

## Das Linthwerk.

Von Dr. Karl Guggenbühl in Zürich.

### Einleitung.

### Das Rechtsinstitut der öffentlichen Werke in der Schweiz.

Das Rechtsinstitut der öffentlichen Werke ist ein der Schweiz eigentümliches Institut; keiner ihrer Nachbarstaaten besitzt es. In der Verfassung des Deutschen Reichs z. B. suchen wir vergeblich nach dem Institut der öffentlichen Werke. Wohl erwähnt sie in Artikel 48 eine Materie als der Reichsgesetzgebung unterworfen, die wir zu den öffentlichen Werken zählen, nämlich die Eisenbahnen. Dort ist das Eisenbahnwesen bei der Regelung des Verkehrswesens in Titel VII ausführlich behandelt; aber diese Normen bilden keine Gruppe mit Bestimmungen über Werke, die wir als öffentliche Werke betrachten. Unsere übrigen öffentlichen Werke sind in der deutschen Verfassung nicht aufgeführt. Als öffentliche Werke, die der Bund meistens unterstützt und über die er legiferiert, werden angesehen: Strassen- und Brückenbau, Wasserbau, Eisenbahnen. Alle eidgenössischen Gesetze über die genannten Gegenstände fassen entweder auf Artikel 37 (35) der Bundesverfassung, oder auf dem Hauptartikel 23 (21) und dessen Zweigartikeln 24, 26. Diese Artikel zusammen bilden eine von den übrigen Verfassungsartikeln gesonderte Gruppe von Normen mit dem gemeinsamen Zweck, vornehmlich Werke der Ingenieurkunst, die der Wohlfahrt des Schweizervolkes dienen, zu fördern.

#### I. Entstehung.

Die Kriegszüge gegen Burgund, die Erfolge im Schwabenkriege, die Triumphe in den italienischen Feldzügen machten die Eidgenossen am Ende des XV. und Anfang des XVI. Jahrhunderts rasch zum berühmten Kriegsvolke. Niemals zuvor erfüllte dieses Volk ein solches Bundesbewusstsein, ein solches Gemeingefühl; eine staunenswerte Tätigkeit gab sich in

allen öffentlichen Angelegenheiten kund. Die Tagsatzung beschäftigte sich nicht nur mit der hohen Politik, dem Verhältnis des Bundes zu den umliegenden Mächten, und der gemeineidgenössischen Verwaltung der Untertanenlande, sondern auch, wie uns die Abschiede erzählen, kam öfters bei diesen Zusammenkünften der Zustand der Verkehrswege, die in jener emporblühenden Zeit von grösster Bedeutung waren, zur Sprache. So berichtet der Abschied, dass anno 1474 „Dem Vogt in gemeiner Eidgenossen Ämtern und denen von Brugg und Lenzburg“ geschrieben wurde, sie sollen „bei Bruneck und da herum die Strassen so instand setzen, dass die Weinfuhrleute und andere Biedermänner sie befahren können<sup>1)</sup>“.

Auch die Tagsatzung von 1478 sah sich auf Klage der Fuhrleute genötigt, die Stände zu ermahnen, in den gemeinen Herrschaften und in den einzelnen Orten die Strassen zu verbessern<sup>2)</sup>. In der Helvetik war die Aufsicht und Besorgung der Hauptstrassen und gewisser Brücken Sache der allgemeinen Staatsverwaltung; auch der Wasserbau und das Forstwesen standen unter der Aufsicht der Zentralregierung<sup>3)</sup>. Die Mediationsverfassung räumte in Artikel 23 dem Landammann ein Aufsichtsrecht über die Heerstrassen, Wege und Flüsse ein, gab ihm sogar die Kompetenz, dringende Arbeiten auf Kosten der Pflichtigen ausführen zu lassen.

Aus den angeführten Beispielen geht hervor, dass die Tagsatzung schon vor 1798 über Strassen und Brücken, an denen die gesamte Eidgenossenschaft ein Interesse hatte, eine gewisse Aufsicht ausübte. Die Fälle jedoch, in denen alle Stände an den *Unterhalt* der beaufsichtigten Verkehrswege Beiträge leisteten, müssen sehr selten gewesen sein. Uns ist nur ein Fall bekannt. 1480 waren die Wege und Brücken über den St. Gotthard durch lange Regenzeit so sehr beschädigt, dass die Mittel der Urner zu ihrer Wieder-

<sup>1)</sup> Eidg. Abschiede, bearbeitet von Segesser; Bd. 2, 488.

<sup>2)</sup> Eidg. Abschiede, bearbeitet von Segesser; Bd. 3, Abt. 1, 7.

<sup>3)</sup> Art. 13 der zweiten helvetischen Verfassung.

herstellung nicht ausreichten. Sie wandten sich um Unterstützung an die Tagsatzung, die dann auch in Anbetracht des Gebrauches der Strasse durch alle Stände bewilligt wurde<sup>1)</sup>.

