

Zeitschrift: Marchring
Herausgeber: Marchring, Kulturhistorische Gesellschaft der March
Band: - (1997)
Heft: 37: 75 Jahre Kraftwerk Wägital : Beiträge zum Jubiläum sowie zur Geschichte des Wägital

Artikel: Über Wege und Stege, Strassen und Brücken ins Wägital
Autor: Wyrsh, Jürg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1044350>

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: 29.01.2026

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

Über Wege und Stege, Strassen und Brücken ins Wägital

Dr. med. Jürg Wyrsch

«Das Wäggithal ist von Wichtigkeit für die ganze March, weil seine fetten Weiden und Alpen allein während des Sommers mehr Vieh ernähren, als das tiefere Land nicht vermögend wäre. Eine bessere Strasse dahin wäre sehr wohl zu wünschen.»¹

Gerold Meyer von Knonau, 1835

Heute sind Erschliessungen mit allen Verkehrs- und Energieträgern in unserer Gegend ebenso lebenswichtig wie selbstverständlich. Sie bringen Wohlstand, Industrialisierung und Mobilität. Früher lag das schwer zugängliche, hindernisreiche Gebirgstal entlang der Wägitaleraa abgelegen. Spät im Vergleich zu den Talgebieten am Oberen Zürichsee muss das Wägital gerodet und erschlossen worden sein, nämlich im Verlauf des Landausbaus im Hochmittelalter, im 12. und 13. Jahrhundert also. Erstmals wird das Gebiet als «Wegental» 1259 erwähnt. Graf Rudolf von Rapperswil übertrug den Klosterfrauen von Wurmsbach das Schlagrecht für Brenn- und Zimmerholz bis zu 20 Schiffsladungen jährlich «in nostris silvis Gewege, Wegental, Stockberc, Rosle-hobt».² Die Namen «Wege» (1295), «Wegi» (1318) und «Wägi» (1364) deuten auf die erstarrte Wegbezeichnung «ze wege» (zum Wege) hin, welche althochdeutsch zum Namen des Tales wurde. Seither standen Wegi und Wägi synonym neben Wegital und Wägital. Zur Zeit der ersten Besiedlung war das Tal lediglich als Hinterland der March mit

Alp- und Forstwirtschaft bedeutend. Erst die Bevölkerungszunahme in der March nötigte zur ganzjährigen Besiedlung. Als typisches «Isolationsgebiet»³ bot das abgeschlossene Gebirgstal auch keine besonderen Vorteile für den Nord-Süd-Verkehr. Die Klage von Gerold Meyer 1835 über den schlechten Weg erstaunt deshalb nicht, obwohl gerade im 17. und 18. Jahrhundert im Wägital der Wohlstand gewachsen war. Dies bezeugen das politische Selbstbewusstsein, die kirchlichen Stiftungen und die Hausbauten.

Die vorliegende Arbeit will die Erschliessung des Wägitals nachzeichnen. Die neuen Strassenbauten der 60er Jahre des letzten Jahrhunderts bilden das Schwergewicht. Wir stossen auf Irrungen und Wirrungen, politische Kämpfe und Probleme mit Unternehmern, Naturgewalten und menschliche Unzulänglichkeiten. In den 20er Jahren unseres Jahrhunderts veränderte der Kraftwerkbau die Strassen. Zuletzt streifen wir die Ausbauten der letzten 50 Jahre zur modernen Strasse. Doch folgen wir zuerst dem alten Säumerweg ins Wägital. Über welche Hindernisse und wie war denn ins Wägital zu gelangen?

ÜBER DEN PRÜGELWEG INS WÄGITAL

Durch den Wald ins Vorderthal

«Bei Galgenen wendet man sich rechts von der Strasse nach Glarus auf einen

¹ Meyer von Knonau Gerold: Schwyz, S. 326.

² Jörger Albert: Kdm SZ March NA II, S. 159: In unseren Wäldern im Wägital; Stockberc = Stockberg, Roslehobt meint wohl Rosshaupt in der Gegend von Sal, Salwald und Rötstock, Vorderthal.

³ Winkler Ernst: Landschaftsgeschichte, S. 3, 7.



Malerisches Relief von Delkeskamp mit dem alten Weg über den Stalden, gedeckte Brücke Vorderthal, Brücke zur Säge, zwei Übergänge über den Schlierenbach zur gedeckten Brücke Innerthal. (Slg. Wy)

Saum- oder Fussweg, steigt ziemlich steil eine halbe Stunde lang an dem sogenannten Stalden hinan und geniesst zuweilen der schönsten Rückblicke auf die weit ausgedehnte belebte Thal- und See- fläche, sowie auf die schönen gegenüberliegenden Gestade und die Gebirge der Hörnlikette. Nach dem Eintritt ins Thal geht der meistens mit Knüppeln belegte Weg (Prügelweg) ziemlich horizontal am Felsenabhange fort. Die Aa hat man in einer rauhen, tiefen Schlucht zur Linken. Bis zur Kirche im vordern Dorfe Wäggitthal ... sind ungefähr zwei Stunden.»⁴ So beschreibt Gerold Meyer den Weg

linksseitig entlang der Aa. Ein anderer Zeuge, der Läuferfinger Pfarrer Markus Lutz, schildert 1835 das Wägital: «Der Stalden, eine Art von hohem Damm, welcher von der das Thal durchfliessenden Aa durchbrochen ist, schliesst dasselbe bei Galgenen. In stiller Abgezogenheit und in uraltem Herkommen und Beschäftigung in diesem Thal, gesund und fröhlich, ein starker Menschen- schlag. Selten kommt ein Fremder hieher, und wer kommt, hat alsobald die Ehre, für einen Pferdehändler angesehen zu werden, indem die Pferde- zucht mit den vorzüglichsten Verdienstquellen dieser

⁴ Meyer von Knonau Gerold: Schwyz, S. 325.

Tahlleute gehört. Die hier erzogenen Pferde sind ungemein flink und stark, und haben durch die steilsten Wege in diesem hohen, steinigen Alpenthal eine so sichere Bewegung, dass nicht wohl vertrautere Pferde in der Schweiz zu finden sind.»⁵ Die erste Ausgabe würdigt die bedeutende Pferdezucht keines Wortes und ebenso schweigen andere Quellen. Klar ist einzig, der Weg ins Tal bestand lediglich aus einem Säumerweg. Dieser war beschwerlich genug, und die dauernden Unterhaltungspflichten drückten die Anstösser und Genossamen.

Den Weg über den Stalden zeigt die Vogelperspektive der Karte von Delkeskamp um 1825–1835 sehr deutlich.⁶ Auf moderner Vermessung beruhend, zeichnet die Aufnahme von Ingenieur Jules Anselmier⁷ den alten Weg ins Wägital als Grundlage für die Dufourkarte sehr genau.⁸

Von Siebnen stieg die alte Landstrasse – streckenweise auch «Wegerweg» oder «Mühlegasse» genannt – bei der Mühle am linken Aaufer von 455 m ü. M. steil gegen Sagenbühl und Mühleweid oder von Mosen-Galgenen zum Stalden auf gut 670 m ü. M. empor und führte als Höhen- oder Prügelweg sanft ansteigend der Tallehne entlang durch den Wald. Die sumpfigen Stellen waren mit Prügeln belegt. Mit der gedeckten Chratzerlibrücke überquerte er die Aa. Danach führte er teils auf beiden Seiten der Aa bis zur Kirche Vorderthal auf 731 m ü. M., wo die Hofbrücke einen weiteren Übergang bot.⁹ Alte Wegrodel

verpflichteten die Anstösser und Genossamen zum Unterhalt. Nicht immer wurde diesen streng nachgelebt, wie die Strassenkommission der March beweist, als sie 1853 aufgrund «vielfach geführter Klagen über die Unfahrbarkeit der Wägithalstrasse durch den Stalden und durch den Wald» einen Augenschein beschloss und «die Wegpflichtigen streng zur Verbesserung anhielt».¹⁰

Auf zwei Wegen ins Innerthal

«Die Entfernung von der Kirche im vordern Wäggitale bis zu derjenigen im hintern Wäggitale ist ungefähr eine Stunde. Auf beiden Seiten der Aa sind Wege vorhanden. Derjenige rechts führt über eine kleine Anhöhe ..; der linkseitige... zieht sich ganz dem Flusse entlang hin, führt zuerst durch einen engen Thaleinschnitt etwas ansteigend zwischen dem Grossen Auberig und seiner östlichen Fortsetzung hindurch und nach einer halben Stunde in den weiten Grund des Hinterwäggitales, der viel grösser ist als der des Vorderthales.»¹¹

⁵ Lutz Markus: *Handlexikon*, S. 430.

⁶ Delkeskamp Friedrich Wilhelm: *Malerisches Relief*.

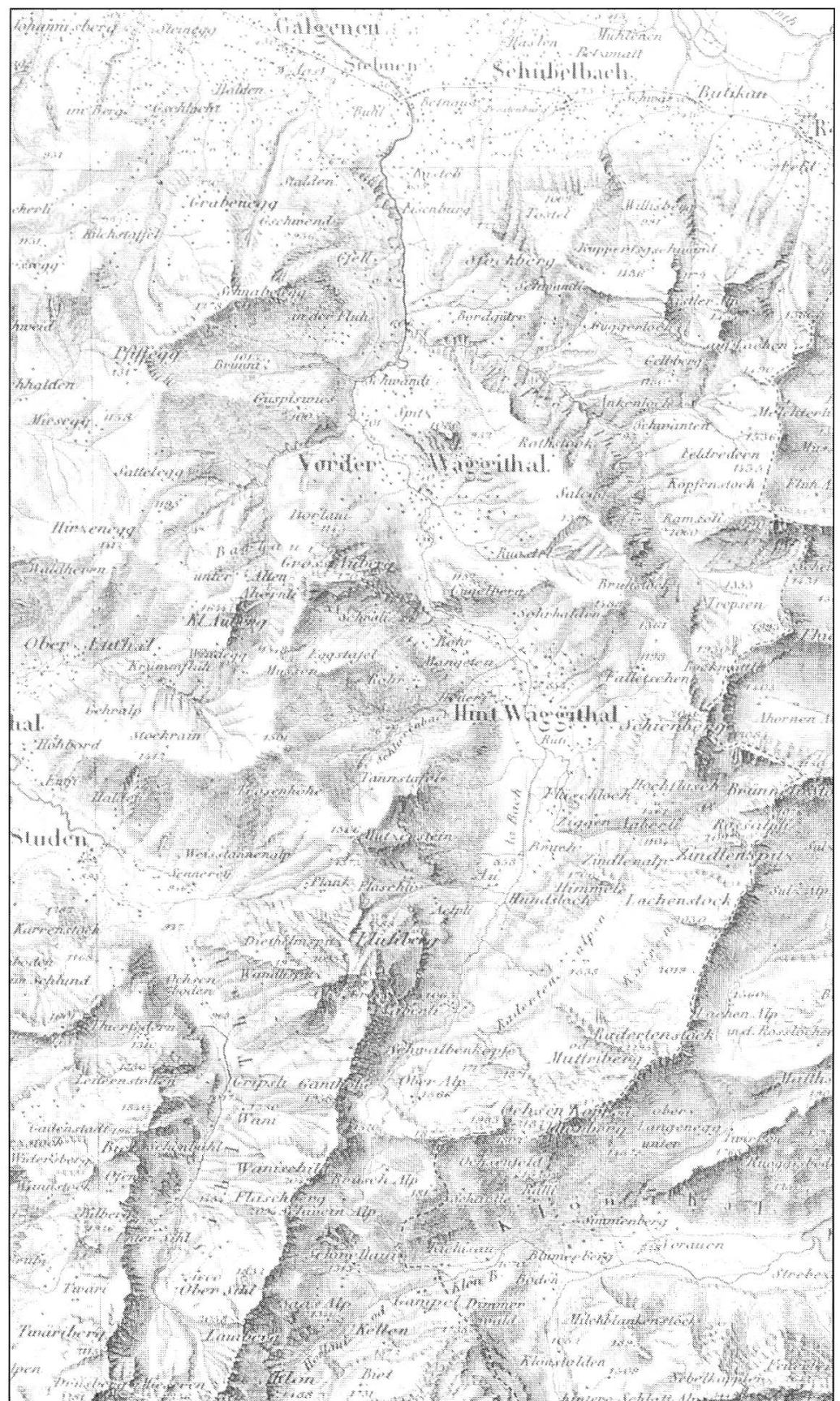
⁷ Anselmier Jules: *Karte*.

⁸ Dufour Guillaume Henri: *Topographische Karte*, Blatt Nr. 9.

⁹ Jörger Albert: *Kdm SZ March NA II*, S. 466, nennt den Übergang über die Aa Grütbrücke. Die Aufnahme von Anselmier, siehe Anm. 7, zeigt zuerst die Überquerung des Chratzerlibaches und dann der Aa. BAL Plansammlung: Inv. Nr. 33: *Situationsplan: Die Strassenpläne von Kindlimann zeigen und benennen die gedeckte Brücke über die Aa «Kratzerlibrücke»*, und immer wird in den Protokollen von dieser Chratzerlibrücke gesprochen.

¹⁰ BAL C 24/5, S. 45.

¹¹ Meyer von Knonau Gerold: *Schwyz*, S. 325.



Die Dufour-Karte von 1854
im Massstab 1:100 000 zeigt
den alten Weg genau.

Von der Kirche Vorderthal stieg man rechtsseitig der Aa entlang über den Herrenbach bis zur Brücke bei der alten Säge, wo man die Aa überschritt, über Chrumm und Chirchplatten ins Stockerli gelangte, den Schrähbach überquerte und das Engnis zwischen dem Grossen Aubrig und dem Gugelberg links der Aa passierte. Auch im Innerthal führte der Weg dem Talboden entlang links der Aa zum Spänihof, über den Spreitenbach zum Schäfli, und weiter über die gedeckte Brücke zur Kirche auf 863 m ü. M. Dieser Sommerweg war winters nicht immer passierbar und durch Lawinen vom Grossen Aubrig her gefährdet. Der Winterweg führte über den Tritt auf 1065 m ü. M. wieder hinunter zur Kirche Innerthal. 1766 schildert auch Johann Fäsi diesen Winterweg.¹²

Nicht immer waren beide Wege leicht begehbar, und der Unterhalt kostete den Schweiss vieler Tagwerke. Hart traf es die unterhaltspflichtigen Anstösser. 1854 bereits beantragte die Strassenkommission dem Bezirksrat March den Ausbau der Stockerlistrasse samt Aakorrekction.¹³ Ingenieur Hegner legte entsprechende Pläne vor.¹⁴ Der Holzverkauf aus dem Stockerlibann sollte die Baukosten decken. 1855 zwang der Februarschnee zum Handeln. Die Stockerlistrasse war durch eine «Schnee- und Steinlauri gänzlich inpracticabel geworden».¹⁵ Zwei neue Holzbrücken sollten die Lawine rechtsufrig umgehen und die Öffnungsarbeiten durch die Chilchplatten forcieren. Alles hätte der

Besitzer Thomas Hegner auf eigene Kosten instandstellen sollen. Weder ihm, den beiden Gemeinden noch dem Bezirk gelang dies. Ein Neubau wurde nötig. Bis zur Vollendung der Stockerlistrasse Ende 1855 hing Innerthal einzig an der Nabelschnur über den beschwerlichen Trittweg. Doch darüber später.

MODERNE STRASSENBAUTEN: 1841–1867

«Sämtliche Hauptstrassen des Bezirks sollen einer Correction unterworfen und die Arbeiten überall, das heisst auf allen Strassen, zu gleicher Zeit begonnen werden.»

*Bezirksgemeinde, Lachen am 17.7.1842*¹⁶

Politische Taten bedürfen in einer direkten Demokratie des entsprechenden Zeitgeistes, setzen ein echtes Bedürfnis breiter Volksschichten voraus oder gehorchen der Not. Nach den Wirren der Kantonstrennung und des Hörner- und Klauenstreites 1838 kehrte etwas Ruhe ein; eine gute Zeit, um Infrastrukturaufgaben anzupacken. 1830 eröffnete die moderne Teufelsbrücke die neue Gotthardstrasse. Verbindungen und Transportwege wurden volkswirtschaftlich wichtiger. Das Zürcher Dampfboot Minerva absolvierte am 20. Juli 1835 seine Jungfernfahrt. Die Basel–Zürich-Eisenbahngesellschaft gab nach 5 Jahren Ende 1841 aus Geldmangel auf. Den entscheidenden Anstoss gab die Eröffnung der Eisenbahnstrecke Strassburg–Basel am

¹² Fäsi Johann Conrad: *Staats- und Erdbeschreibung*, S. 231: «In dem Trittweg entdeckt man feine und schöne Crystallen».

¹³ BAL C 24/5, S. 55, 27.4.1854; S. 61 mit BezRB vom 30.6.1854; Pläne von Ing. K. Hegner vom 12.1.1854.

¹⁴ Kaspar Hegner, 1814–1886, *Ingenieur in Galgenen und Lachen*.

¹⁵ BAL C 24/5, S. 85, 6.2.1855.

¹⁶ ebenda C 11/17 und C 24/4, S. 1.

15.6.1844. Was lag näher, als die schlechten Strassen und Wege zu erneuern und für die modernen Bedürfnisse auszubauen? Der politische Wille dazu war offenkundig; in der March aber lange Jahre noch zu schwach, um die grossen Hindernisse überwinden zu können.

