand. Deshalb könne eine Straßenbahnkonzession nicht ohne vorherige genaue Festsetzung der Konzessionsbedingungen erteilt werden. Darum müsse man sich hüten, durch die Landsgemeinde einen voreiligen, in seinen Folgen vielleicht schädlichen Beschluß fassen zu lassen. In der Diskussion zeigte es sich auch deutlich, daß die Mehrheit des Landrates, trotz der eindringlichen Empfehlung durch Landrat L. Blumer, unterstützt von Oberst Gallati, nicht für die gewünschte Zustimmung zu den Anträgen des Initiativkomitees zu haben sei. Deshalb erklärten sich noch vor der Abstimmung — zu etwelcher Ueberraschung — die Vertreter des Sernftales mit Verschiebung der Angelegenheit auf eine außerordentliche Herbstlandsgemeinde 1891 oder die ordentliche Landsgemeinde 1892 einverstanden.

Um die wünschbare Abklärung zu fördern, ordnete der Regierungsrat im Laufe des Sommers 1891 die genaue Prüfung der Pläne und Vorschläge des Gründungskomitees durch den Erbauer der Pilatusbahn, Oberst Eduard Locher in Zürich, an. Dessen Berechnungen ergaben gegenüber dem Kostenvoranschlag des Ingenieurs Gysin eine Erhöhung der Erstellungskosten der Straßenbahn um 157 600 Fr. Dagegen sah Oberst Locher für die Wasserkraftanlagen des Sernf für den Betrieb der Bahn und für die Abgabe von Kraft und Licht an Interessenten gegenüber den Berechnungen Gysins eine Minderausgabe von 122 700 Fr. voraus, so daß sich die vorgesehenen Gesamtkosten (nach Gysin 2 180 000 Fr., nach Locher 2 214 900 Fr.) nur um 34 900 Fr. erhöhten. Auf Grund dieser Berichte gelangten dann Regierungsrat und Landrat dazu, der Landsgemeinde vom Mai 1892 die Erteilung der Konzession für die Benützung der Straße, sowie der Konzession für Gewinnung und Verwendung der Wasserkraft des Sernf vom Wyer in Engi bis in die Warth zu empfehlen, und zwar in dem Sinne, daß die Konzession für Gewinnung und Verwendung „der großartigen Wasserkraft“ des Sernfs nur in

Kraft tritt, wenn auch der Finanzausweis für die Konzession der Straßenbahn geleistet ist.

In betreff der Finanzierung des Unternehmens wurde vorausgesehen, daß die Gesamtausgabe von 2 250 000 Fr. durch Ausgabe von Obligationen = 750 000 Fr., durch Aktien I. Ranges = 750 000 Fr. und durch Aktien II. Ranges = 750 000 Fr. gedeckt werde. Die Aktien des zweiten Ranges sollten dividendenberechtigt erst werden, nachdem die Aktien des ersten Ranges einen Zinsgenuß von 4½ % erhalten hätten. Bei der Aktienzeichnung des zweiten Ranges sollten das Land sich mit 500 000 Fr., die Gemeinden und Privaten des Sernftales mit 250 000 Fr. beteiligen. Der Finanzausweis für Ausführung der beiden Konzessionen sollte bis 1. Januar 1896 beigebracht werden.

Die Landsgemeinde vom 8. Mai 1892 erteilte diesen Anträgen des Landrates ihre Zustimmung. Dagegen erwies sich die Ausführung des Unternehmens als ungleich schwieriger, als das Gründungskomitee erwartet hatte. Zur Vermehrung dieser Schwierigkeiten kam dann hinzu, daß in Schwanden ein Konkurrenzprojekt auftauchte, das ebenfalls einen Teil der Wasserkraft des Sernf für sich in Anspruch nahm. So kam es, daß an die Landsgemeinde des Jahres 1895 das Initiativkomitee der Sernftalbahn das Ansuchen richtete, die Frist für Ausführung der 1892 erteilten Konzessionen zu verlängern, daß aber gleichzeitig der Gemeinderat von Schwanden den Antrag stellte: Die Landsgemeinde wolle namens des Staates auf das ihr zustehende Vorrecht der Expropriation der Wasserkraft des Sernf von dem Endpunkt der Konzessionen, welche sie dem Initiativkomitee für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Schwanden nach Elm erteilt hat, d. h. von den im Plane des Initiativkomitees zu Handen der Landsgemeinde von 1892 eingezeichneten Kraftstation hinter dem Hellbach bis zur Wassergerechtigkeit der Herren Tschudy & Cie. in Schwanden, Verzicht leisten. Während das Initiativkomitee des Sernftales die Wasserkraft des Sernf vom Wyer in Engi bis zum Soolsteg für sein Unternehmen in Anspruch nahm und um die Bestätigung dieses Anspruches für weitere vier Jahre (bis 31. Dezember 1899)

nachsuchte, setzte Schwanden voraus, die dem Sernftal erteilte Konzession reiche nur bis zum Hellbach — denn so sei der Ausdruck „bis in die Warth" zu verstehen —, und bewarb sich für sein zu schaffendes Elektrizitätswerk um die Konzession des Wasserrechtes vom Hellbach bis zur Wassergerechtigkeit der Herren Tschudy & Cie.

