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

Artikel: Neuere Glarner Geschichte
Autor: Heer, Gottfried
Kapitel: 1: Das glarnerische Strassenwesen
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-584422

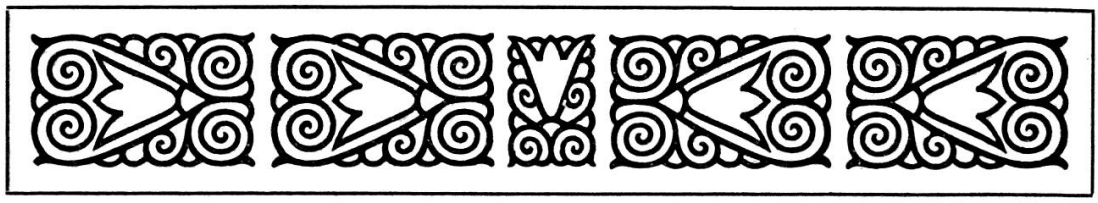
Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. 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: 28.12.2025

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



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).