1. Der lange Weg: Absichten und Beschlüsse: 1841 – 1861

Bereits am 16. Mai 1841 hatte die ordentliche Landsgemeinde der March auf der Allmeind in Lachen beschlossen, eine Landstrasse ins Wägital zu erstellen, die Priorität aber noch hinter den Bau der beiden Routen von Bäch nach Reichenburg und von Lachen zur Grinau gesetzt.¹⁷ Die Landsgemeinde vom 17. Juli 1842 erkannte auf Antrag des dreifachen Rates, alle Hauptstrassen des Bezirkes gleichzeitig zu bauen. Die Mittel sollten mit Zöllen und Sustgebühren zweckgebunden beschafft werden. Die Höhe der Zölle, Weggelder und Sustgebühren wurde festgesetzt und Salz, Wein, Most und Bier belastet. Pro Flasche Wein wurden 2 Batzen und pro Flasche Liqueur und anderen gebrannten Wassern per Mass 2 Batzen Einfuhrzoll verlangt. Jedes Kartenspiel kostete 3 und ein Hund 25 Schillinge, jeder Zentner Rauch- und Schnupftabak Fr. 4.– und 100 Zigarren Fr. 1.–. Nach ausufernden Diskussionen um Strassenrichtungen und Konzepte wurden diese schliesslich dem

dreifachen Bezirksrat anvertraut.¹⁸

Die Kostenfrage schien gelöst. Die Planungsarbeiten begannen. Die Strassenkommission bereiste am 20.8.1843 den alten Weg ins Wägital zusammen mit Ingenieur Naef und hörte sich die Wünsche der Talbewohner an.¹⁹ Die Beratungen führten zu keinem klaren Ergebnis, ausser dass der Sekretär Vermessungen vornehmen und Pläne samt Profilen aufnehmen lassen sollte. Am 23. und 24. Oktober 1843 wurden die zwei geplanten Hauptvarianten begangen. Nach der ersten Ansicht «soll von Siebnen hinweg die Strasse durch den s. g. Bühlberg in Galgenen mit einer Steigung von 5% bis 7% auf die Staldenhöhe geführt und von da bereits horizontal den Berg entlang bis zur Öffnung des Thals beim Kratzerli (nächst der gedeckten Brücke) angelegt werden. Nach der zweiten Ansicht glaubte man vielleicht mit weniger Kosten eine kürzere Linie und ein gleichmässiges Gefälle zu finden, wenn die Strasse von Siebnen hinweg so viel möglich der Aa entlang die Schlünde und Felsen durch bis zum Kratzerli oder der Brücke gegangen würde.»²⁰

Der Augenschein ergab, dass der Weg auf den Stalden nicht geradlinig, sondern mit Wendungen gemäss Plan zu erbauen sei, da die Runsen eine gerade Strecke zum Genossenbann verunmöglichten. Wenig überzeugte die Aalinie: «Die Besichtigung der unteren Linie, oder der Aa entlang, welche ebenfalls durchgehends statt hatte, zeigte noch mehr Schwierigkeiten der Durchführung, als vorläufig angenommen wurde und stellt

¹⁷ *ebenda*.

¹⁸ *ebenda*: C 11/17, S. 189–190 u. C 24/4, S. 1–2.

¹⁹ *ebenda*: C 24/4, S. 3; HBLB Bd. 5: *Es handelt sich wohl um Ferdinand Adolf Naef, 1809–1899, Ingenieur und Oberst, der sich an Strassen- und Eisenbahnbauten betätigte. Bruder von Dr. iur. Wilhelm Naef, Bundesrat 1848, der 1838 als eidg. Kommissär im Kanton Schwyz weilte.*

²⁰ BAL C 24/4, S. 3 u. 4.

mehrere der oben angeführten Vorteile der ersten Richtung noch in ein vorteilhafteres Licht, so dass von diesem Gedanken ganz abgegangen wurde.»²¹

Schon wurde mit den Vorstehern des Wägitals die Kostenaufteilung erörtert. Die Gemeinden Vorder- und Innerthal sollten mit der Genossame Stalden $\frac{2}{3}$ der Kosten vom Stalden bis zum Kratzerli, die Privaten im Wägital und die Unterhaltspflichtigen $\frac{1}{3}$ der Kosten begleichen. Die Strecke Siebnen bis zum Stalden sollten die Privaten des Wägitals, die Genossamen und Alpgenossen der äusseren Gemeinden, die Verwaltung der Landeswaldungen und private Spenden bestreiten. Der Bezirk sollte den Unterhalt übernehmen. Die Gemeinden des Tals warfen andere Varianten auf. Man konnte sich nicht mehr einigen.

Die Zeiten änderten, die Pläne verschwanden. Die typische Überorganisation des Staatsapparates erschwerte seit 1833 die Aufgaben der Organe, deren Vollmachten gering waren. Zudem drückten andere Sorgen: Der Sonderbundskrieg und seine Kontributionszahlungen, die Neuorganisation von Bund und Kanton, die Verfassungsfrage sowie die Gesetzgebung banden Kräfte. Hoffnung entfachte nach dem Versiegen der Geldquelle aus den Zöllen 1848 das moderne, allerdings auf vier Jahre befristete Steuergesetz, das die Lasten auf das tatsächliche Einkommen abstützte. Die Hoffnung erlosch bald, denn ohne Gesetz und Steuern darbt der Kanton anderthalb Jahre, und das Steuergesetz von 1854

liess mit der einseitigen Kopf- und Vermögenssteuer die grösseren Erwerbseinkommen ungeschoren.

Die Verbindung ins Wägital forderte alle heraus. Die Zustände waren unhaltbar. Daher beschloss die Kirchgemeindeversammlung von Vorderthal am 15. März 1854, für den Bau der Strasse der Aa entlang einen Beitrag von Fr. 8000.– bereitzustellen, davon Fr. 6000.– in bar und Fr. 2000.– in Tagwerken. Dennoch und trotz den Klagen über den schlechten Unterhalt der «Waldstrasse ins Wägital»²² plante der Bezirk zuerst im Stockerli des Vorderthals, wo Unterbrüche im Winter zur Regel wurden. Zudem war der Bezirk an Strassenbauten des Kantons mitbeteiligt, der gemäss Artikel 64^e der Kantonsverfassung die Ordnung im Strassenwesen verantwortete. Der Bezirksrat March und seine Strassenkommission erlebten hektische Zeiten. In erster Priorität liess der Kanton die Strassen von Altendorf nach Lachen, von Lachen an die Kantonsgrenze gegen Glarus in Reichenburg und von Lachen zur Grinau erstellen. Hier und mit den Strassenbauten nach Nuolen, Wangen bis Siebnen, in die Seestadt Altendorfs und mit der Hafenbaute in Lachen wirkte der Bezirk. Der Strassenbau von Wangen nach Tuggen beschäftigte ihn von 1852 bis 1860.²³ Derjenige ins Wägital belastete ihn erst ab 1861, als die Bahnlinie Rüti–Uznach–Weesen am 15. 2. 1859 längst eröffnet war.

²¹ ebenda: S. 4.

²² siehe Anmerkung 10.

²³ BAL C 24/5, S. 23–179, am 24. März 1860 wird die Vollendung der «Tuggnerstrasse» vermerkt.

2. Der Not gehorchend: Stockerlistrasse: 1855

«Auf gemachte Motion, dass die Strasse auf dem Stockerli in Folge Schnee- & Stein-Lawinen gänzlich impracticabel geworden, & dass die Erstellung zweier Notbrücken nothwendig sei, um die Passage nur irgendwie sicherzustellen.»
*Protokoll der Strassenkommission vom 6.2.1855*²⁴

Seine Studien über die Passage vom Vorderthal ins Innerthal samt Korrektur der Aa hatte Ingenieur Hegner am 12.1.1854 vorgelegt. Die Strassenkommission beantragte am 27.4.1854 dem Bezirksrat, das Projekt anzunehmen und das Geld aus dem Verkauf des Waldes am Stockerlibann zu beschaffen. Mit der neukonstituierten Strassenkommission schien neuer Wind aufzukommen.²⁵ Sie wollte die Strassen im Holeneich Tuggen und ins Wägital vorantreiben. Am 3. Juni nahm der Bezirksrat die Vorschläge an, machte den Bau aber vom Erlös des Stockerlibanns abhängig. Erfreulichen Auftrieb gab die Mitteilung der Waldteilungskommission, Fr. 50'000.– an die Wägitalstrasse zu bezahlen unter der Bedingung, dass ein Plan vorhanden und der Bau innert zehn Jahren vollendet sei.²⁶

Selbst Ingenieur Kaspar Hegners Idee überzeugte Kommission und Rat, die Strasse über die Falz, dem Gugelberg entlang, statt wieder entlang des Aubrigs fortzusetzen. Linksufrig «über den Aubrig

müsste der Zug durch so viele & grosse Steinklötze durchgesprengt werden, dass der selbe in Bezug der Kosten bereits einer Felsenstrasse gleich kommen würde, & daher die Erstellung für die schwachen Kräfte Wägithals für unerschwinglich schien. Eine bereits jährliche Schnee- & Steinlawine überschüttet diese Linie auf eine Breite von 150 Fuss; eine andere Steinlawine im Lindbach würde die Sicherheit der Strasse Jahr ein & Jahr aus – auf eine Breite von wenigstens 200 Fuss gefährden. Die Falzstrasse aber fährt in geraden Linien & grossen Bögen meistens über Boden, der am leichtesten zu bearbeiten ist, & daher am wenigsten kostet.»²⁷ Er schlug sogar vor, die ganze Linie von der Kirche Vorderthal bis zur Kirche Innerthal rechtsufrig zu führen. Geradezu visionär mutet folgende Passage seines Gutachtens und des Baubeschriebes vom 12. Januar 1854 an: «Es war dem Unterzeichneten um so angenehmer, den Auftrag zur Projectierung einer Strasse auf dem Stockerli erhalten zu haben, als er durch die ausgedehnten Nivellements & die daherigen Studien, die feste Überzeugung gewonnen, dass durch die vorschrifts- & planungsmässe Ausführung des Strassen-Projectes & der Aa-Correction auf dem Stockerli die schöne Ebene des Innerthals eigentlich angezupft, d. h. der Grundstein der Entsumpfung derselben gelegt wird. – Wir alle hörten schon wiederholt, wie Eigenthümer & Kapitalisten immer mehr Schaden leiden, & wie jetzt schon alljährlich für mehrere tausend Franken Streue

²⁴ ebenda: S. 85.

²⁵ ebenda: S. 57: Präsident: Bezirksstatthalter Dr. Melchior Diethelm, Lachen; Vizepräsident: Gerichtspräsident Heinrich Mächler, Siebnen; alt Säckelmeister J. A. Marty, Altendorf; Kantonsratspräsident M. Stählin, Lachen, und Strasseninspektor C. Diethelm, Galgenen.

²⁶ ebenda: C24/4, S. 10; Leonz Bamert: Waldteilung, S. 14, Beschluss der Korporationsgemeinde 24.7.1854. Der Strassenbau von Siebnen ins Vorderthal musste somit im Juli 1864 vollendet sein.

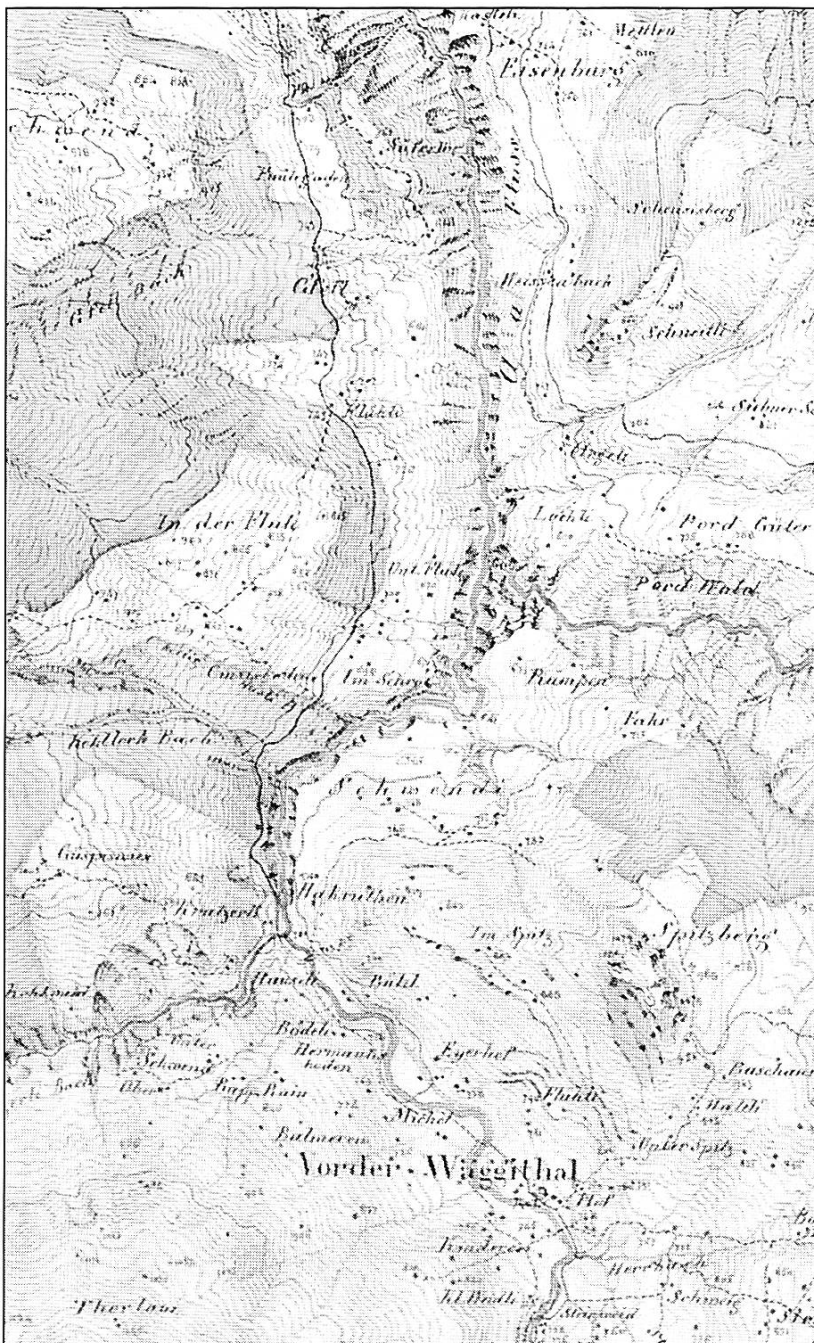
²⁷ ebenda: C 24/5, S. 88.

²⁸ ebenda: S. 88 u. 89.

²⁹ ebenda: S. 90, Schreiben der Strassen- und Wasserleitungskommission an den Bezirksamman und den Bezirksrat.

³⁰ ebenda: S. 91. Jeder steuerpflichtige Kopf hatte 1 Tagwerk und für jede Fr. 1000.– Vermögen ebenfalls ein Tagwerk zu leisten. Das Tagwerk dauerte 8 Stunden, präzise von 07.00–11.00 und von 13.00–17.00 Uhr. Wer nicht persönlich sein Tagwerk leistete, bezahlte Fr. 1.–.

Karte von J. Anselmier
von 1847. Vorderthal mit
Wegen bis Stockerli,
Massstab 1:25 000.
(Eidg. Landestopographie)



verloren gehe, während solche vor 10 & 20 Jahren noch gewonnen werden konnte. Was könnte nicht mit der Capitalisierung dieser sonst verlorenen Zinse bewerkstelligt werden? – Der Unterzeichnete will hiemit den Beschlüssen eines w. w. Bezirksrathes nicht vorgreifen, nur ihm andeuten, dass die

Entsumpfung des Innerthals technisch leicht ist, & die Bestreitung der Kosten aus dem Mehrwerte des gewonnen Landes erzielt werden könnte, wozu aber oberkeitliche Unterstützung & momentane Vorschüsse unumgänglich nothwendig wären. – Haben wir nicht Pflicht, unsern Brüdern in den Bergen bestmöglichst behülflich zu sein & sie durch Arbeitsverbesserung vor gänzlicher Verarmung zu schützen? Wir bleiben aber für heute auf dem Stockerli & gewärtigen, dass Sie gestützt auf die gemachten Vorstellungen sich für das erste Project, d. h. für die Strasse auf dem rechten Ufer der Aa aussprechen werden.»²⁸

Die Natur half nach. Die Schnee- und Steinlawine vom Februar 1855 zwang zum Handeln. Die Wiedereröffnung der Strasse konnte nicht erzwungen werden. Die Nabelschnur über den Tritt genügte längst nicht mehr. Am 31. Mai 1855 wurde mit dem Kostenvoranschlag für die Stockerlistrasse dem Bezirksrat der Ausbau ans Herz gelegt mit der «dringenden Empfehlung um möglichst bedachtsame Prüfung & Begutachtung des Berichtes».²⁹ Die Kosten der Strasse mit zwei Notbrücken wurden auf Fr. 4 040.– veranschlagt. Der Bezirksrat ordnete am 6. Juni diesen Bau an, verpflichtete die Gemeinden Vorder- und Innerthal zu Fronarbeiten, bis sie zu den äusseren Gemeinden gleich stünden und liess es in den Kirchen des Tals verkünden. «Für die erste Tour werden einstweilen nur 5 Tagwerke festgesetzt.»³⁰ Rasch lenkten zwei Notbrücken auf die linke und

nach dem Stockerli zurück auf die rechte Seite der Aa. Der Bezirk bezahlte den Aufseher, sonst leisteten alle Frondienst. Bereits im Juli legten Italiener im Falzwäldli einen Fussweg an, um Vermessung und Planung zu erleichtern. Im August beschwerten sich einzelne Bürger, gegenüber den äusseren nicht gleichgestellt zu sein, da dort ein Tagwerk auf Fr. 1 500.– bis Fr. 5 000.– Vermögen komme. Auf Auszüge der Steuerregister gestützt, schlug die Kommission einen Vergleich vor. Als vom Aubrig her «ein grosser Kiesschlupf den sogenannten Klausenstein buchstäblich zudeckte»,³¹ waren selbst die grössten Skeptiker überzeugt, die Strassenrichtung gut gewählt zu haben. Alle wünschten nun, die Strasse dem Falz entlang zu führen, also rechtsufrig dem Gugelberg entlang, dies «wegen der Gefährlichkeit des Aubergs».³² Obwohl die Innerthaler die Tagwerke an der Stockerlistrasse verweigerten, war sie am 2. November 1855 vollendet, und die Verbindung ins Innerthal wieder hergestellt. Zu weiteren Tagwerken für den Strassenbau vom Stockerli über den Falzwald und die Falzwiese bis zur Herrenbachbrücke im Vorderthal drängten aber dennoch alle.

3. Die Falzstrasse und weitere Ideen und Pläne: 1855 – 1858

«Schon zu wiederholten Malen ist der Strassen-Commission die Klage eingegangen, dass schon längere Zeit die von der Gemeinde Vorderthal an die Falzstrasse zu leistenden Tagwerke äusserst

lau vor sich gehen, ja oft ganze Tage kein einziges geschehe, so dass der vom Bezirk bezahlte & als Aufseher angestellte Italiener vielmal ganz allein auf der Arbeit steht, & nicht einmal genug Handlangerdienste für die Maurer geleistet werden.» *Brief an Vorderthals Gemeindepräsident Mächler vom 20. Mai 1856*³³

Not vereint und verleiht Mut und Kraft. Solange Schwung und Begeisterung wirken, gelingen die Arbeiten leichter. War einmal die Verbindung mit dem Innerthal wieder hergestellt, lag das Interesse an weiteren Tagwerken für Strassenbauten darnieder.