In der Hoffnung, daß eine Verständigung zwischen den beiden sich entgegenstehenden Projekten erreicht werden könnte,*) verschob die Landsgemeinde vom Mai 1895 nach Antrag des Landrates die Erledigung der beiden Gesuche auf die Landsgemeinde 1896.

Da in der Zwischenzeit keine Verständigung zwischen den beiden Parteien eintrat, hatte die Landsgemeinde des 10. Mai 1896 den Entscheid zu treffen, ob die Konzession des Wasserrechtes des Sernf vom Hellbach bis zum Soolsteg Schwanden oder dem Sernftal zukommen sollte. Mit 39 gegen 12 Stimmen entschied sich der Landrat, der am 18. März 1896 die Frage zu Handen der Landsgemeinde zu begutachten hatte, zu Gunsten des Sernftals,**) und im gleichen Sinne beschloß auch die Landsgemeinde, d. h. in § 1 ihres Beschlusses betreffend die Wasserkraft des Sernf vom Wyer in Engi bis Soolsteg verfügte sie: „Der Staat macht von dem ihm eingeräumten Vorrechte für die Wasserkraft des Sernf vom Wyer in Engi bis Soolsteg Gebrauch"; und in § 2 fügte sie bei: „Die Landsgemeinde ermächtigt und beauftragt indes den Landrat, die bezüglichen Rechte dem Sernftalbahnkomitee oder einer neu sich bildenden Gesellschaft abzutreten." Dagegen wurde das Band zwischen Sernftalbahn und Kraftwerk insofern gelockert, als für jedes der beiden Unternehmen eine besondere Konzession aufgestellt wurde, so daß das eine

---

*) „Das Jnitiativkomitee hat Schwanden offeriert: 100 Lichtpferdekräfte und 150 Motorenpferdekräfte, also fast den ganzen eigenen Bedarf, möglichst unabhängig und mit den möglichsten Garantien für steten Bezug versehen, zum Selbstkostenpreis abzugeben." Landsgemeinde-Memorial 1895, Seite 92.

**) Als Entschädigung für die ihr entzogene Wasserkraft des Sernf wurde der Gemeinde Schwanden das Expropriationsrecht betreffend die Wasserkraft des Niedernbaches zugesprochen.

dieser Unternehmen auch ohne das andere zur Ausführung gelangen konnte; nur war das Unternehmen einer Kraftanlage verpflichtet, für den Erwerb der Konzession jährlich 25 000 Franken zu Gunsten einer Sernftalbahn abzugeben (für deren Erstellung und nachher für den Betrieb). Dieselbe Landsgemeinde, die dieses Abkommen genehmigte,*) gab auch ihre Zustimmung, daß die 1892 bewilligten 500 000 Fr. nicht als Aktien II. Ranges gezeichnet, sondern à fonds perdu übergeben werden.

Für die Konzession einer Straßenbahn wurde eine Frist von 10 Jahren bewilligt; ungleich kürzer wurde die Konzession für den Erwerb der Wasserkräfte des Sernf befristet. § 4 des bezüglichen Beschlusses verfügte: Die Konzession erlischt vollständig, wenn diese Genehmigung (Genehmigung des Finanzausweises für Gewinnung und Verwertung der Wasserkraft durch den Regierungsrat) bis zum 1. November 1898 nicht erfolgt ist, ebenso auch, wenn die durch die Konzession vorgesehenen Bauten und Ausführungen am 1. November 1899, bezw. 1. November 1900 für die zweite Anlage (Hellbach—Soolsteg) nicht vollendet sind. Diese Verkürzung der Frist für die Wasserrechtsanlage sollte sobald wie möglich die finanziellen Mittel für die Sernftalbahn flüssig machen. Indem aber das Unternehmen der Wasserwerkanlage mit einer jährlichen Konzessionsgebühr von 25 000 Fr. zu Gunsten der Sernftalbahn belastet wurde, erwies sich diese Belastung als zu drückend, so daß auch die Maschinenfabrik Oerlikon, die sich im August 1896 diese Konzession vom glarnerischen Landrat erteilen ließ, davon wieder zurücktrat und die ihr zukommende Frist unbenützt verstreichen ließ. Auch ein zweites Projekt derselben Maschinenfabrik Oerlikon, welches eine Verbindung der Wasserkräfte des Sernf mit denen des Niedernbaches in Aussicht nahm und damit auch die sich gegenüberstehenden Interessen des Sernftales und der Gemeinde Schwanden versöhnen sollte, konnte nicht zur Ausführung kommen, da eine Enquête über die im Kanton Glarus bestehenden Bedürfnisse

*) Wie sehr diese Beschlüsse der Landsgemeinde die Hoffnungen des Sernftales belebten, bewies wohl die im August 1896 erfolgte Gründung einer Aktiengesellschaft für den Bau eines „Kurhauses" Elm.

nach elektrischem Licht und Kraft ein unbefriedigendes Resultat ergab. Das Großtal hatte am Fätschbach sein Elektrizitätswerk erhalten, das Unterland am Niederurnerbach und am Obersee, und das Mittelland wartete auf das Löntschwerk. Mußte infolgedessen das Unternehmen der Sernftalbahn auf die Hülfe der Wasserkräfte des Sernf verzichten, so sah sich das Initiativkomitee der Sernftalbahn nach einem neuen Wege um, der die nun schon lange hin und her geschobene Frage rasch und glücklich zum Ziele führen sollte. Unterm 27. März 1902 richtete das Initiativkomitee an den Regierungsrat zu Handen des Landrates und der Landsgemeinde eine neue Eingabe. Da gegenwärtig keine Aussichten vorhanden seien, die Wasserkräfte des Sernf in nächster Zeit zur Verwendung bringen zu können, so hätte sich das Gründungskomitee veranlaßt gesehen, seine Bestrebungen auf Erstellung der Bahn mit Benützung der Wasserkraft des Mühlebaches zu konzentrieren. Nachdem im Laufe des Monats Februar die durch Ingenieur Keller in Zürich angefertigten neuen Pläne und Kostenberechnungen zum Abschluß gelangt seien, hätte es sich mit mehreren ersten schweizerischen Bau- und Elektrizitätsgesellschaften in Verbindung gesetzt, um Offerten für den Bau einer elektrischen Straßenbahn von Schwanden nach Elm zu erhalten. Darauf hätte sich die „Elektrizitätsgesellschaft Alioth“ in Basel für Ausführung der vorgelegten Pläne um 1 598 000 Fr. bereit erklärt; die Herren Locher & Cie. in Zürich stellten eine Forderung von 1 639 630 Fr. Ingenieur Keller gab die Zusicherung, daß es gelingen werde, die Ausführung für höchstens 1 500 000 Fr. vergeben zu können. Das Gründungskomitee berechne deshalb

die Baukosten*) auf	Fr.	1 500 000. —
Bodenzinse und Verwaltung auf	„	60 000. —
Unvorhergesehenes auf	„	40 000. —
Total des zu beschaffenden Kapitals	Fr.	1 600 000. —

*) Landerwerbungen 45 000 Fr., Unterbau 659 000 Fr., Oberbau 250 000 Fr., Hochbauten 50 000 Fr., Rollmaterial 143 000 Fr., elektrische Leitungsanlage 150 000 Fr., Telephon, Signale und Vermarkung 13 000 Fr., Inventar und Mobiliar 11 000 Fr., verschiedene Titel 37 000 Fr., Wasserkraftanlage, inklusive Dynamos usw., 195 000 Fr.

Daran stehen zur Verfügung:

Subvention des Kantons laut Beschluß von 1896 . . . . . Fr. 500 000. —

Subvention der Gemeinden und Industriellen des Sernftales . . . . . „ 250 000. —*)

Noch zu beschaffen wären somit Fr. 850 000. —.

Dafür hätte das Initiativkomitee in Aussicht genommen:

a) ein Obligationenkapital im Betrage von Fr. 300 000. —,
b) ein Aktienkapital I. Ranges**) im Betrag von „ 300 000. —,
c) ein Aktienkapital II. Ranges im Betrag von „ 250 000. —.

Davon wären bereits gesichert:

Fr. 100 000. — an Obligationen und
„ 100 000. — an Aktien I. Ranges.