Die verantwortliche Strassenbaukommission hatte versucht, den Schwung auszunutzen und bereits im November 1855 den Strassenbau vom Stockerli bis zur Kirche Vorderthal gemäss den Plänen von Ingenieur Hegner beschlossen. Es war ausgehandelt, dass der Bezirk die Kosten für Kunstbauten, Zimmermann-, Maurer- und Schmiedearbeiten und für die Bauleitung, die Gemeinde den gesamten Rest und die Tagwerke übernehme. Die Erträge des Loskaufs von Servituten von Wegen der alten Strasse am Aubrigfuss waren zum Unterhalt bestimmt. Die Gemeinde fühlte sich überfahren. Mit der Verlängerung vom Herrenbach bis zur Kirche zwar einverstanden, forderte sie zuerst genaue Kostentransparenz. Die Kommission drohte, nur die Planungskosten zu übernehmen, falls die Gemeinde Vorderthal mit dem Kostenteiler nicht einverstanden sei.

³¹ ebenda: S. 115.

³² ebenda: S. 115.

³³ ebenda: S. 137 u. 138.

Androhung, dass Maurer nur für bestimmte Zeit eingestellt seien und nach dieser Frist von der Gemeinde übernommen werden müssten.

Nun weigerten sich auch die Innerthaler, an den weiteren Strassenbau und gar an die Stockerlistrasse ihren Anteil aus dem Erlös des Stockerlibanns abzuliefern. Es läge nicht auf ihrem Gemeindegebiet, hielten sie einem Amtsbefehl entgegen, zeigten sich einer Schätzung gegenüber renitent und erhoben gar Rechtsvorschlag. Ja, sie wiesen auch die Zahlung von Fr. 700.— an Ingenieur Hegner ab, der für die Innerthaler gearbeitet hatte. Der Bezirksrat zitierte den Gemeinderat Innerthal vor die Strassenkommission, um ihn «eines bessern zu belehren.»³⁴ Eine Aussprache mit Kreispräsident Leonhard Züger, Gemeindepräsident Peter Diethelm und Genossenvogt Leonhard Mächler aus dem Innerthal missriet: «An dem quadratmässigen Kopfe des Ersteren (L. Züger) scheiterte aber jede Belehrung.»³⁵

Unbeirrt trieb die Strassenkommission den Bau der Falzstrasse voran, beschloss am 5. Februar 1856 den Bau der Strasse und beauftragte Ingenieur Hegner, die Arbeiten der Kunstbauten öffentlich auszuschreiben. Selbst von aussen geschürte Zweifel über die Gefällsverhältnisse von durchschnittlich 4% vermochten sie vom Plan nicht abzubringen. Fr. 2'120.— betrug der Kostenvoranschlag für die Strasse durch das Falzwäldli von der vorderen Notbrücke auf dem Stockerli und Fr. 8'800.— derjenige für die Strecke bis zur Kirche Vorderthal.³⁶

Mit einem Vergleich liessen sich die Spannungen mit dem Gemeinderat Vorderthal entschärfen. Man kam überein, dass die Gemeinde die Strasse

innert Jahresfrist mit Tagwerken erstelle und das Holz liefere, der Bezirk das Eichenholz für die Brücken und den Lohn für einen tüchtigen Aufseher übernehme, der die Strassenarbeiten leiten sollte. Der bisher aufgelaufene Lohn des Strassenarbeiters Stefano Vanoni wurde aus dem Stockerlibann beglichen.³⁷

Der Bau konnte weitergehen. Die Zwiste wirkten aber nach, musste doch Dr. Diethelm am 20. Mai 1857 die schlechten Tagwerke rügen. Im Juni vergab der Bezirk die Mauern und die Dolen an «Bianchi und Morelli». Im Oktober befürwortete ein Gutachten des kantonalen Strasseninspektors Eberle, die Linie vom Kirchbach bis zur Kirche zu ändern, was der Gemeinderat nicht guthiess, da eine Kirchhoferweiterung verunmöglicht, ja gar das Pfarrhauswiesli von Überschwemmungen bedroht würde. Den Hegner'schen Plan befolgend, vergab man im Dezember 1857 Maurermeister Bruhin die Brückenpfeiler im Akkord.³⁸ Die Strasse muss im Frühjahr 1858 bis auf wenige Meter vor die Kirche erstellt gewesen sein. Der Bezirk übernahm Fr. 1 301.71. Der Erlös aus dem Stockerlibann von Fr. 3 030.— reichte nicht allein für die Stockerlistrasse, sondern auch für die Falzstrasse bis zur Kirche Vorderthal.³⁹ Die Rechnungskommission begründete die Bezahlung der Kosten der Kunstbauten, soweit sie nicht aus den Fr. 3030.— des Stockerlibanns gedeckt werden konnten, mit dem allgemeinen Interesse des Bezirks an der Strasse ins Innerthal.⁴⁰

³⁴ ebenda: S. 125.

³⁵ ebenda: S. 126. Die Spannung muss hoch gewesen sein, wenn selbst Kraftausdrücke sich ins sonst nüchterne Protokoll schleichen!

³⁶ ebenda: S. 127: Nr. 0–8 durch das Falzwäldli von 800 Fuss; Nr. 8–60 bis zur Kirche im Vorderthal von 2600 Fuss Länge. Für die Brücke über den Herrenbach mit 40 Fuss Öffnung wurden Fr. 510.— eingesetzt. 1 Fuss zu 30 cm genommen (3/10 des franz. Meters: 1. Schweiz. Mass- und Gew.-Ordnung 1851: HBLS Bd. 5, S. 45) ergäben 4300 Fuss à 30 cm somit 1020 m, auf der Karte 1:10 000 gemessen aber 1600 m.

³⁷ ebenda: S. 129. «Ausgleich zwischen dem w. w. Bezirksrath March einerseits, & der I. Gemeinde Vorderthal, anderseits» vom 5.2.1856.

³⁸ ebenda: S. 155, 30.10.1875 und 6.12.1857.

³⁹ ebenda: D 1.1856–1.1859: 1858 hatte das Budget nur Fr. 200.— vorgesehen, die Rechnung wies Fr. 801.07 aus, da allein für Sprengpulver mehr als Fr. 150.— ausgegeben worden war. Die Rechnungskommission Fr. 361.75 an die Kunstbauten der Falzstrasse wurde vom Bezirksrath bewilligt.»

⁴⁰ ebenda: D 1.1857, S. 9.

Auch die Gemeinde Innerthal wünschte neue Strassen und wählte 1856 eine sechsköpfige Kommission, um einen Neubau voranzutreiben. Der Bezirk bot Hand und bestimmte seinerseits Gerichtspräsident Mächler und die beiden Säckelmeister Bruhin und Marty.⁴¹ Man wollte eine Strassenverbindung von der hinteren Stockerlinotbrücke bis hinter die Brücke über den Schrähbach beidseits der Aa planen und bis zur gedeckten Brücke im Innerthal fortsetzen. Bald erkannten alle, dass nur ein Gesamtkonzept mit Sanierung des Schlierenbaches und des Abflusses der Aa sinnvoll sei.⁴² Die Aussprache der Strassen- und Abflusskommission mit Vertretern aus dem Vorderthal und allen Anstössern bestätigte die Komplexität der Frage und die divergierenden Meinungen.

«Die Wünsche u. Ansprüche der Einwohner sind so verschieden, als daran Interesse, die einen wollen die Strasse auf dem linken Ufer der Aa, wie bisher, andere aber auf dem rechten Ufer, u. namentlich wegen der Sicherheit vor dem Schlierenbach.»⁴³ So war zu erwarten, dass nichts geschah und der Gemeinderat Innerthal im Juni 1859 bitten würde, man wolle endlich die Strasse bis zur Kirche vertragsgemäss unterstützen und bauen. Sobald die Strassenkommission überzeugt sei, dass es der Gemeinderat ernst meine, sage der Bezirk freudig zu, lautete die lakonische Antwort.⁴⁴

⁴¹ ebenda: C 24/5, S. 142: Kirchgemeindebeschluss vom 8.6.1856.

⁴² ebenda: S. 145: 10.7.1856; S. 146, 12.8.1857.

⁴³ ebenda: S. 149: 5.9.1856, Versammlung im Schulhaus Innerthal.

⁴⁴ ebenda: S. 165: 21.6.1859: Planung, Kunstbauten und Werkzeuge werden vom Bezirk verlangt.

⁴⁵ ebenda: C 24/4, S. 56: Protokoll der Strassenkommission.

⁴⁶ Siehe Übersicht der Kommissionsmitglieder am Ende des Kapitels «Moderne Strassenbauten».

⁴⁷ BAL D 1.1858, S. 2–6.

4. Der Winkelried aus Tuggen: 1858 – 1860

«Die Behörden des Bezirks March sehen nicht so fest durch die wiederholt erscheinenden Zeitungsartikel, als vielmehr durch eigene Wahrnehmung die Nothwendigkeit der Erstellung einer Strasse durch das Wägithal ein.»
*Bezirksammann M. B. Düggin am 5. 6. 1858*⁴⁵

Politiker fallen in Misskredit, wenn sie allgemein anerkannte Bedürfnisse weder erkennen noch befriedigen. Die Lage der neukonstituierten Kommission mit 12 Mitgliedern war ungemütlich.⁴⁶ Der politische Druck wuchs. Zwei unlösbar wirkende Probleme behinderten sie.

Einig waren alle, Volk und Behörden. Eine bessere Strasse von Siebnen ins Wägital musste her! Heftig umstritten blieb jedoch die Linienführung. Die 15 Jahre seit 1843 hatten weder zu klären vermocht, noch die Gemüter abgekühlt. Noch unlösbarer schien die Finanzfrage. Die Baukosten wurden auf Fr. 160 000.– veranschlagt. Fr. 50 000.– bezahlte die Landeskorporation, Fr. 10 000.– sollten Private spenden. So blieben Fr. 100 000.– ungedeckt bei einer Gesamtschuld des Bezirks von Fr. 49 417.73, jährlichen Gesamteinnahmen von Fr. 27 465.28 und einem Rechnungsüberschuss von Fr. 309.01.⁴⁷

Die neue Kommission drängte. Das Urteil eines ausgewiesenen Experten sollte die

Richtungskämpfe beenden. Kein geringerer als der Landammann von Uri, Ingenieur Karl Emanuel Müller, welcher die Teufelsbrücke gebaut hatte, war dazu ausersehen.⁴⁸ Unüberwindbar schien die Geldfrage.

«Der zweite Punkt, bezüglich der Kosten, sei noch der viel schwierigere... Woher die restierenden Fr. 100 000.– nehmen, das sei bei der gegenwärtigen Finanzlage des Bezirks eine wichtige Frage, & es wird darauffingedeutet, dass namentlich die beteiligten Gemeinden & Corporationen in Mitleidenschaft gezogen werden sollten.»⁴⁹ Die Kommission teilte sich in Gruppen.

Krisenlagen bedürfen führender Köpfe. Man spürte die Gefahr. Der Bezirk geriet in Gefahr, den Anschluss ans moderne Verkehrsnetz zu verlieren. Der geplante Seedamm Hurden–Rapperswil beunruhigte alle, die befürchteten, er stau den Obersee auf, und die Eisenbahn von Thalwil umfahre die March über den Seedamm nach Rapperswil gegen Glarus hin. Propagierte Aktienkäufe für die Fortsetzung des Schienenstrangs durch die March und ein neuer Hafen in Lachen sollten helfen. Am 28. November 1858 trat Bezirksstatthalter Dr. med. Severin Pfister⁵⁰ von Tuggen auf, riss die Führung an sich und meinte, dass endlich etwas unternommen werden müsse. Zu lange werde geplant und nichts getan, «wenn den im höchsten Grade der Hülfe bedürftigen Bewohnern des Wäggithals werktätig an Hand gegangen & zugleich

dem längst gefühlten Bedürfnis der äusseren Gemeinden entsprochen werden wolle.»⁵¹ Die Landsgemeinde vom 6. Januar solle entscheiden und die Kompetenz dem Bezirksrat überbinden.

Dr. Pfister verfasste den Antrag, den die Landsgemeinde vom 6. 1. 1859 guthiess. Endlich hatte der Bezirksrat den Auftrag, den Plan von Ingenieur Schindler⁵² durch einen zweiten Ingenieur prüfen und von einem andern Spezialisten begutachten zu lassen, die Geldmittel mit Subskriptionen zu beschaffen und der Bezirksgemeinde im Mai Bericht und Antrag zu hinterlegen, «wie die Strasse am sichersten und vorteilhaftesten angelegt und erstellt werden könne».⁵³ Bereits zwei Tage später beauftragte der Bezirksrat die Kommission mit den Vorarbeiten. Vom 8. Februar bis zur nächsten, beschliessenden Bezirksgemeindeversammlung vom 15. Januar 1860 tagte die Kommission 18 mal und tätigte regen Briefverkehr. Der Bezirksrat beschloss zweimal richtungsweisend. Sofort war klar, dass «die Ausführung der Strasse nur dann möglich (sei), wenn Gemeinden, Corporationen, Alpgenossen & Private, welche dadurch irgend einen Vortheil geniessen, je nach Massgabe desselben sich hiebei vermittelt freiwilliger Beiträge zu beteiligen.»⁵⁴ In vier Raten konnte für die untere Linie der Aa entlang gezeichnet werden. Bereits im August waren Fr. 36 828.– versprochen, und die vier Hochalpen zahlten zusätzlich gut Fr. 7 000.–. Auch von ausserhalb des Bezirks trafen Zahlungen ein. Pfarrer

⁴⁸ HBLS Bd. 5, S. 189–199: Karl Emanuel Müller, 18.3.1804–1.12.1896, Ingenieurstudien in Heidelberg u. Wien, Erbauer der Nydeggbücke Berns u. der Axenstrasse, Landammann Uris 1856–1859 u. 1864–1866, studierte bereits 1845 mit Ing. Koller die Gotthardbahn.

⁴⁹ BAL C 24/4, S. 7–8 u. C 24/5 S. 156: 5.6.1858.

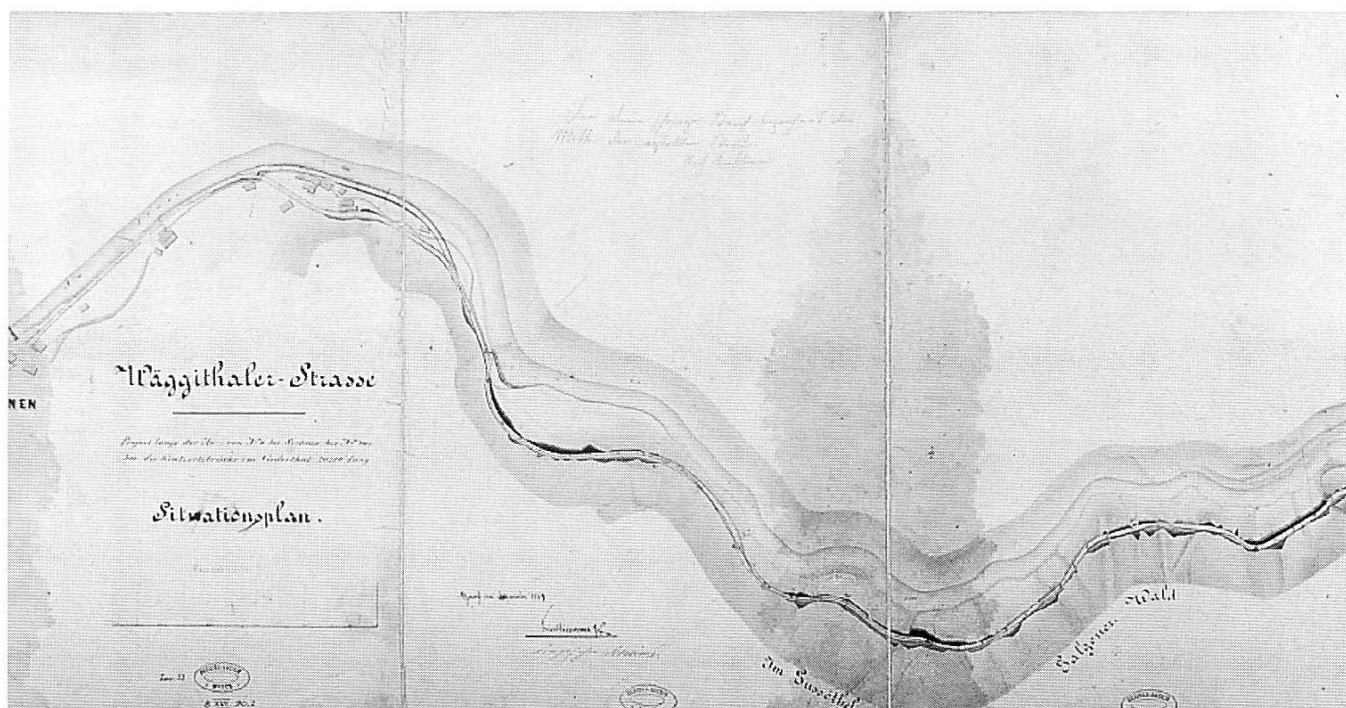
⁵⁰ Dr. med. Severin Pfister, 1820–1871, führte seine Arztpraxis im heutigen Restaurant Schäfli in Tuggen, war Gemeinderat 1848–1850, Gemeindepräsident 1854–1858 und 1864–1871, Bezirksstatthalter 1858–1860, Bezirksammann 1860–1862, Kantonsrat 1860–1871, Kantonsratspräsident 1868–1869.

⁵¹ BAL C 24/4, S. 9.

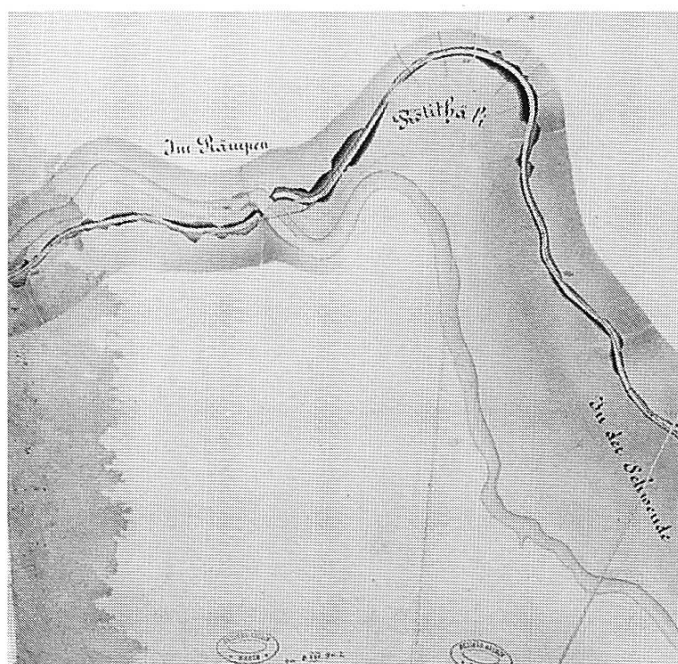
⁵² HBLS Bd. 6, S. 184: Es ist wohl Fridolin Schindler, 19.11.1811–26.3.1880, Strasseninspektor und Oberst in Mollis, da er später als Oberst genannt wird.