Das Initiativkomitee gebe sich auch der zuversichtlichen Hoffnung hin, daß die Beschaffung von weitern je 200 000 Franken an Obligationen und Aktien I. Ranges leicht realisiert werden könne. Schwieriger gestalte sich die Unterbringung der 250 000 Fr. Aktien II. Ranges. Die Gemeinden und Privaten des Sernftales***) wären durch die von ihnen übernommenen 250 000 Fr. à fonds perdu bereits nach Kräften mitgenommen. Deshalb hoffe und bitte das Sernftal den Kanton, seinerseits diese Aktien II. Ranges zu übernehmen, wogegen das Initiativkomitee auf die Konzession an der Wasserkraft des Sernf, die über kürzer oder länger zweifellos eine Einnahmequelle für den Kanton werde, verzichte.

---

*) Gemeinde Elm 100 000 Fr., Gemeinde Matt 33 000 Fr., Gemeinde Engi 70 000 Fr., L. Blumer & Cie., Engi, 25 000 Fr., C. Spälty & Cie., Matt, 17 000 Fr., Blumer, Wichser & Cie. 3000 Fr., Blumer, Marti, Rhyner & Cie. 1000 Fr., A.-G. Schieferbruch Elm 1000 Fr.

**) Für die Aktien I. Ranges gilt die Priorität bis zu einer Verzinsung von 5 %. — Bis heute hatten die Aktien I. Ranges so wenig als diejenigen des II. Ranges sich darüber Gedanken zu machen, wie sie die ihnen winkenden Dividenden verwenden wollen, d. h. auch die Aktien I. Ranges gingen leer aus.

***) Der Tagwen Elm übernahm 100 000 Fr., Matt 35 000 Fr., Engi 70 000 Fr., dazu Private von Elm 2000 Fr., von Matt 15 000 Fr., von Engi 28 000 Fr.

In der Tat ließen sich denn auch Regierungsrat*) und Landrat gerne bereit finden, der Landsgemeinde die Zusicherung dieses weitern Landesbeitrages an das Unternehmen einer Sernftalbahn zu empfehlen, und freudig und einstimmig pflichtete auch die Landsgemeinde ihrerseits unterm 3. Mai 1903 diesem Antrage zu.

War dadurch eine Hauptsorge des Initiativkomitees überwunden, so gelang demselben auch in ziemlich kurzer Zeit die Beschaffung des nötigen Obligationen- und Aktienkapitals (Aktien I. Ranges). Am 15. August 1903 konnte, da das Aktienkapital von 300 000 Fr. vollständig gezeichnet und 20 % desselben auch einbezahlt waren, in der „Sonne" in Engi die Konstituierung der Aktiengesellschaft und die Wahl des Verwaltungsrates erfolgen. Als Präsident wurde — selbstverständlich — Ständerat L. Blumer gewählt, als Vizepräsident Oberst Gallati, als weitere Mitglieder: Präsident J. Blumer, Engi, Präsident J. Bäbler, Matt, Präsident J. Schneider, Elm, Fabrikant Casp. Spälty-Braschler. Ein siebentes Mitglied hatte der Regierungsrat zu wählen, der dieses Mandat Landammann E. Blumer übertrug.

In derselben Sitzung vom 15. August konnte auch der Vertrag der neuen Gesellschaft mit der Weberei Sernftal über den Kauf der Wasserkraft des Mühlebaches von der Brücke bei der Säge bis in den Sernf genehmigt werden, wodurch die Kraftfrage — entgegen den von gewisser Seite ausgesprochenen Befürchtungen — in glücklicher Weise gelöst wurde.

Im Dezember 1903 erteilten die eidgenössischen Räte die Konzession, und nachdem am 29. April 1904 die Genehmigung des Finanzausweises durch den Bundesrat, am 5. Mai daraufhin durch den glarnerischen Regierungsrat ausgesprochen worden, konnte die Ausführung des Baues in Angriff genommen werden. Derselbe wurde um die à forfait-Summe

*) Der Regierungsrat ließ die ihm vorgelegten Pläne und Kostenberechnungen des Ingenieur Keller außer durch Kantonsingenieur Nikl. Hefti, durch Ingenieur Moser und Direktor Dinkelmann überprüfen. Der Letztgenannte sah Baukosten im Betrage von 1 700 000 Fr. voraus.

von 1 320 000 Fr.*) der Maschinenfabrik Oerlikon übergeben, die durch Ingenieur Keller als Bauleiter die Arbeit so rasch förderte, daß bereits am 12. September 1905 die feierliche Eröffnung der Bahn statthaben konnte. Daß dieser Tag für die gesamte Bevölkerung des Sernftales ein Festtag war, ist wohl selbstverständlich. Getrübt wurde diese Freude einzig dadurch, daß der Mann, der während der ganzen Zeit die Seele des Unternehmens, dessen unermüdlicher Befürworter und Vorkämpfer war, Ständerat Leonhard Blumer, der Feier nicht beiwohnen, sondern als kranker Mann den Festzug lediglich von seiner Wohnung aus sich ansehen und die ihm dargebrachte Huldigung, die durch Landammann Blumer im Namen des Landes und der Bevölkerung des Sernftales insbesondere ausgesprochene Bezeugung des Dankes, entgegennehmen konnte. (Wenige Wochen nachher begleitete ihn**) ein außergewöhnlich zahlreiches Trauergeleite nach dem Friedhof von Matt.)

Habe ich mit der Erzählung der Ereignisse von 1903—05 bereits die Grenzmarke des 19. Jahrhunderts, bis zu der meine „neuere Glarnergeschichte" reichen sollte (1830—1900), überschritten, weil ich doch nicht von den Bemühungen für Erstellung einer Sernftalbahn berichten konnte, ohne des glücklich erreichten Zieles zu gedenken, so gestatte ich mir auch noch Einiges aus dem Jahresbericht herauszuheben, den der Verwaltungsrat der Sernftalbahn 1916 beim Rückblick auf das erste Jahrzehnt ihres Bestehens veröffentlichte:

„Die Einnahmen aus dem Personentransport haben normalerweise zirka 45 000 Fr. und einige Tausend Franken darüber ergeben. Das Kriegsjahr 1914 mit dem stark reduzierten Fremdenverkehr hat es dann allerdings nur bis auf ca. 36 000 Franken gebracht. Aus dem Gepäckverkehr werden durchschnittlich per Jahr 2000 Fr. vereinnahmt; der Tierverkehr hat einen Durchschnitt von zirka 2000 Fr. zu verzeichnen.

---

*) Dabei waren nicht inbegriffen: Ankauf der Liegenschaft Wyer und Wasserkraft, Expropriation, Gründungskosten, allgemeine Verwaltungskosten u. a.

**) Ständerat L. Blumer starb am 21. Oktober 1905.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr ergaben durchschnittlich über 26 000 Fr. Die Gesamteinnahmen mit 82 620 Fr. im Mittel überschreiten die seinerzeit bei Aufstellung der Rentabilitätsberechnung vorausgesehenen Einnahmen (Gutachten Moser um zirka 7700 Fr., Gutachten Dinkelmann um zirka 8800 Fr.)."

„Wenn auch auf die seinerzeit in Aussicht gestellte Rendite leider immer noch nicht gehofft werden kann, so wird sich das Unternehmen bei normalen Zeiten und sparsamem Betrieb selber erhalten können und werden die seinerzeit aufgestellten Befürchtungen nicht eintreffen, daß die Bahn später den Gemeinden oder dem Kanton zur Last falle."

Inhaltsübersicht.

Seite

Vorwort 3

I. Das glarnerische Straßenwesen.

a) Die Haupt- oder Landesstraßen . . . . . 5—61

Erste Kleintalstraße — Straße Oberurnen-Näfels 5
Horgenbergstrasse 7
Straße durch den Eschentagwen 18
Straßenverbesserung in Niederurnen 25
Biltnerstrasse 26
Straße Matt-Elm 29
Kerenzerstraße 33
Horgenberg-Mitlödi-Schwanden 43
Hätzingen-Linthal 44
Neuere Kleintalstraße 45
Straßenerweiterung in Mollis und Schwanden 51
Straße Glarus-Netstal 52
Straßenschuld 53
Straßengesetz 56

b) Gemeinde- (Verbindungs-) Straßen . . . . . 61—73

Straße Mühlehorn-Tiefenwinkel 61
Straße Elm-Hintersteinebach 63
Auenstrasse 63
Straße Glarus-Ennetbühls 65
Soolerstraße 66
Schwändistraße 67
Straße Mollis-Näfels 68
Bahnhofstrasse Schwanden 69
Rüti-Braunwald 70

Zusammenstellung der hauptsächlichsten Straßen und Brücken . . . 72

c) Unsere Gebirgspässe und die Klausenstraße . . . . . 73—87

Landsgemeindebeschlüsse von 1859 und 1872 betr. Gebirgspässe 75
Klausenstraße 78
Pragel 84

II. Das Postwesen, Telegraph und Telephon.

a) Das glarnerische Postwesen bis 1850 89
b) Das eidgenössische Postwesen seit 1848 99
c) Telegraph und Telephon 115

III. Der glarnerische Anteil am schweizer. Eisenbahnnetz.

a) Die V.S.B. und die Eisenbahn Weesen-Glarus 128
b) Die N.O.B., die Hinterländerbahn und Ziegelbrücke-Näfels . . . 153
c) Die Sernftalbahn 178