⁵³ BAL C 24/4, S. 11 u. C 11/17 vom 6.1.1859.

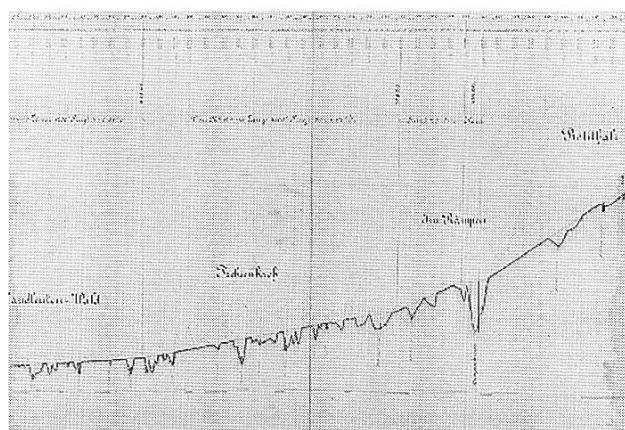
⁵⁴ ebenda: C 24/4, S. 14: 15.2.1859.



Die Originalpläne von Ingenieur Kindlimann mit Mappe und erstem Teilstück von Siebnen.



Originalplan Kindlimann:
Überquerung der Aa im Rempen



Originalplan Kindlimann:
Längsprofil

⁵⁵ ebenda: C 24/5, S. 168.

⁵⁶ ebenda: S. 171;

Jörger Albert: *Kdm SZ II NA*, S. 176, 183, 537: *Johannes Kindlimann, Ingenieur von Wald ZH und Uznach, 1827–1865.*

⁵⁷ ebenda: S. 173, 174: *Publiziert in Neue Glarner-Zeitung, St. Galler-Zeitung, Toggenburgerbothe, NZZ, eidg. Zeitung, Zürcher Freitagszeitung, Bund, Schwyzer-Zeitung und im Amtsblatt.*

⁵⁸ Schütt Christian: *Chronik*, S. 369 u. 404.

⁵⁹ BAL C 24/4, S. 49–58 u. B XVI.90.1.3: «Verzeichnis der bis zum 13. Dez. 1859

gezeichneten Beiträge an die Wäggitthalstrasse»:

Vorderthal Fr. 18 448.–;

Innerthal Fr. 8 784.–;

Galgenen Fr. 4 630.–;

Lachen Fr. 2 858.–;

Altendorf Fr. 430.–;

Schübelbach Fr. 8 240.–;

Wangen Fr. 7 708.–;

Tuggen 4 888.–;

Reichenburg Fr. 244.–;

ausserhalb der March

Fr. 1 503.–; Hochalpen

Fr. 7 114.– Landeskorpora-

tion Fr. 50 000.–

an den Bau und Fr. 20 000.–

an den Unterhalt:

Total Fr. 134 847.–.

⁶⁰ ebenda: C 24/4, S. 60–73;

S. 86: *Zusage der Wald-*

teilungskommission für

Fr. 20 000.– für den Unter-

halt, falls die Strasse bis

25.9.1864 erstellt sei;

C 11/17 vom 15.1.1860.

⁶¹ ebenda: S. 75–79: *Vertrag zum Ausbau der Strasse von der gedeckten Brücke im Vorderthal bis zur gedeckten Brücke im Innerthal.*

Knobel, Schwendi Al, früherer Stifter und Begünstiger der Wäggitthalstrasse der Aa entlang, sollte Fr. 100.– spenden.⁵⁵

Kurz nach der Bezirksgemeinde wurde die Linie entlang der Aa derjenigen über den Stalden vorgezogen. Ingenieur Kindlimann prüfte den Schindler'schen Plan, verbesserte diesen und erhielt im September 1859 den Projektauftrag.⁵⁶

Die Pläne wurden in den Zeitungen ausgeschrieben und vom 29. 11. bis 10. 12. 1859 für die Unternehmer im Gasthof Rössli in Siebnen aufgelegt.⁵⁷

Die Kommission lud 54 Amtspersonen aus allen Marchgemeinden und 10 Grundbesitzer ein, die vom Strassenbau betroffen waren. Am Samstag, den 10. Dezember 1859, traf man sich zum Augenschein und zur Begehung der ausgesteckten Strecke der Aa entlang.

Ein gewaltiges Störfeuer aus Lachen und Galgenen gegen diese Linienführung begann im Vorfeld der Bezirksgemeinde. Mit einer Studie für Verbindungsstrassen zu den linksufrigen Gütern versuchte der Bezirksrat, seine Position zu stärken.

Wieder formulierte Statthalter Dr. Severin Pfister Bericht und Antrag an die Bezirksgemeinde vom 15. Januar 1860. Mit viel Geschick warb er für «seine» Variante gegen den Minderheitsantrag aus der Strassenkommission. Die Gemeinden des Tals setzten sich schriftlich wie mündlich für die untere Strasse ein. Die aufgelegten Gutachten der Ingenieure Schindler, Kindlimann und Müller bekräftigten dies. Schliesslich hatte sich einer der damaligen Staringenieure, Karl Emanuel Müller, klar für die Aalinie ausgesprochen. Dank

seinen Bauten am Gotthard war die Reisezeit im pferdegezogenen, täglichen Eilwagen von Basel nach Mailand auf unter 50 Stunden geschmolzen.⁵⁸ Sein Urteil hatte Gewicht. Selbst die Finanzen waren geregelt. Fast Fr. 135 000.– waren gezeichnet.⁵⁹ Pfisters Trümpfe stachen also gut. Das Ringen im Ring der Bezirksgemeinde begann. Kantonsstatthalter J. A. Büeler beschwor, die obere Linie über den Stalden zu planen und zu berechnen und am 18. 3. 1860 einer Bezirksgemeindeversammlung vorzulegen. Gerichtspräsident Heinrich Mächler beantragte Ergänzungen. Alt Bezirksammann Alois Diethelm wollte die bisherigen Leistungen Vorder- und Innerthals gewürdigt wissen. Dem schloss sich Pfister an. Der Antrag Pfister gewann in allen Abstimmungen wuchtig gegen die Anträge Mächler und Büeler. Der Winkelried Dr. Pfister hatte die Bresche geschlagen. Sie wies den Weg zur Strasse von der Siebner Brücke bis zur gedeckten Brücke im Vorderthal gemäss den Plänen Kindlimanns. Im Akkord sollte sie gebaut und vom Bezirk künftig eventuell aus Überschüssen der freiwilligen Beiträge unterhalten, falls die Summe Fr. 30 000.– überstieg, oder sonst aus direkten Steuern instandgestellt werden.⁶⁰ Ebenso erfolgreich nahm das Volk den Strassenvertrag mit den Gemeinden Vorder- und Innerthal an wie die Hafenbaute in Lachen.⁶¹ Der mit dem Vollzug beauftragte Bezirksrat und die Wägitalstrassenkommission unter Leitung von Dr. Severin Pfister hatten jedoch noch keine Ruhe. Die Bresche war erst ein Teilerfolg. Vorerst gingen die Kämpfe heroisch weiter.

5. Heroische Kämpfe um die Linienführung 1860 – 1861

«Gesetzt, ihr wölltet geh'n nach Bern,
So leitet euch kein Himmelsstern.
Habt nicht die Gaben in der Hand
Wie Weisen aus dem Morgenland.»
*Marx Ebnöther, Posthalter, Vorderthal*⁶²

Die Opposition aus der Untermarch, besonders aus Lachen und Galgenen, regte sich bereits am 14.12.1859 lautstark gegen die Aalinie. Die Gemeinderäte Lachen und Galgenen wie die Genossame Galgenen bekämpften das bezirksrätliche Vorhaben bis aufs Blut. Nicht der Strassenbau, einzig die Linie war umstritten. Ohne Plan und Kostenvoranschlag über den Stalden sei keine Beurteilung der «sichersten und vorteilhaftesten» Strasse möglich.⁶³ Das Gebiet entlang der Aa sei öde und unbevölkert, schattig und eng sowie nahe an einem «reissendem Strom».⁶⁴ Die Genossen Galgenens boten Fr. 6'000.– für die Staldenlinie, verweigerten dagegen jeden Beitrag, ja sogar die Abgabe des nötigen Bodens. Im Januar 1860 bestritten sie dann auch die Kompetenz des Bezirks zum Strassenbau. Bis zur Bezirksgemeinde erhielt der Bezirksrat acht Briefe und Petitionen gegen die Aalinie. Selbst die Gemeinde- und die Genossenversammlung Lachens bemühten sich. Einzig ein gemeinsames Schreiben der Gemeinderäte Vorder- und Innerthals warb, gestützt auf Gemeindeversammlungen, für den Bezirksrat.

Dem Beschluss der «grossen Mehrheit»⁶⁵ an der Bezirksgemeinde vom 15. 1. 1860 beugten sich die Verlierer nicht. Vier Tage nachher versuchte der Gemeinderat Galgenen seine Kollegen im Wägital umzustimmen. Die Gemeinderäte Lachen und Galgenen, unterstützt von Kantonsrichter Augustin Waldvogel, Schübelbach, erhoben Beschwerde gegen den Beschluss der Bezirksgemeinde. Sie argumentierten, der Bezirk sei gemäss Strassengesetz vom 27. 4. 1849 nicht kompetent, Strassen zu bauen. Es gäbe einzig Kantons- oder Gemeindestrassen. Paragraph 71 schreibe für diese Strasse das Baurecht wie die Baupflicht den Gemeinden Wägital und Galgenen zu. In kritischer Lage befand sich der Regierungsrat. Entschied er gegen den Bezirk, bestand das Risiko, die kostspielige Strasse selbst zu bauen oder zuzusehen, wie die drei Gemeinden sich über die Ausführung stritten. Aus chronischem Geldmangel und mit der Begründung, die Einsprecher hätten bereits am 6. 1. 1860 aktiv werden müssen, sprach die Regierung gestützt auf § 128 der Verfassung von 1833 und die Bezirksgemeindebeschlüsse von 1841 und 1842 dem Bezirk das Recht zu, die Strasse zu bauen. Weder die Pflicht noch das Recht zum Bau sei durch die Verfassung von 1848 oder spätere Gesetze aufgehoben. «Die Bezirksgemeinde der March fasste selbst nie einen rückgängigen Beschluss».⁶⁶

⁶² Aus dem Gedicht «Zum Bau der Wägitalerstrasse 1854–1865» über den Kampf der Untermärchler gegen die Strasse entlang der Aa aus der Erinnerung geschrieben. Die Bauzeit ist unkorrekt. Dankend erhalten von Josef Schuler, Wägitalstr. 46, Vorderthal.

⁶³ BAL C 24/4, S. 11: Genehmigter Antrag an die Bezirksgemeinde vom 6. 1. 1860, der einen Bericht verlangte, «wie die Strasse am sichersten und vorteilhaftesten erstellt werden könne».

⁶⁴ ebenda: S. 28: Brief des GR Galgenen an den BezR March.

⁶⁵ ebenda: S. 88: Abschrift des RRB Nr. 564 vom 1. 10 1860.

⁶⁶ ebenda: S. 89.

Als die Kommission mit den Grundeigentümern um den Boden verhandelte, legten sich die Genossen von Galgenen erneut quer. Im Dezember 1860 depontierten sie eine «Rechtsverwahrung»⁶⁷ gegen die Abtretung des Bodens im Aaportwald und beschwerten sich beim Regierungsrat. Dieser wies ihre Beschwerde jedoch deutlich ab. Der Gemeinderat Galgenen zog nach, wandte sich ultimativ an den Bezirksrat unter Androhung einer Beschwerde, falls er die Strasse nicht gemäss seinen Ansichten als Gemeindestrasse bauen könne und reklamierte einen Monat später die noch fehlende Antwort.⁶⁸ Am 21. April 1861 verlangten die Genossen Galgenens beim Bezirksgericht einen Baustopp, nachdem sie vorher dem Bezirksrat mit einem Weiterzug an den Bundesrat gedroht hatten, falls die Expropriation nicht ausbleibe. Es blieb bei der Drohung der Genossen Galgenen. Den Baustopp hingegen verweigerte das Bezirksgericht und später auch die Justizkommission. Inzwischen war der Bau recht weit vorangeschritten. Mit allen anderen 13 Grundbesitzern einigte man sich vertraglich. Einzig mit der Genossame Galgenen scheiterte die gütliche Einigung, und es kam zum Verfahren vor Bezirksgericht. Letztlich gelang auch die Expropriation des Genossenwaldes am Aaport.

Gespräche mit dem Gemeinderat Galgenen scheiterten vorerst trotz einer gemeinsamen Begehung zur Beratung von Verbindungsstrassen von der neuen Strasse auf den Stalden. Die Gemeindeversammlung Galgenens wehrte sich noch am 9.6.1861, verlangte vom Bezirk für die Gemeindestrasse in den Stalden Fr. 5000.— sowie die Übernahme der Planungskosten und drohte weiter. Man liess sich nicht erpressen und bestand auf den gemachten Vorschlägen. Darauf lenkten alle ein. Das Volk hatte ja die Verbindungsstrassen bereits bewilligt.⁶⁹ Erst 18 Monate nach dem Volkssentscheid hatte die Opposition in zwei Entscheiden des Regierungsrates, einem Urteil der Justizkommission und einem verwehrtem Baustopp trotz weiteren angedrohten Verfahren das Pulver verschossen. Die Stimmung der Untermärchler verbesserte sich damit keineswegs, wie die wenigen, freiwilligen Beiträge spürbar zeigten. Unterdessen war der Bau vorangeschritten. Nun drohten aber noch weit grössere Sorgen.

⁶⁷ ebenda: S. 100, 8.12.1860: *Zuschrift an Bodenschätzungskommission wegen Verweigerung der Abgabe des Genossenbodens am Aaportwald.*

⁶⁸ ebenda: S. 100: 8.12.1860; S. 101: 20.12.1860; S. 114: 3.2.1861 *Brief GR Galgenen*; S. 137–138 *RRB vom 22.2.1860.*

⁶⁹ ebenda: S. 154–156: *BezGer vom 21.4.1861*; S. 162: *Vorladung vor BezGer*; S. 163–165: *Verhandlungen mit GR Galgenen 23.5.1861*; S. 176–178 *Urteil der Justizkommission vom 13.6.1861*; S. 186, 188: *Vorladung und Vollmacht für BezGer vom 1. und 9.7.1861*; S. 79: *Gemäss Bezirksgemeindebeschluss vom 15.1.1869 sollten Strassen von der neuen Strasse in die Güter im Stalden erstellt werden.*

⁷⁰ ebenda: S. 191: Brief vom 26.8.1861.

⁷¹ ebenda: S. 90, 91: Präsident Bezirksammann Dr. Severin Pfister, Tuggen; a BA Franz Düggelein, Wangen; Kantonsstatthalter Johann Anton Steinegger, Altendorf; KR Alois Hegner, Siebnen; alt Gerichtspräsident Heinrich Anton Mächler, zum Bären, Siebnen; SM Johann Peter Grüninger, zur Krone, Altendorf; a KR Alois Diethelm, Vorderthal.

⁷² ebenda: S. 55: Die Brüder Anton und Franz Josef Schwitter gaben das Land ab ihren Gellweiden gratis, bedungen die Hagpflicht aus und unterzeichneten am 18.12.1860, des Lesens und Schreibens unkundig, mit zwei Kreuzen. BA Dr. Pfister bestätigte darunter, dass die Kreuze von den beiden Herren stammten.

6. Bausorgen und verwirrende Bauetappen: 1861 – 1865

«Im Gusöteli-Weidlin müssen an der Stelle der projectirten 2 Fuss hohen und schiefen Bordmauern in Folge des rutschigen Terrains 6 Fuss dicke und senkrechte Mauern mit $\frac{1}{2}$ Anzug angelegt werden.»

Brief des Unternehmers Jakob Lehmann an die Baukommission⁷⁰

Sofort nach dem ersten Regierungsratsentscheid setzte der Bezirksrat die Wägitalstrassenkommission ein.⁷¹ Am 13. Oktober 1861 begann sie, Landverhandlungen zu tätigen und Offerten zu sichten. Die meisten Landbesitzer traten den Boden an die neue Strasse gratis ab. Nur wenige mussten expropriert werden.

Gemeindepräsident Franz Josef Schätti vom Vorderthal spendete sogar Fr. 2000.–, da die Strasse nach Kindlimann'schem Plan höher und damit in seiner Schulerwiese lag und zusätzliche Fr. 500.–, falls auch die Strasse bis zur Kirche Vorderthal rasch gebaut würde.⁷²

Gleichzeitig sichtigte man die 7 Offertunterlagen⁷³, die liegen geblieben waren. Es galt zu verhandeln. Die Summen schwankten von Fr. 150 000.– bis Fr. 221 443.–. Bauunternehmer Lehmann aus Trimbach verstand, sich in ein sehr gutes Licht zu stellen, knüpfte Verbindungen und pflegte einen regen Briefwechsel. Nach vier Verhandlungen und Abgebotsrunden ermächtigte der Bezirksrat am 10. März 1861 die Wägitalstrassenkommission zum Vertragsabschluss mit Kamm

⁷³ ebenda: S. 112–113: Offerten von: Widmer, Brienzwiler Fr. 221 443.–; Kamm & Cie, Kerenzen, Mühlehorn Fr. 150'000.–; Oberst Schindler, Mollis Fr. 151 000.–; Lehmann, Trimbach SO Fr. 157 000.–; Ing. Kindlimann, Uznach Fr. 178 000.– mit und Fr. 154 000.– ohne Unterhalt; Ricklin, Schloss Grinaw, Tuggen Fr. 183 000.–; Ing. Hegner, Eberhard u. Gubler, Lachen und Einsiedeln Fr. 180 000.–.

⁷⁴ ebenda: S. 144–146: Vertrag vom 2. u. 13. März 1861.

⁷⁵ ebenda: S. 22: Brief von J. Lehmann an Ing. Johann Brändli, Horgen, vom 9.9.1859.

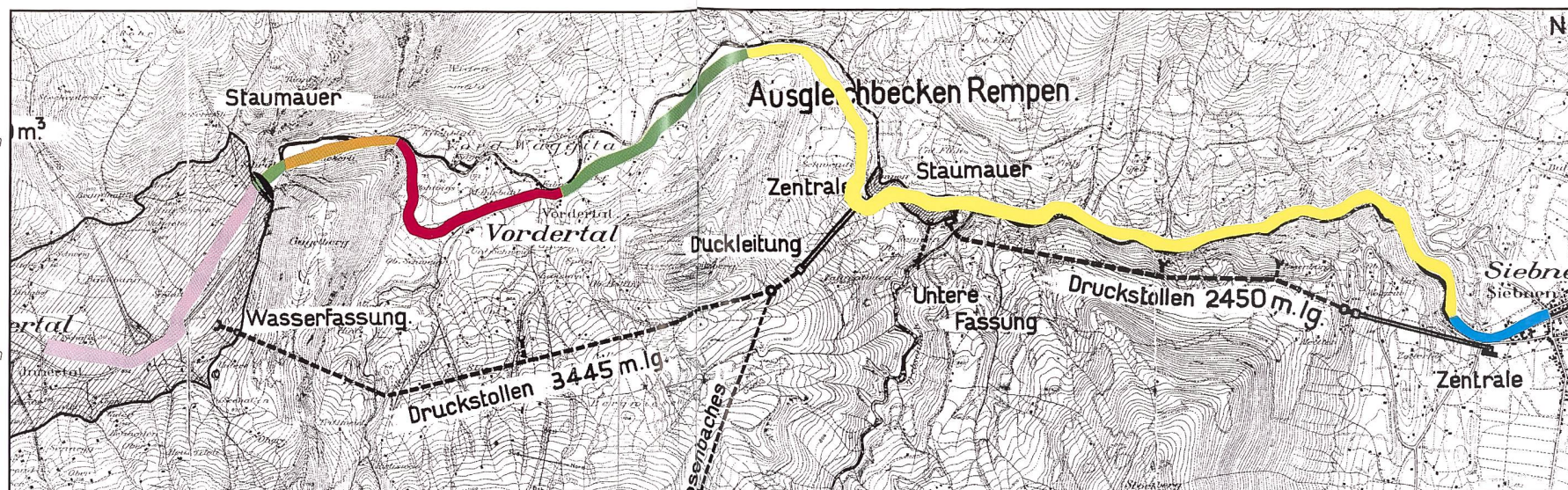
⁷⁶ ebenda: S. 158, 159: Bauaufsicht: BA Dr. Severin Pfister, RR Johann Anton Steinegger, ab 11.6.1861 RR Steinegger, Heinrich Mächler; Finanzen: SM Johann Peter Grüninger, Heinrich Mächler, Alois Hegner.

oder Lehmann. Nach weiteren, zähen Verhandlungen unterzeichnete Dr. Pfister am 12. März in Zürich und nach kleinen Änderungen am 13. März 1861 in Olten den Vertrag mit Baumeister Jakob Lehmann aus Trimbach. Er verpflichtete sich, die Strasse von der Mühle in Siebnen bis zur Chratzerlibrücke im «General-Accord um die Aversalsumme von Fr. 134 000.– im Sinne des Pflichtenhefts mit dreijähriger Garantie» zu erstellen und «die im Pflichtenheft bedungene Cautio Fr. 15 000.– in guten, dem Bez. Rath genehmen Wertschriften zu leisten.»⁷⁴ Lehmann war im Eisenbahnbau erfahren, beschäftigte 250 Arbeiter und beabsichtigte «ohne Zweifel» die Strasse in 10 Monaten zu bauen.⁷⁵

a. Baustrecke Nr. 21 – 207: Mühle Siebnen Chratzerlibrücke 1861 – 1862

Im April 1861 begannen die Arbeiter Lehmanns unter ihrem Bauführer Schirmer, wegen der Beschwerden um ein Jahr verzögert, mit dem Bau des Loses Nr. 21–207. Am 12. April 1861 nahm die Waldteilungskommission vom Baubeginn erfreut Kenntnis. Zügig schritten die Arbeiten voran. Kaum hatte sich die Kommission mit einer Aufsichtskommission und der Rechnungsführung organisiert, den Beizug eines Technikers besprochen und sich um den Einzug der gezeichneten Gelder bemüht, häuften sich jedoch die Probleme.⁷⁶ Bauunternehmer Lehmann und dessen Bauführer Schirmer erlaubten sich zu

- 1. Stockerli 1855
- 2. Falz 1858
- 3. 21 – 207 Mühle Siebnen bis Chratzerli 1862
- 4. 0 – 53 Chratzerli bis Herrenbachbrücke 1863
- 0 – 9 Stockerli bis Grenze Innerthal 1863
- 5. 0 – 21 Brücke Siebnen bis Mühle Siebnen 1863
- 6. Grenze Innerthal bis gedeckte Brücke 1865
- 7. Anbau Falzstrasse 1865



grosse Freiheiten. Sie wichen von der vorgegebenen Linie ab, liessen Wandmauern und Durchlässe weg oder erstellten schlechtes Mauerwerk. Am 11. Juni 1861 wurde Lehmann schriftlich verwahrt. Wie bis zum späteren Schiedsgerichtsentscheid üblich, antwortete er äusserst höflich, bat um ein Gespräch und die Entlassung aus dem Vertrag, indem er die Schuld auf seinen Bauführer lud.⁷⁷ Später teilte er mit, er baue gemäss Vertrag, sei aber moralisch sich selbst verpflichtet, da er auch eine dreijährige Garantie gebe, und verlangte, vom Plan abzuweichen, was die Kommission teilweise billigte.

Er wolle bis Ende 1861 die «Präparations-Arbeit der Strasse» abschliessen, bis zum Frühjahr die Strasse frühzeitig vollenden und im Spätjahr 1862 dem Verkehr übergeben.⁷⁸

Im Oktober 1861 vermutete Lehmann Spannungen und bat erneut, aus dem Vertrag entlassen zu werden, da seine Tochter, die diesen Bau von Siebnen aus führe, «durch Kummer, Angst u. Ärger in Bälde erkrankt u. dadurch ihr Leben riscire.»⁷⁹ Lehmanns Bitte wurde ausgeschlagen. Bis Ende Jahr schien der Bau bis zum Rempen fortgeschritten. Lehmann schlug statt der geplanten hölzernen, eine solidere Brücke aus Stein vor, die ihm bewilligt wurde. Im Februar 1862 arbeiteten «täglich nicht weniger als 172 Mann, worunter ein grosser Theil aus Maurern besteht, die sich täglich auf Fr. 4.– arbeiten.»⁸⁰

Eine überprüfte Zahlungsforderung Lehmanns von Fr. 7000.– zeigt, dass Anfang Mai 1862 zwei Drittel der Bauten erstellt waren. Am 6. August konnte die Kommission die ganze Strecke bis zur Brücke begehen und listete an 28 Stellen Mängel auf. Fünf Stützmauern waren eingestürzt, viele Böschungen mangelhaft erstellt und viele Wasserzüge ohne Durchlass. Für den «Bogenschluss» der Rempenbrücke wurde den Arbeitern am 28. August ein Trunk offeriert.⁸¹ Erneut waren 19 Klagen nötig, die Lehmann zu harschen Antworten verleiten liessen, und am 3. November 1862 wollte er die Strasse schliessen lassen, nachdem seit Monaten Leute die neue, bequemere Strasse begangen und wohl zeitweise auch befahren hatten.

Ende November 1862 forderte Lehmann mündlich die Übernahme der Strasse. Dazu war die Kommission nicht bereit. Sie verlangte hingegen die Öffnung der Strasse für den öffentlichen Verkehr. Dies wiederum lehnte Lehmann ab, da er die Strasse vertragsgemäss erstellt habe und diese «schon fest zusammengekarrt (sei), so dass mit schwer beladenen Wagen durch das Fahren nicht einmal ein Geleise verursacht (werde)».⁸² Die Strasse von der Mühle bis zur Chraterlibrücke war seit November 1862 befahrbar, wenn auch nicht überall fertiggestellt. Lehmann wollte sie aber vor der Abnahme durch den Bezirk nicht dem Verkehr übergeben. Erst scheiterte ein gerichtliches Verbot. Dann sperrte er mit grossen Steinen die Fahrbahn. Erst im Februar 1863 erlaubte

⁷⁷ ebenda: BXVI.93.1–24: 30 Briefe Lehmanns vom 23.6.1861–16.2.1864 (1–4,6,26 fehlen).

⁷⁸ ebenda: C 24/4, S. 158–159; S. 163–165 wegen Einzug der gezeichneten Gelder; S. 189–192 Brief Lehmanns vom 26.8.1861.

⁷⁹ ebenda: S. 197: Brief Lehmanns an Wägitalstrassenkommission.

⁸⁰ ebenda: S. 208–209 Brief Lehmanns an Kommission; S. 212–214 Vertrag über steinerne Rempenbrücke.

⁸¹ ebenda: S. 245–251 Mängelliste; S. 269 Rempenbrücke.

⁸² ebenda: S. 320: Brief Lehmanns an Dr. Pfister.

⁸³ ebenda: S. 189–192, 195, 321, 461: mit Gerichtsurteil vom 15.3.1864.

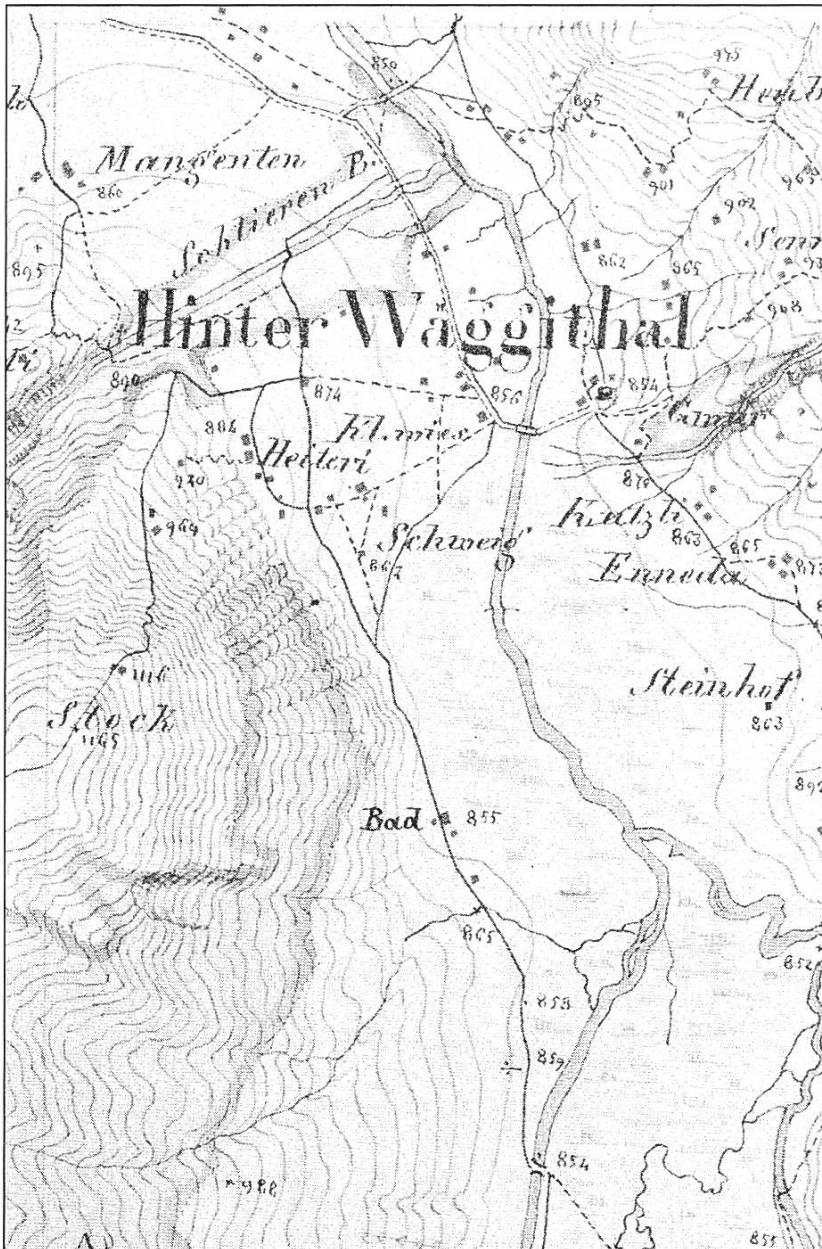
⁸⁴ ebenda: S. 171, Grüninger stellte in der Baukommission sein Amt als Finanzchef am 8.6.1861 zur Verfügung. Seine Demission wurde nicht akzeptiert, und er blieb bis zum Rücktritt im Frühjahr 1862; BXVI.91.18 Demissionsschreiben Grüningers.

er auf heftige Interventionen der Strassenkommission das Begehen und Befahren mit Schlitten, ausser bei Tauwetter.

Nach den Kämpfen um die Strassenlinie, der Vergabe der Bauarbeiten und der Expropriation der Genossame Galgenen hatten die Bausorgen begonnen. Unternehmer Lehmann arbeitete nicht überall gut. Immer wieder mussten Maurerarbeiten

ten und Böschungen beanstandet werden. Er war eigenwillig und liess sich nicht gerne dreinreden. Wohl hatte die Kommission anfänglich die Aufsicht unterschätzt, ja unterlassen, einen Ingenieur als Berater und Baubegleiter anzustellen. Ingenieur Kindlimann sagte am 19. Mai 1861 zu, zog sich nach ersten Problemen mit Lehmann zurück. Am 28. Mai übte Oberst Schindler die Oberaufsicht aus, und zur täglichen Überwachung wurde der Italiener Ambrosetti Senatur eingestellt. Ab dem 21. Mai 1862 war die Kommission wieder ohne Ingenieur. Im Juli 1862 übernahm Ingenieur Hegner die Kontrollen und erstellte Mängellisten. Lehmann drohte bereits im August mit dem Schiedsgericht. Er wollte die Kosten für die eingestürzten fünf Stützmauern nicht übernehmen. Der Sorgen waren nicht genug. Auch die Natur bot Widerstand mit dauernden Rutschen und Wassereinbrüchen. Auffallend sind viele Schlipfe im Gebiete des Gusöteli und Rötentäli. Im Gusöteli wollte Lehmann gar die abgerutschten Steine für Bauten verwenden, und das Bezirksgericht sprach 1865 Genossenvogt Vital Hegner Fr. 1000.– für den 1861 entstandenen Schaden zu.⁸³ Finanznöte plagten Säckelmeister Grüninger seit Baubeginn. Bereits nach zwei Monaten wollte er aufgeben.⁸⁴ Stets war das Geld knapp, und oft wusste man nicht, wie die nächste Forderung Lehmanns zu begleichen sei. Der Einzug der gezeichneten Gelder harzte teilweise und war bei den 390 Geldgebern mühsam und umständlich, da in vier Raten bezahlt werden

Die Karte von J. Anselmier von 1848 zeigt den ehemaligen Seeboden mit allen Wegen und Brücken.
(Eidg. Landestopographie)



konnte.⁸⁵ Zweimal mussten Kredite aufgenommen werden.⁸⁶ Die Waldteilungskommission gab zwar Obligationen heraus, die Lehmann jedoch nicht an Zahlung nehmen wollte. Diese Sorgen hätten vollauf gereicht. Trotz Bemühungen beider Seiten, die Probleme der Bauabnahme und der von der Baukommission geforderten Bauvollendungsarbeiten gütlich zu lösen, schien der Prozess stets unausweichlicher. Ingenieur Kindlimann hatte am 16. Mai 1863 eine Mängelliste erstellt. Es waren Böschungen, Stützmauern, Wasserabzüge, Dolen und Steinbette zu verbessern oder noch zu erstellen, an vier Stellen Rutsche wegzuräumen und über weite Teile noch Strassenkies einzubringen. Lehmann zeigte sich in 8 Punkten nicht einverstanden. In 10 Punkten einigte man sich und bei vier angezeigten Mängeln hatten die Bauarbeiten bereits begonnen. Er wollte «die Arbeit so rasch als möglich beenden und sehe mit Sehnsucht der Entlassung entgegen.»⁸⁷ Am 3. August waren die Verhandlungen endgültig gescheitert. Drei Tage später lehnte der Bezirksrat die Abnahme der Strasse ab und ordnete eine Expertise an. Die Strasse war zwar fertiggestellt, wies aber in den Augen der Strassenkommission bedenkliche Mängel auf, die der Bauunternehmer vor einer Abnahme der Strasse beheben musste. Die Abnahme der Strasse durch den Bezirk hätte Lehmann vom Beheben der Mängel entbunden und einzig noch zum Unterhalt für drei Jahre verpflichtet. Am Schiedsgericht führte kein Weg mehr vorbei.

**b. Vorderthal 1862 – 1863:
Baustrecke Nr. 0 – 53:
Chratzerli bis Herrenbach-
brücke / Baustrecke Nr. 0 – 9:
Stockerli bis Grenze Innerthal**

Grundlage für alle weiteren Bauten in den Gemeinden des Tals bildete der vom Volk genehmigte Strassenvertrag vom 15. 1. 1860. Die Bauten mussten unter Aufsicht des Bezirkes in der gleichen Zeitspanne wie die Strecke Siebnen–Vorderthal erstellt werden. Er übernahm die Kosten für die Planung, die Kunstbauten und die Bauaufsicht samt dem nötigen Sprengpulver.⁸⁸ Nach längerem Hin und Her über die Linienführung, Fragen der Aakorrekction im Hermannsboden und über die Brücke im Chratzerli konnten die Pläne von Ingenieur J. Anselmier samt Kostenvoranschlag am 21. 5. 1862 genehmigt werden. Bauvertrag und Bedingnisheft lagen vor, als am 25. Oktober die beiden Baulose an Ingenieur Hegner vergeben wurden, der aber keinen Rabatt gewähren wollte und daher den praktisch sicheren Zuschlag an Gemeindepräsident Franz Josef Schätti, Vorderthal, verspielte, der beide Lose für die Offertsumme von Fr. 12 500.– zugeschlagen erhielt.⁸⁹ Am 29. November 1862 begann dieser mit dem Bau und nach neun Monaten stellte er am 7. September 1863 das Gesuch zur Abnahme. Von Fr. 4 200.40 Mehrkosten musste der Bezirk noch Fr. 1750.72 übernehmen; insgesamt leistete er damit Fr. 5152.–.⁹⁰ Bereits am 12. August 1864 zerstörte ein Hochwasser die neue Herrenbachbrücke.

⁸⁵ ebenda: B XVI.90.1.3. Verzeichnis.

⁸⁶ ebenda: C 24/4, S.194: 4000.– bei «Frau Alt-Rath Elis. Marty geb. Leder. und S. 269: Kantonslandammann Büeler erhielt ein Darlehen von Fr. 8 000.– bis 10 000.– bei «Banquier Ammann, Schaffhausen zu 5½% für ein halbes Jahr.»

⁸⁷ ebenda: S. 373: Brief von Lehmann an Baukommission.

⁸⁸ ebenda: S. 75–77: «Vertrag zwischen dem Bezirk March einerseits & den I. Gemeinden Vorder- & Innerthal andererseits...»

⁸⁹ ebenda: S. 287–291: Offerten von Franz Scheuber, Wolfenschiessen 0–53 Fr. 10 000.–; Ruffini Giuseppe, Galgenen 0–9 Fr. 2500.–; Eberhard & Gubler, Einsiedeln 0–53 Fr. 9 500.– 0–9 Fr. 3 000.–; Ing. K. Hegner, Lachen 0–53 Fr. 9 200.–, 0–9 Fr. 2 500.–. Franz Anton Schätti, Vorderthal 0–53 u. 0–9 Fr. 12 500.–.

⁹⁰ ebenda: S. 420; D 1.1863 S. 23.

c. Baustrecke 0 – 21: Brücke Siebnen bis Mühle 1862 – 1863

Vorerst sei an die Beschwerde des alt Kantonsrichters Augustin Waldvogel erinnert, der die Pläne gefährdet sah, sein «Wasserwerk... mit genügend Wasserkraft zu einem Fabriketablisement in der Grösse der neuen Fabrik des Hr. Honegger in Siebnen-Wangen» weiter zu betreiben.⁹¹ Die Linienführung war hart umkämpft und Ingenieur Anselmier plante drei Varianten: der Aa entlang, zwischen Mühle und Säge durch oder westlich durch die Löwenwiese. Immer wieder mussten Bauvorbereitungen hinausgeschoben werden, da die Verträge mit den Landbesitzern nicht bereit waren. Die mittlere Linie wäre für die Strasse wegen der Aa sicherer und billiger gewesen. Unternehmer Hürlimann beharrte aber darauf, dass die Strasse hart der Aa entlang geführt werde. Dafür benötigte es einige Schutzwuhre und auch den Durchlass des Kanals für das Wasserwerk Waldvogels und die Aabächligenossen. Am 23. Dezember 1862 wurde der Bauvertrag mit Säckelmeister Heinrich Mächler für Fr. 10 000.– abgeschlossen.⁹² Ihm wurde auferlegt, den Abschnitt mit den Wuhren wegen des Niedrigwassers möglichst im Winter zu erstellen. Am 25. Juli 1863 meldete er die Bauvollendung. Sorgen bereiteten einzig die Wuhrbauten, die nach Johann Josef Waldvogels Ansicht nicht gut erstellt wurden. Er war mit dem Kanal vom Wuhr zu seinen beiden Sägen

unzufrieden. Die Expertise von Ingenieur Kindlimann beschrieb das Wuhr als plangemäss und korrekt erstellt. Erst mit Amtsbefehlen gegen Johann Josef Waldvogel konnte nachgeholfen werden, dass dieser die Mauer dem Kanal entlang baute, damit Mächler die Strasse vollenden konnte.⁹³ Es gab Mehrkosten von Fr. 1514.18 wegen dem Fabrikkanal und den Spornen an den Wuhren der Aa. Die Gesamtkosten beliefen sich auf Fr. 11'264.18.

d. Baustrecke Grenze Innerthal bis gedeckte Brücke 1861 – 1865

Kurz nach dem Strassenvertrag von 1860 hatten die Innerthaler zum Ausbau ihrer Strassenstrecke gedrängt. Doch blieb die Linienführung stets umstritten. Ingenieur Hegner hatte ja bereits 1854 die Strecke rechts der Aa von der Grenze bis zur Kirche propagiert.⁹⁴ Diese Linie war den Innerthalern nicht genehm. Mehrmals forderten sie, die Strasse endlich nach ihren Vorstellungen auszustecken. Ingenieur Anselmier plante linksufrig eine Brücke über den Schlierenbach, welche die Kommission ausschlug, da der Schlierenbach immer alles überflute. Regierungsrat Steinegger schlug statt der «teuren und unsicheren Schlierenbachbrücke nur eine Verschalung vor».⁹⁵ Mit den zwei Vorschlägen waren die Kirchgenossen Innerthals nicht einverstanden. Das Seilziehen zwischen den Innerthälern, die unter sich selbst uneinig

⁹¹ ebenda: C 24/4, S. 81.

⁹² ebenda: S. 324, 325: *Offerten von Maurermeister H. u. Rudolf Trümpi, Glarus, für Fr. 10 038.–; SM Heinrich Mächler, Siebnen, für Fr. 10 000.–, Zuschlag für 9 750.–.*

⁹³ ebenda: S. 334, 335, 340, 344, 345: *Bericht Kindlimann, 356.*

⁹⁴ siehe Anmerkung 28.

⁹⁵ ebenda: C 24/4, S. 220.

⁹⁶ ebenda: S. 346–351: Ing. J. Kindlimann: 1. alles rechts der Aa, 2. Stockerlibrücke führt links der Aa und überquert Schlierenbach, 3. wie zwei, vor Schlierenbach wieder rechts der Aa bis Kirche. S. 351–355: Ing. K. Hegner: schlägt eine neue Linie statt der zwei bestehenden vor und überquert nach links beim Stockerli, vor dem Schlierenbach wieder auf die rechte Seite und dann wieder links zum Schäfli.

⁹⁷ ebenda: S. 376: Brief der Gemeinde Innerthal vom 1.7. mit Bericht über Kirchgemeindeversammlung vom 17.5.1863.

⁹⁸ ebenda: S. 339–340: Vertrag zwischen Bezirk March und Gemeinde Innerthal vom 17.4.1864.

⁹⁹ ebenda: S. 447: Baubeschrieb und KV; S. 448: Offerten von Johann Cavallascone, Menzingen ZG, Fr. 9817.64; Domenico Tadei, Parma, Fr. 9000.–; Jakob Schlittler u. Fridolin Winteler, Niederurnen, Fr. 9260.–; Baptista Angelo Beordo u. Angelo Garaventa Fr. 9200.–; Heinrich Erb, Illnau-Horben Fr. 10'556.60. 1.1865 S. 7. Bauabrechnung der Innerthalstrasse u. S. 16 Kommentar.

waren, dauerte bis zu den beiden Studien von Kindlimann und Hegner.⁹⁶ Vier Pläne mit ausführlichen Berichten aller Vor- und Nachteile, die sich auf frühere Studien Anselmiers und Hegners stützten, wurden im Gelände begangen.

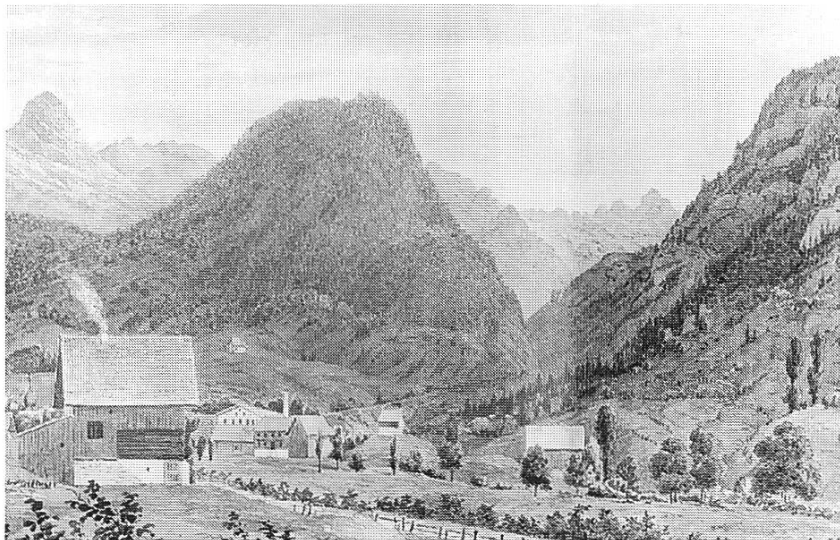
Die Kommission wollte die untere Linie realisieren, im Talboden nach dem Schlierenbach die Strasse also auf der rechten Aaseite führen. Die Kirchgemeindeversammlung beharrte auf den linksufrigen Linien im Talboden. Fünf Güterbesitzer waren bereit, für die Linie über den Schlierenbach das Land gratis abzugeben, über das Fiengli nur gerade einer, Kreispräsident Leonhard Züger.⁹⁷

Um das lange Spiel zu beenden, beschlossen Kommission und Bezirksrat nur eine provisorische Strasse. Damit begnügten sich die Wägitaler nicht. Von der Stockerlibrücke bis zum Spänihof einigten sich alle. Danach sollte über den

Schlierenbach bis zur gedeckten Brücke nur provisorisch gebaut werden. Endlich wurde am 15. April 1864 die definitive Linie vom Stockerli dem rechten Ufer entlang, am Spänihof vorbei bis vor den Sehrhaltenbach beschlossen. Danach überquerte die Strasse die Aa, folgte dieser rechts bis zum Stachelrieth des Gemeindepräsidenten Hegner, überbrückte die Aa und führte linksufrig gegen das Schäfli. Der Vertrag wurde unterzeichnet, Baubeschrieb und Kostenvoranschlag von Fr. 10 556.60 lagen auf. Die Gemeinde Innerthal zahlte dafür Fr. 6 500.–, leistete «Personal- und Realcaution» und übernahm die Bodenschädigungen. Der Bezirk erstellte die Strasse.⁹⁸ Die Arbeiten wurden dem Italiener Domenico Tadei aus Parma für Fr. 8 700.– vergeben, der bald beanstandete, die Strasse sei zu tief geplant. Tadei baute vom Oktober 1864 bis zum 1. Juli 1865 und stellte Fr. 10'900.90 in Rechnung. Die Gesamtkosten beliefen sich auf Fr. 11 745.21⁹⁹ Die Gemeinde Innerthal hatte Fr. 6 700.–, die Bezirkskasse Fr. 5 045.21 zu übernehmen, und schon am 15.6.1866 erging der Auftrag des Bezirksrates, die Fortsetzung der Strasse vom Schäfli bis zur Aberg Alp zu planen.¹⁰⁰

e. Falzstrasse: Nr. 2 – 64 Verbreiterung und Verbesserung 1863 – 1865

Mit Beschluss und Baubeginn hätte die Verbindung von Siebnen bis zur Kirche Innerthal durchgehend gut befahrbar



Aquarell von Vorderthal 1873. Sehr gut ist die Falzstrasse gegen das Stockerli zu erkennen. (Sig.MR)

werden sollen. Doch dazu war noch notwendig, die erst achtjährige Falzstrasse, vom Herrenbach zum Stockerli also, auf den gleichen Ausbaustandard zu verbreitern. Am 1. August 1863 forderte die Wägitalstrassenkommission die Gemeinde Vorderthal dazu auf. Innert Monatsfrist lag der Kostenvoranschlag vor, und auch die Akkordvergabe wurde gestattet. Vorderthal sparte und suchte billigere Lösungen aus Angst, «dass denn die ohnehin schwache Kasse der Gemeinde Vorderthal eine fast unheilbare Auszehrung bekommen könnte und müsste.»¹⁰¹ Der Bezirk lehnte ab, die Strasse zu bauen und drängte zur Eile. Am 25. Oktober 1864 erhielt alt Gemeindepräsident Franz Josef Schätti, Vorderthal, für Fr. 2 500.– den Auftrag und meldete am 20. August 1865, die Strasse sei fertig. Der Bezirk genehmigte die Rechnung von Fr. 2 305.90 und bezahlte daran Fr. 713.52.¹⁰² Damit wäre die Verbindung von der Brücke in Siebnen bis zur gedeckten Brücke bei der Kirche Innerthal nach einer Bauzeit von 5 Jahren mit vorläufigen Gesamtkosten von Fr. 175 305.39 glücklich beendet gewesen, wäre da nicht noch ein Nachspiel gefolgt.¹⁰³

7. Richterliches Nachspiel mit hochkarätigem Schieds- gericht 1867

«Über die Ausführung des Vertrages und über die daraus erwachsenen Forderungen ist ein Rechtsstreit entstanden,

dessen gütliche Beilegung vergeblich versucht wurde. In Folge dessen ist derselbe gerichtlich auszutragen.»

*Schiedsgerichtliches Urteil vom
5. 2. 1867*¹⁰⁴

Nach den gescheiterten Gesprächen mit Lehmann vom 3. August 1863 mangelte es bis zum 29. April 1864 beiden Parteien keineswegs an Versuchen, sich gütlich zu einigen. Gemäss Artikel 13 des Pflichtenheftes versuchte die Kommission, mit einem Expertenbericht zu klären. Nachdem der Bezirksrat am 7. August die Abnahme der Strasse verweigerte und einzig auf die Expertise abstützen wollte, reiste Lehmann erzürnt ab, reichte am 23. August beim Bezirksgericht seine Notifikation ein, präzisierte darin seine Forderungen und verwarf die Erwiderung der Kommission. Den Expertenbericht aberkannte er und verweigerte dem Bezirksrat, die Nacharbeiten aufzunehmen. Nochmals schöpfte die Kommission alle Möglichkeiten zum Vergleich aus. Lehmann verlangte am 11. Januar 1864 vom Bezirk über die Fr. 132 825.– hinaus, die er bereits erhalten hatte, weitere Fr. 71 429.22.¹⁰⁵ Am 7. März verneinte die Kommission die meisten Forderungen Lehmanns. Nach einem Geplänkel, um sich wenigstens teilweise zu einigen, reichte Lehmann am 14. August 1864 die Klageschrift seines Advokaten Glutz von Blotzheim ein, wozu ihn der Bezirksrat im April aufgefordert hatte.¹⁰⁶ Es dauerte 11 Monate, bis Fürsprech Josef Anton Eberle, Einsiedeln, die «Vernehmlassung des Bezirksrathes

¹⁰⁰ ebenda: C 24/4, S. 472; D 1.1865, S. 16.

¹⁰¹ ebenda: C 24/4, S. 411: Schreiben des Gemeinderates Innerthal vom 8.9.1863.

¹⁰² ebenda: S. 453: Vertrag mit aGP Schätti; S. 465: Abrechnung mit Fr. 228.60 Minderarbeiten und Fr. 64.50 Mehrarbeiten; D 1.1865, S. 5. Falzstrasse.

¹⁰³ ebenda: D 1.1865, S. 15.

¹⁰⁴ ebenda: B XVI.95: «Schiedsgerichtliches Urteil in Sachen des Herrn J. Lehmann, Bauunternehmer, von und in Trimbach, Kanton Solothurn, Kläger und Wiederbeklagten, gegen den Tit. Bezirk March, Kanton Schwyz, Beklagten und Wiederkläger.» Handgeschriebenes Urteil 34.5x22 cm, 65 Seiten, gebunden.

¹⁰⁵ ebenda: C 24/4, S. 402–403: Notifikation Lehmanns; S. 404–405: Erwiderung des Bezirks; S. 422–423 u. BXVI.91.5.1–9: Expertenbericht Kindlimann und Diezinger; C 24/4 S. 429 und B XVI.91.6.2 Rechnung Lehmanns, D 1.1865, S.10: Rechnung über den Bau der Wägitalstrasse bis 4.1.1864.

¹⁰⁶ ebenda: BXVI.91.6.3: Antwort der Wägitalstrassenkommission an Lehmann vom 7.3.1864; Die gedruckte Klageschrift vom 14.8.1864 fehlt.

¹⁰⁷ Eberle Josef Anton, 1808–1891, Fürsprech in Einsiedeln, liberaler Kantonsrat, Nationalrat 1867–1872;

¹⁰⁸ HBLs Bd. 7: S. 533: Wohl Prof. Johannes Wild, 1814–1894, Prof. ETH für Geodäsie von 1855–1889. Ebenda Bd. 2, S. 417: Arnold Bürkli, 2.11.1833–6.5.1894, Ing. der Nordostbahn, Stadttingenieur Zürichs, erbaute Bürkli-Quai, KR 1883–1892 und Nationalrat 1888–1892.

¹⁰⁹ Wyrsch Paul: Reding: Nazar Reding von Biberegg, 30.6.1805–28.12.1865, Winterlandamman 1833–1834, Grossrat und Kantonsrichter, Landamman und Präsident des Verfassungsrates 1847, Landamman 1848–1850, Regierungsrat 1852–1854, Ständerat 1853–54, Kantonsrat und Gerichtspräsident bis 1865.

¹¹⁰ HBLs Bd. 2: S. 279: Johann Jakob Blumer, 1819 – Nov. 1875, Staatsmann, Jurist und Historiker, Studien in Zürich, Bonn und Berlin, Landrat 1842, Ständerat 1848–1866, Gemeindepräsident Glarus 1866, erster Präsident des ständigen Bundesgerichtes 1874.

¹¹¹ ebenda: Bd. 4: S. 538: Martin Kothing, 1815–..., Regierungssekretär und Archivar; Bd. 3: S. 77: Escher Eugen, PD Dr. iur. 1831–1900, Bezirksrichter, Stadtschreiber 1857–1868, Ständerat 1863–1869, Chefredaktor NZZ 1866–1871, Nationalrat 1870–1871, Direktor der NO-Bahn 1872.

¹¹² BAL B XVI.91.7.1: Protokoll des Schiedsgerichtes 16.8.1865 in Lachen und B XVI.91.10. 1–12: Bericht u. tabell. Übersicht von Ing. J. Christen vom 20.10.1865.

March....» am 9. Juli 1865 abfasste.¹⁰⁷

Der Verzug fand nicht den einzigen Grund in der Verspätung Eberles. Stand der Schiedsrichter Lehmanns, Nationalrat J. Adam aus Liestal, sofort fest, glückte der Gegenpartei nicht alles. Prof. Wild von Zürich trat nach 7 Monaten wegen Arbeitsüberlastung zurück. An seine Stelle konnte erst im April 1865 Stadttingenieur Arnold Bürkli gefunden werden.¹⁰⁸ Zum Obmann hatte das Bezirksgericht March den ehemaligen ersten Landamman des Kantons Schwyz, Kantonsgerichtspräsident Nazar von Reding, bestimmt.¹⁰⁹ Nach seinem plötzlichen Tod am 28. Dezember 1865 inmitten der Beratungen wählte das Bezirksgericht erst am 16. August 1866 Ständerat Dr. h. c. Johann Jakob Blumer von Glarus.¹¹⁰ Der Schreiber, Regierungsssekretär Martin Kothing, hatte wie der technische Berater, Ingenieur N. Schwyzer von Luzern, das Amt des Obmanns abgelehnt. Zum Gerichtsschreiber wurde PD Dr. iur. Eugen Escher, Stadtschreiber von Zürich, verpflichtet.¹¹¹

Nun war das Schiedsgericht wieder vollständig besetzt. Es hatte bereits am 16. und 17. August 1865 die Strasse bereist, Berge von Unterlagen beschafft¹¹² und tagte nach Replik und Duplik¹¹³ vom 14. bis 17. Januar sowie am 4. bis 5. Februar 1867 in Zürich.¹¹⁴ Der Ausgang konnte sich für den Bezirk March sehen lassen. Der Schiedsspruch war ebenso hochkarätig wie die berühmten Häupter, die ihn fällten. Von den gesamten Forderungen Lehmanns in der Höhe von Fr. 116 446.42 waren vom Bezirk

Fr. 17 605.– unbestritten. Somit blieben Fr. 98 861.42 als Streitsumme. Davon sprach das Gericht nur Fr. 21 102.34 zu Lehmanns Gunsten. Unbestritten hatte der Bezirk die Kautions mit Zins von Fr. 16 400.– zurückzuzahlen. Die Anwaltskosten wurden jeder Partei selbst belastet und die Fr. 3891.60 Gerichtskosten halbiert. Der Bezirk bezahlte die geforderte Summe sofort dank einer Anleihe von Oberst Schindler im Betrage von Fr. 29 494.70. Ein Wermutstropfen blieb, hatte sich doch die Schuldenlast des Bezirks in den 10 Jahren von 1858 bis Ende 1867 von Fr. 49 417.37 auf Fr. 111 138.71 mehr als verdoppelt. Energisch betrieb man säumige Beitragszeichner und erstellte Schuldentilgungspläne.¹¹⁵

Das leide Kapitel war geschlossen. «Die Rechnungskommission hat diesem Kapitel nichts beizufügen, als den Wunsch, dass die Vollendungsarbeiten bald vollendet sein möchten!»¹¹⁶ Auch für die Wägitalstrassenkommission kam damit eine Periode voller Arbeit und Einsatz, Freude und Ärger zu Ende. Acht volle Jahre, von 1858 bis 1866, hatte Dr. med. Severin Pfister, Bezirksamman, Tuggen, die Kommission präsidiert und dabei 130 Sitzungen geleitet, vielen Augenscheinen beigewohnt, Besprechungen geleitet und Briefe geschrieben.¹¹⁷ 16 Kommissionsmitglieder unterstützten ihn tatkräftig:

¹¹³ BAL B XVI.91.14: Rückantwort des Bezirksamtes vom 6.1.1867 auf Lehmanns Replik.

¹¹⁴ BAL B XVI.95, S. 2–3, wobei Herr Ing. Schwyzer als Fachmann dabei war. An den Verhandlungen nahmen, BA Diethelm und Kantonsrichter Mächler teil.

¹¹⁵ BAL D 1.1858 u. D 1.1867, mit Revision des Schulden Tilgungsplanes.

¹¹⁶ BAL D 1.1867, S. 11–12. Die Prozesskosten werden mit Fr. 4688.60 beziffert. Sind darin die Anwaltskosten Eberles von Fr. 797.– enthalten? Die Abrechnung bleibt unklar, da von Fr. 27'000.– an Lehmann gesprochen wird statt Fr. 21'102.34.

¹¹⁷ ebenda C 24/4, C24/5: Anzahl Sitzungen: 1858 2; 1859 17; 1860 8; 1861 26; 1862 30; 1863 25; 1864 12; 1865 6; 1866 3; 1867 1.

¹¹⁸ ebenda: B XVI.94.1–26: 21 Briefe an Schirmer und Lehmann und 5 Antworten.

¹¹⁹ Bamert Leonz: Teilungs-urkunde: S. 17–18. Regierungsrat Leonz Bamert, Tuggen, leitete die Waldteilungskommission über Jahre und verfasste den Schlussbericht.

| | |
|--|---------------------------------|
| Pfister Severin, Dr. med., BA, Tuggen, Präsident | 1858–1866 (Mitglied ab 1866) |
| Düggelin Josef Meinrad Benedikt, BA, Galgenen | 1858–1864 |
| Steinegger Johann Anton, RR, Krone, Altendorf | 1858–1862 |
| Grüninger Johann Peter, SM, Altendorf | 1858–1862 |
| Hegner Alois, BR, KR, Rössli, Siebnen | 1858–1866 |
| Schätti Franz Josef, GP, Vorderthal | 1858–1860 1862–1866 |
| Schätti Anton, GR, Schübelbach | 1858–1860 |
| Ronner Meinrad, BR, KR, Schwanen, Siebnen | 1858–1860 1862–1866 |
| Diethelm Alois, KR, BA, Vorderthal | 1858–1866 ab 1866 Präsident |
| Bruhin M., GR, Wangen | 1858–1860 |
| Huber Meinrad, GR, Tuggen | 1858–1860 |
| Züger Pius, BR, GP, Galgenen | 1858–1860 |
| Stählin Johann Michael, KR, Lachen | 1858–1860 |
| Mächler Heinrich, GerP, SM, BA, Bären, Siebnen | 1860–1868 |
| Büeler Anton Georg, RR, Lachen | 1862–1866 |
| Weber Erhard Josef, SM, Tuggen | 1864–1866 |
| Kistler N., SM, | 1866–1868 |

Besonders viel Arbeit hatten die Mitglieder der Bauaufsicht: Die Regierungsräte Johann Anton Steinegger und Anton Georg Büeler sowie Säckelmeister und Bezirksamman Heinrich Mächler, der von 1862 bis 1868 auch noch die Rechnung führte.¹¹⁸

8. Die Strasse und ihre Folgen

«Durch diese Verzögerung (des Baus der Wägitalstrasse) erwuchs der Landeskorporation aber ein sehr grosser Vortheil., denn die Waldungen erhielten einen immer grösseren Werth, weil sie während der Theilungszeit geschützt waren.»

Regierungsrat Leonz Bamert, Teilungs-urkunde der Landeswaldungen 1879.¹¹⁹

Neue Verkehrsadern zeitigen Folgen. Schon 1866 wurde in Vorderthal eine Spinnerei erbaut, und auch die Gasthöfe Bären und Rössli öffneten nach dem Strassenbau. In Innerthal blühte im Hotel Bad seit 1860 der Badebetrieb. Die Werbeschrift für das Bad lockte 1868 Touristen ins Tal, obwohl erst seit dem 1. März 1894 die ersten Pferde die eidgenössische Postkutsche ins Tal zogen. Aufmerksam wurden auch einige Schwyzer und Zürcher Industrielle, die am 1. Januar 1895 das «Wetzikon Konsortium» gründeten und vom Bezirk March 1896 die erste und 1898 die zweite Konzession zur Elektrizitätsgewinnung erhielten. Seit dem 30. Mai 1903

¹²⁰ Market J.: *Das Wäggithal*: S. 32; Winkler Ernst: *Umriss*: S. 9.

¹²¹ Jörger Albert: *Kdm SZ March NA II*: S. 170.

¹²² *Konzession*: Die Konzession wurde für 80 Jahre gemäss §19 den Elektrizitätswerken Zürich erteilt.

¹²³ Gugler F.: *Bericht*: S. 32.

verbanden Telegraph und Telefon das Tal mit der weiten Welt. Der Tourismus blühte auf, wie die Postgäste zeigen:

1900 transportierte die Pferdepost 900 bis 1000, 1913 bereits 5015 Personen jährlich.¹²⁰ Der Kauf des Hotels Bad 1909 durch die Stadt Zürich warf einen die Talbewohner bedrohenden Schatten voraus.¹²¹ Es folgte das Konzessionsgesuch für Stausee und Kraftwerk, und am 10. Januar 1918 erteilten die Bezirksbürger die Konzession auf 80 Jahre. Die Strasse hatte das Tal erschlossen und in ein neues Zeitalter geleitet.¹²²

Vorderthal mit Säge um die Jahrhundertwende. Im Vordergrund der alte Weg über die Säge in Innerthal. (Slg. MR)

DAS KRAFTWERK UND SEINE STRASSENBAUTEN

1922 – 1924

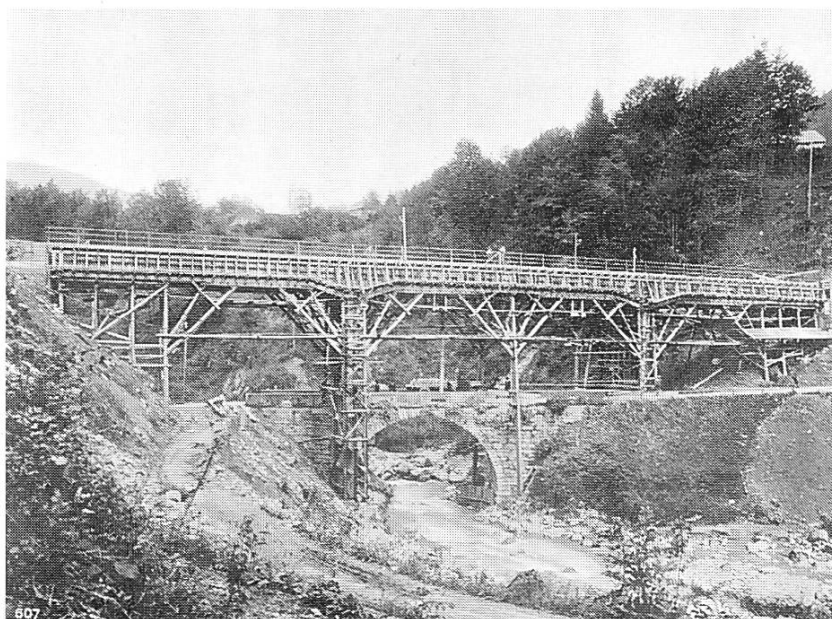
«Damit die Talstrasse an der Stelle der Talsperre die Höhe von 902 m ü. M. erreicht, muss dieselbe von Falz an verlegt werden und zwar an der rechten Talseite.»

*F. Gugler, Technischer Bericht 1921*¹²³

Der Stausee und das Ausgleichsbecken im Rempen bedingten Strassenanpassungen. Wieder wirkte ein Tuggnier in vorderster Reihe. Bezirksammann August Spiess seufzte später über seine «undankbare Amtszeit», da er als



Wäggithal



Aa-Brücke über das Rempnenbecken. Die neue Brücke im Bau, die alte, steinerne über die Aa ist noch gut sichtbar. (Slg. MR)

Prellbock zwischen Befürwortern und Gegnern des Wägitalwerkes stand und sich dabei aufrieb.¹²⁴

Das Rempnenbecken forderte eine andere Strassenlinie auf 885 m Länge bei maximal 5,75% Steigung. Die neue Strasse wurde höher angelegt und überquerte die alte Brücke im Rempnen mit einem Viadukt in Eisenbeton von 66,1 m Länge mit zwei Stützen und drei Öffnungen mit Stützweiten von 20, 26,1 und 20 m mit einer Nutzbreite von 4,9 m. Die Betonierungsarbeiten dauerten vom 16. August bis 23. August 1923, und die Brücke konnte am 25. Oktober, rund zwei Monate nach Fertigstellung, der Belastungsprobe unterzogen werden.¹²⁵ Auch der Weg in die Flüh wurde auf 217 m neu verlegt.¹²⁶ Ebenfalls musste die Talstrasse vom Falz bis ins Stockerli höher klettern, um an der Talsperre eine Höhe von 902 m ü. M. zu erreichen. An der rechten Talflanke steigt sie mit 9% empor, wobei sie unterhalb der Falz bereits eine

Steigung von 9,7% hatte. Die Fahrbahn mass 4 m und war damit von etwa gleicher Breite wie die Strassen aus den 1860er Jahren.¹²⁷

Im Innerthal versanken alle Strassen im Wasser, die vor 50 Jahren nach langem Abwägen und Ringen von der Grenze bis zur gedeckten Brücke bei der Kirche erstellt worden waren. Statt dessen wurden rings um den See Randstrassen gemäss Konzession gebaut. Diese schrieb eine Breite von 3,6 m und 3 m bei den Brücken vor. Die beiden Strassen beidseits des Sees sollten, in klaglosem Zustand und technisch perfekt erstellt, dem Bezirk anheimfallen.¹²⁸ Diese Strassen, Kunstbauten und Brücken verliefen meist horizontal 4 m über dem höchsten Seespiegel, senkten sich gegen die Staumauer um 2 m auf die Kronenhöhe und erhöhten sich am oberen Seeende. Als Durchlass für die Bäche dienten je nach Grösse Zementröhren, gewölbte Durchlässe oder Brücken.¹²⁹ Alle Bauten wurden stets gut unterhalten und in der Breite angepasst.

Die Strasse von Siebnen bis zur Staumauer im Schräh war in der Bauzeit rege befahren und hielt dem Schwerverkehr stand. Die gleichmässige Steigung entlang der Aa hatte sich bewährt und auch das Ausgleichsbecken im Rempnen erschlossen.

¹²⁴ Wyrch Jürg: *August Spiess: 3.1.1870–20.3.1945, Lehrer, Unternehmer, Historiker und Politiker, GR Tuggen 1904–1908, BR 1904–1918, BA 1918–1920, Präsident Elektrokommision 1918–1924, KR 1910–1928, erster Wirt des Gasthauses Stausee 1927.*

¹²⁵ Ros M.: *Rempnenbrücke: S. 3, mit allen technischen Angaben der Belastung, entworfen und gebaut von Locher & Cie., Zürich.*

¹²⁶ Gugler F.: *Bericht: S. 40, Pläne Nr. 94–95; Die alte Strassenbreite mass durchschnittlich 14 Fuss.*

¹²⁷ *ebenda: S. 32, Pläne Nr. 96–98.*

¹²⁸ *Konzession: § 7 und 8.*

¹²⁹ Gugler F.: *Bericht: S. 31–32, Pläne Nr. 2023–2025 und 89–93.*

¹³⁰ Merki Christoph Maria:
Verkehrsgeschichte: S. 444.

¹³¹ BAL 6104.1.4: Auszug aus
BezR-Protokoll vom
30.6.1953.

¹³² ebenda vom 10.4.1954 als
Antrag an Bezirksgemeinde,
die Bauarbeiten als Bestand-
teil des Ausbauprogramms
zu verzinsen und zu amorti-
sieren.

¹³³ BAL 6106.1.04: Ausbau
Stockerli, BezRB 13.10. u.
23.1.1961. Neue Konzessi-
on: § 9 verpflichtet AKW zum
Beitrag von 40%.

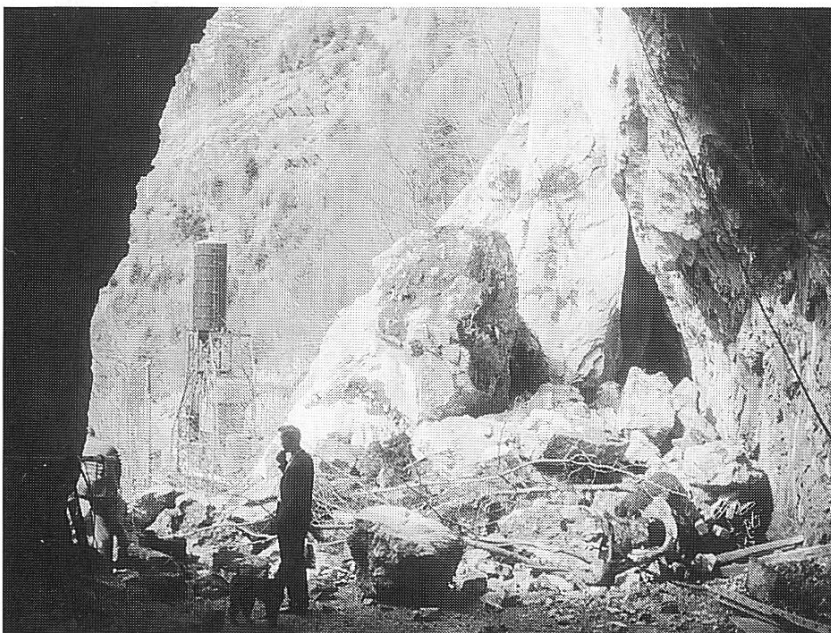
BAUTEN DER LETZTEN 50 JAHRE

«Das Automobil steht – das sollte inzwi-
schen klar geworden sein – in einer
symbiotischen Beziehung mit der Bahn,
auf der es fährt, der Fahrbahn. Wer die
Geschichte des Automobils von der
Strasse isoliert, macht das Kraftfahrzeug
zu einem Artefakt und wird weder seine
Entwicklung noch die der Strasse je
verstehen.»

*C. M. Merki, Die verschlungenen Wege
der modernen Verkehrsgeschichte¹³⁰*

Der wachsende Automobilverkehr der
letzten 50 Jahre verschonte auch die
Wägitalstrasse nicht und erzwang
Anpassungen. Diese wollen wir im Tempo
des Automobilisten passieren und nicht
mehr als Fussgänger bei Einzelheiten
verweilen.

*Felssturz 1962 an der
Stockerlistrasse.
(Akten BAL)*



Unwetter 1953

Nicht der Verkehr, sondern die Unbill der
Natur vom 26. 6. 1953 erheischte Bauten
für Fr. 181'000.– in der Mühlewiese, im
Gfell und im Rötentäli. Eine schwere
Hochwasserkatastrophe suchte das
ganze Gebiet der March heim. «Eine
lange Nässeperiode und anhaltender
Regen, der am 25. Juni und in der Nacht
vom 25. auf 26. Juni pausenlos nieder-
ging, bewirkten ein derartiges Anschwel-
len der Flüsse und Bäche, dass viele über
die Ufer traten und weite Landstriche
überfluteten... Im Gebiet der Stigern
wurde die Bezirksstrasse durch Murgän-
ge unpassierbar gemacht.»¹³¹ Das Luft-
schutzbataillon 25 leistete eilends Hilfe.
Im Laufe der heute 135jährigen
Geschichte der neuen Wägitalstrasse fällt
auf, dass oft an selben Stellen Unwetter
die Strasse schädigen. 1861 – 1862
beim Bau, 1953 und wieder 1996
rutsche der Boden im Rötentäli.¹³²

Stockerlistrasse mit Felssturz 1962

Gestützt auf das Grundsatzprogramm des
Wägitaler Strassenbaus der Landsge-
meinde vom 6. Mai 1951 wurde vom
Herbst 1961 bis Sommer 1963 die
Stockerlistrasse ausgebaut. Den Bau von
629 m Strasse vom Falz bis zur Stau-
mauer hatten Konzessionsverhand-
lungen hingehalten. Die mittlere der drei
Varianten wurde ausgeführt mit einer
Fahrbahn von 6 m und einem einseitigen
Trottoir von 1 m.¹³³ Am Ostersonntag
1962 verschüttete ein Felssturz von



*Bergsturz beim Gusöteli 1969.
Die Flugaufnahme Comet zeigt das
erschreckende Ausmass.
(Akten BAL)*

¹³⁴ ebenda: Bericht der Bauleitung: Ing. J. Meier, Lachen; BezRB 27.1.1965: Kosten Fr. 1'250'615.65, Kostenüberschreitung Fr. 150'615.65. Eigenleistung des Bezirks Fr. 183'258.15. Baukostenbeitrag Kraftwerk AG Fr. 455'000.—.

¹³⁵ ebenda: Auszug aus dem Protokoll des Regierungsrates, RRB Nr. 896 E XII 1969, S 3.

¹³⁶ ebenda: Akten «Bergsturz 30.3.1969» mit Polizeirapporten, Fotodokumentation, geologischem Gutachten, Bau- und Brückenplänen samt Protokollen der Strassenkommission, des BR und RR. Baufirma G. Leimbacher, Lachen. Kosten der Notmassnahmen: Fr. 458'000.—, woran sich der Kanton mit 50% beteiligte.

¹³⁷ ebenda: Pläne und Gutachten, Bergsturz 30.3.1969: Gutachten von Dr. Heinrich Jäckli, Geologe, Zürich-Höngg vom 25.4.1969.

¹³⁸ ebenda: BezRB 22.5. und 12.6.1969.

¹³⁹ ebenda: Kostenvoranschlag Ing. Meier u. Marty, Lachen für 5700 m à Fr. 6'140.— pro m; 6106.1.05 Vertrag mit gleichen Ing.

¹⁴⁰ ebenda: Nr. 9 u. 11: Brief an Max Müller, Präsident der Fachkommission Wägitalstrasse vom 17.12.1973: «Meiner Ansicht nach wird man früher als vorgesehen wieder auf mein Projekt (über die Eisenburg) zu sprechen kommen. Ich erhebe Urheberrecht!»

¹⁴¹ ebenda: KV: Fr. 7'800'000.—, Kosten: Fr. 4'746'473.30; Minderaufwand: Fr. 3'053'526.70. Daran zahlte der Bund: 1,1 Mio. Fr., der Kanton Fr. 1'823'236.65.

¹⁴² ebenda: Waldheim—Stygeren Nr. 31: Schlussabrechnung vom 11.12.1981.

ca. 8000 m³ die Strasse zwischen beiden Tunnels. Trotz des lebhaften Verkehrs kam niemand zu Schaden. Auch die Mehrkosten wegen des Felssturzes hielten sich für den Bezirk im Rahmen dank des grossen Baubeitrages der Kraftwerk AG von Fr. 455'000.—.¹³⁴

Gusöteliübergsturz 1969

Vier Menschen starben im gewaltigen Fels- und Grundabrutsch im Guntliswald ob Siebnen auf der Wägitalstrasse, als sich am Sonntagabend, den 30. März 1969, um 20.30 Uhr der Hang auf einer Breite von 150 m in Bewegung setzte, vier Menschen in dramatischer Weise in den Tod riss und ein Auto verschüttete. Tagelang bangte die ganze Schweiz, ob noch weitere Menschen in den Massen begraben wären. 150'000 m³ Bergsturz deckten die Strassenverbindung zu und drohten, die Aa aufzustauen. Die rasche Hilfe von Polizei und Feuerwehren vermochte nichts auszurichten. Erst am 11. April wurden die Leichen geborgen. Tags darauf beendete man die Bergungsarbeiten wegen zu grosser Gefahren. Fotos und die Beurteilung der Kantonsregierung zeigten ein schreckliches Bild: «Die Absturzkatastrophe bei Siebnen wurde in Ausmass und Folgen bisher im Kanton Schwyz nur durch den Bergsturz von Goldau im Jahre 1806 übertroffen.»¹³⁵ Die Notmassnahmen, gut geführt durch Strassenpräsident, Bezirksrat Xaver Kistler, galten der Bergung, die mehrmals unterbrochen werden musste, dem Öffnen der Aa

durch Abräumen des Holzes und der Notverbindung. Vom 17. bis 30. April baute das Geniebataillon 3 zwei Brücken, und am 14. Mai 1969 konnte die rechtsufrige Umfahrung eröffnet werden. In der Zwischenzeit war der Verkehr über die Sattellegg umgeleitet worden.¹³⁶

«Der Felssturz erfolgte dort, wo beim Bau der Wägitalstrasse der Hang bergseits angeschnitten werden musste, wodurch die obersten Sandsteinbänke, die annähernd hangparallel gegen den Bach abfallen, leicht eingekerbt werden mussten.»¹³⁷ Die Strasse war auf 160 m total zerstört und weggerissen. Die langsame Setzung verhinderte eine Neutrassierung der Strasse für Jahre.

Nun galt es, langfristig die Wägitalstrasse sicherer anzulegen. Der Bezirksrat beauftragte die Strassenkommission und bestellte geologische Gutachten.¹³⁸ Den Ausbau vom Löwen bis zur Sonne berechnete das beauftragte Ingenieurbüro auf 35 Mio Fr.¹³⁹ Diese Kosten überforderten alle. Gutachten sollten andere Lösungen aufzeigen. Prof. Viktor Kuonen¹⁴⁰ von der ETH Zürich griff die Idee vom September 1969 wieder auf, die Strasse über die Eisenburg ins Vorderthal zu führen. Auch die Staldenstrasse wurde geplant und ebenso rasch verworfen, nachdem auch dort ein grosser Rutsch nahe der vorgesehenen Waldstrasse niederging. Für den Abschnitt Siebnen—Stigern genehmigte die Bezirksgemeinde am 5. Mai 1974 Fr. 7,8 Mio. Die Strasse wechselte auf die rechte Talseite und mündete etwa 60 m

AUSBLICK

Des Menschen Einschnitte in die Natur pflegen nicht immer so sicher zu sein, wie sie menschlichen Sicherheitsbedürfnissen entsprechen. Nicht alles lässt sich vorausberechnen, nicht alles voraussehen und nicht alles planen. Verbindungen mit Strassen und elektrischer Energie sind jedoch für uns Menschen lebensnotwendig. Möge das Werk dieser Strassenanlage auch weitere Jahre allen dienen, die im Wägital wohnen, arbeiten, Strom produzieren oder es besuchen, um Kontakte zu pflegen mit Menschen und mit der wunderschönen Natur.

oberhalb der Notbrücke in die alte Strasse. Auf ein Tunnel rechts der Aa konnte verzichtet, und der Bau damit um rund 3 Mio. Fr. verbilligt werden.¹⁴¹ Einmal mehr hatte sich der Bezirksrat für die Tallinie entschieden. Damit war das Tal wieder normal erreichbar.

Waldheim und Stigern 1980

Aus Sicherheitsgründen, wie geologische Gutachten belegten, musste der Strassenausbau weitergeführt werden. Am 12. Juni 1977 genehmigte das Volk an der Bezirksgemeinde einen Kredit von 8 Mio. Fr. für den Ausbau Waldheim–Stigern. Die langdauernde Projektierung sah zwei Tunnels auf der 820 m langen Strecke vor. Ein Nachtragskredit von 1,3 Mio. Fr. wurde nötig und am 18.5.1980 genehmigt. Im Herbst 1977 wurden die Bauarbeiten begonnen. Am 18. 12. 1980 wurde die Strasse mit der Einweihung dem Verkehr übergeben. Leider wurde der Kostenrahmen nochmals um Fr. 554'097.40 überschritten.¹⁴²

Notmassnahme Hackrute 1981

Mit einer Notmassnahme kam der Bezirksrat 1981 einer Katastrophe zuvor. Im Gebiet der Hackrute ergaben Messungen deutliche Verschiebungen der aaseitigen Stützmauer. Sie wurde im Herbst 1981 für Fr. 254'121.60 saniert.¹⁴³ Dies war das letzte grössere Werk des Bezirks an der Strasse von Siebnen bis zur Abzweigung Sattelleggstrasse.

Kantonalisierung 1983

Seit Jahren wünschten die Märchler, die Strasse ins Wägital möge Kantonsstrasse werden. Der Bezirksrat stellte 1966 und 1977 entsprechende Gesuche an die Regierung.¹⁴⁴ Deren Regierungsprogramm sah dies mit der Änderung der Verordnung über den Bau und Unterhalt der Strassen vor.¹⁴⁵ Sie stimmte der Übernahme der Strasse von der Brücke in Siebnen bis zur Abzweigung der Sattelleggstrasse zu, verweigerte jedoch die Aufnahme des Streckenteils ins Innerthal.¹⁴⁶ Das Kraftwerk Wägital wartete und klärte ab, ob die Verpflichtung zum Unterhalt auch gegenüber dem Kanton gelte, und bejahte dies schliesslich. Seit dem 1. Juli 1983 gehört die Wägitalstrasse vom «Löwen» bis zur «Sonne» dem Kanton.¹⁴⁷ Hätte der Regierungsrat 1860 die Beschwerde anders entschieden, wäre diese Strecke bereits 123 Jahre früher Kantonsstrasse geworden.

Stockerlitunnel 1995

Noch stand der Bezirk vom Vorderthal ins Innerthal in der Pflicht. Die Kreditzusage von 13,2 Mio. Fr. für das Sanierungsprojekt Stockerli löste die Ausweitung des Tunnels Nr. 1, den Voreinschnitt Nord des Haupttunnels und den Lehenbrückenbau aus. Bauliche Überraschungen blieben aus bis auf die Lehenbrücke, wo weder Felsverlauf noch Qualität den Erwartungen entsprochen hatte. Die Kluft des Schuhmacherloches blieb problemlos, und damit wurde

¹⁴³ ebenda: Ausbau Hackrute Nr. 18: Schlussabrechnung vom 14.7.1982.

¹⁴⁴ ebenda: Kantonalisierung, BezRB von 2.2.1967 und Nr. 57/77 vom 19.9.1977.

¹⁴⁵ ebenda: KRB vom 17.9.1981.

¹⁴⁶ ebenda: RRB Nr. 561 vom 29.3.1983 und KRB vom 18.5.1983.

¹⁴⁷ ebenda: KRB vom 18.5.1983, Ziff. 4 Abs. 1. Notariell ver-schrieben erst am 20.2.1987.



Verschüttetes Auto, Bergsturz Gusöteli 1969, Akten BAL

der Baukredit bei Baukosten von Fr. 10'844'253.50 um 22,6% unterschritten.¹⁴⁸ Auch daran bezahlte die Kraftwerk AG Wägital 25%.

Vorderthal 1996

Auf nie versiegende Unterhalts- und Ausbauarbeiten weist folgende geologische Einschätzung hin: «In den vernässten, rutschgefährdeten Gebieten mit meist stark tonigen Böden werden auf allen in Betracht kommenden Varianten immer wieder Schäden auftreten.»¹⁴⁹ Der Schlipf des Sommers 1996 im Rötentäli belegt dies einmal mehr. Erneut gab das Volk am 17. Dezember 1995 mit dem Kredit von Fr. 3,1 Mio. den Auftakt zu einem

weiteren Ausbau der Wägitalstrasse samt Trottoir von der Abzweigung Satteleggstrasse bis zum Schulhaus Vorderthal.¹⁵⁰ Seit dem Bau des Kraftwerkes Wägital leistete dieses an die Strassenbauten gemäss Konzession grosse Beiträge an Unterhalts- und Ausbauarbeiten von 25% respektive 40%. Nur dank diesen namhaften Beiträgen gelang es über die letzten 75 Jahre, die Strasse in gutem Zustand zu erhalten und für die modernen Bedürfnisse auszubauen. Stets war das Kraftwerk auch in Notlagen, bei Unfällen und Bergstürzen zur Stelle und half mit, die Strasse wieder zu eröffnen. Das Kraftwerk trug damit grosse Kosten, um das Wägital zu erschliessen und wirtschaftlich prosperieren zu lassen.

¹⁴⁸ ebenda: D 1.1995, Bericht und Rechnung für 1995. Bauunternehmer: ARGE: Stuag Tunnel AG, CSC Bauunternehmung Altendorf, Georges Leimbacher AG, Lachen.

¹⁴⁹ ebenda: 6106.1.04 Projektierung Nr. 8: Gutachten Prof. Viktor Kuonen vom 29.5.1974 S. 5.

¹⁵⁰ ebenda: D 1.1996, Voranschlag für 1996.

Quellennachweis

Bezirksarchiv March, Lachen, BAL

- BAL B XVI. 90.1.3: «Verzeichnis der bis zum 13. Dez. 1859 gezeichneten Beiträge an die Wäggitthalstrasse».
- BAL B XVI. 91.01–18: Diverse Unterlagen zum Bau, Expertisen, Mängellisten.
19–29: Rechnungen.
- BAL B XVI. 93.–24: 30 Briefe von Bauunternehmer Jakob Lehmann (1 - 4,6,26 fehlen).
- BALB XVI. 94.1–26: Briefe von Säckelmeister Heinrich Mächler.
- BALB XVI. 5: Schiedsgerichtliches Urteil vom 5.2.1867.
- BAL C 11/17: Landsgemeindeprotokoll 6.5.1810–1.10.1871.
- BAL C 21/8: «Conto-Buch über die Einnahmen, Bau der Wäggitthaler-Strasse 1861–1862»
- BAL C 24 / 3: «Verhandlungen der Wäggitthalstrassenkommission, Brouillon», 25.2.1860–1.7.1864, S. 1–267.
- BAL C 24 / 4: «Actensammlung pto. Wäggitthal-Strasse & Verhandlungen der Wäggitthal-Strassen-Commission», 16.5.1841–25.8.1882, S. 1–516.
- BAL C 24/5: «Protocoll über die Verhandlungen der Strassen- & Wasserbau-Commissionen», 6.8.1851–17.5.1877, S. 1–313.
- BAL D 1.1852–1.1867: Rechnungen des Bezirkes March 1852–1867.
- BAL Plansammlung: Inv. Nr. 33, 34, 35
«Wäggitthaler-Strasse Project längs der Aa von No. 0 bei Siebnen bis No. 207 bei der Kratzerlibrücke im Vorderthal 20700' (Fuss) lang. Situationsplan, Massstab 1:2000. Uznach im Dezember 1859 Kindlimann».
- BAL 6106.1.4: Wägitalstrasse Ausbau Stockerli 1961–1965, Nr. 1-6.
- BAL 6106.1.4: Wägitalstrasse Projektierung 1969–1974, Nr. 1–15 und 3 Aktenmappen.
- BAL 6106.1.4: Wägitalstrasse 1. Bauetappe Mühle bis Waldheim 1974–1978, Nr. 1–22.
- BAL 6106.1.4: Wägitalstrasse 2. Bauetappe Waldheim–Stigeren 1977–1987, Nr. 1–39.
- BAL 6106.1.4: Wägitalstrasse Ausbau Hackrute 1976–1983, Nr. 1-11 1. Teil; Nr. 1–20. 2. Teil.
- BAL 6106.1.4: Wägitalstrasse Kantonalisierung 1976–1987, Nr. 1-57.
- BAL 6106.1.5: Wägitalstrasse Projektierung und Bauleitung 1970.

Bild- und Plandokumente

- Anselmier Jules: Karte
Karte 1:25'000, Messtischblätter Nr. 166a, bzw. 184, Eidg. Landestopographie, Wabern, 1847-1848.
- Delkeskamp: Malerisches Relief
Friedrich Wilhelm: Malerisches Relief des klassischen Bodens der Schweiz Vlste Section, Aquatinta, Blatt 26,6 x 42,2 cm, um 1825-1835 (MR 548).
- Dufour Guillaume Henri: Topographische Karte
Topographische Karte der Schweiz, vermessen und herausgegeben auf Befehl der eidgenössischen Behörden, 1:100'000, Atlas mit 25 Blättern, 1833-1863, Bl. 9, 1854 (Slg. Wyrsch).
- Kraftwerk Wäggitthal: Situationsplan; 1.10'000, ohne Datum (Slg. Wyrsch).

Abkürzungen

- | | | | |
|--------|----------------------------------|------|------------------------------|
| BA: | Bezirksammann | KR: | Kantonsrat |
| BezRB: | Bezirksratsbeschluss | NR: | Nationalrat |
| BezR: | Bezirksrat | RR: | Regierungsrat |
| GerP: | Gerichtspräsident (des Bezirkes) | RRB: | Regierungsratsbeschluss |
| GP: | Gemeindepräsident | SM: | Säckelmeister (des Bezirkes) |
| GR: | Gemeinderat | SR: | Ständerat |

Literatur

- Bamert Leonz: *Teilungsurkunde*
Theilungs-Urkunde der Landeswäldungen der alten Landleute vom Bezirk March auf diejenigen in den alten acht Gemeinden, Lachen 1879.
- Fäsi Johann Conrad: *Staats- und Erdbeschreibung*
Genau und vollständige Staats- und Erdbeschreibung der ganzen Helvetischen Eidgenossenschaft, derselben gemeinen Herrschaften und zugewandten Orte. Zweyter Band, Zürich 1766.
- Gugler F.: *Bericht*
Technischer Bericht zum Projekt von Januar 1921, Beilage zur Weisung über die Beteiligung der Stadt am Wäggitälwerk, Zürich 1921.
- HBLs: *Historisch-Biographisches Lexikon der Schweiz. 8 Bde. und Supplementsband. Neuenburg 1921-1934.*
- Jörger Albert: *Kdm SZ March NA II*
Die Kunstdenkmäler des Kantons Schwyz, Neue Ausgabe II, Der Bezirk March, Basel 1989.
- Konzession: *Elektrizitätswerk Siebnen-Wägithal, Vorlage des Bezirksamtes March vom 10. Januar 1918.*
- Lutz Markus: *Handlexikon*
Vollständige Beschreibung des Schweizerlandes. Oder geographisch-statistisches Handlexikon über alle Orte der Eidgenossenschaft, Aarau 1835.
- Market J.: *Das Wäggitäl*
Das Wäggitäl und seine Sagen, Rapperswil 1894.
- Merki Christoph Maria: *Verkehrsgeschichte*
Die verschlungenen Wege der modernen Verkehrsgeschichte, Basel 1995 (SZG, Vol. 45, Nr. 4. S. 444-457)
- Meyer von Knonau Gerold: *Schwyz*
Historisch-geographisches Gemälde der Schweiz, Der Kanton Schwyz, St. Gallen u. Bern 1835.
- Ros M.: *Rempfenbrücke*
Die Aa-Brücke über das Rempfenbecken des Kraftwerkes Wäggitäl, 1925.
- Schütt Christian: *Chronik*
Chronik der Schweiz, Zürich 1987.
- Winkler Ernst: *Landschaftsgeschichte*
Umriss einer Landschaftsgeschichte des Wäggitäls (Bote March-Höfe, 15. u. 19.12.1944, 100 und 101; auch Separatum S. 1-15).
- Wyrsch Paul: *Reding*
Landammann Nazar von Reding-Biberegg, Baumeister des Kantons Schwyz, Diss. Fribourg 1977.
- Wyrsch Jürg: *August Spiess*
Wegweisender Politiker der March, Zum 50. Todestag von Bezirksammann August Spiess, Tuggen (March-Anzeiger Nr. 69, 23.3.1995, S. 10).

Ich danke Herrn Landschaftsreißer Alois Inderbitzin für seine Hilfe und den unbürokratischen Zugang zum Bezirksarchiv. Herrn Dr. Albert Jörger verdanke ich die Hilfe zur Besichtigung der Pläne, die Tips beim Fotografieren und den Hinweis auf die Akten BAL B.XVI.91 bis 95.

Tuggen, den 4. August 1996.

Dr. med. Jürg Wyrsch