Auch der Zustand mancher Gewässer, die mangels genügender Mittel der einzelnen Orte nicht gehörig korrektoniert werden konnten, gab mehrmals Anlass zur Aussprache auf der Tagsatzung. Am Schluss des achtzehnten und zu Anfang des letzten Jahrhunderts stand das Linthunternehmen zu wiederholten Malen auf der Traktandenliste der Versammlung, bis die Tagsatzung von 1804 die Ausführung desselben als erstes öffentliches Werk des Bundes — freilich zunächst ohne finanzielle Unterstützung des Bundesstaates — beschloss. Von da an bis 1848 war das Nationalunternehmen ständiger Verhandlungsgegenstand der Tagsatzung. Während dieser Zeit erhielt es zwei Mal offizielle Geldunterstützung, das erste Mal 1814 durch Absatz von Aktien auf Rechnung der Kantonsregierungen, das andere Mal 1817 durch ein grossmütiges Geschenk von Fr. 20,000 auf Grund und nach Massgabe der Bundesskala. Um die gleiche Zeit (1803) wurde die Unterstützung eines andern Werkes, die Tieferlegung des Lungernsees in Obwalden, durch Abschied den Kantonen warm empfohlen. Durch stetiges Steigen des Sees war öfters ein Teil der Gemeinde Lungern überschwemmt. Die Kosten zur Hebung des unhaltbaren Zustandes konnte Obwalden kaum allein aufbringen. Es wandte sich an die Tagsatzung, die aber keinen Betrag bewilligte, sondern es auf eine Kollekte bei den Kantonen verwies. Natürlich war das Resultat einer solchen Bettelei sehr gering. Mehr Erfolg hatte in einem ähnlichen Falle Graubünden. Dieser Ort gab gemäss dem Abschied von 1808 eine Erklärung zu Protokoll, wonach er den Kantonen Zürich, Luzern, Bern, St. Gallen und Thurgau seinen Dank ausspricht für die bedeutenden Spenden, die sie in gut eidgenössischer Gesinnung der Gemeinde Sils bei Anlass der Verheerungen der Nolla geleistet hatten.

## II. Formulierung des Institutes als Rechts-Institut.

### A. Art. 21 der Bundesverfassung von 1848.

Ausser den Gegenständen, die durch den Bundesvertrag von 1815 speziell als Angelegenheiten des Bundes erklärt wurden, wurden noch durch einmütige freiwillige Zustimmung der Stände das Post- und Münzwesen zum Gegenstand fortwährender gemeineidgenössischer Beratungen der Tagsatzung gemacht, ebenso, wie schon erwähnt, das Linthwerk. Zwischen

1820 und 1830 machten die Kantone Uri und Tessin den Gotthardweg zu einer Kunststrasse. Dann folgte der Bau der bündnerischen Alpenstrassen, von denen Splügen und Bernhardin neu gebaut, Maloja und Julier bedeutend verbessert wurden. Da ihre Mittel hierzu nicht reichten, waren die betreffenden Kantone gezwungen, Schulden zu machen. Als dann zu deren Tilgung die Tagsatzung ihnen hohe Zölle und Weggelder bewilligen musste, war man allgemein der Ansicht, solcher grossartigen Schöpfungen, die im Interesse der allgemeinen Wohlfahrt liegen, sollte sich die gesamte Eidgenossenschaft finanziell annehmen. In der Revisionskommission von 1848 war man bald einig, dass in die neue Verfassung ein Artikel gehöre, der dem Bunde das Recht gebe, Werke — ähnlich dem Linthwerke und den erwähnten Gebirgsstrassen — finanziell zu unterstützen oder auf eigene Rechnung auszuführen. Als Frucht solcher Erwägungen ging Art. 21 der B.-V. hervor, lautend:

„Dem Bunde steht das Recht zu, im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teils derselben, auf Kosten der Eidgenossenschaft öffentliche Werke zu errichten oder die Errichtung derselben zu unterstützen.

Zu diesem Zwecke ist er auch befugt, gegen volle Entschädigung das Recht der Expropriation geltend zu machen. Die nähern Bestimmungen hierüber bleiben der Bundesgesetzgebung vorbehalten.

Die Bundesversammlung kann die Errichtung öffentlicher Werke untersagen, welche die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzen.“

Gleichzeitig wurde auch die seit dem 15. Jahrhundert bestehende Oberaufsicht über Strassen und Brücken, an deren Erhaltung die Eidgenossenschaft ein Interesse hat, in Art. 35 rechtlich fixiert.

1. Wie aus den angeführten Beispielen hervorgeht, verstand man bei Schaffung des Art. 21 unter den Gegenständen desselben hauptsächlich Strassen- und Brückenbauten, Gewässerkorrektonen, auch Eisenbahnbauten, die der im Artikel bezeichneten Bedingung, im Landesinteresse oder im Interesse eines grossen Landesteils zu liegen, entsprechen. Der erste Absatz spricht dem Bunde das Recht zu, öffentliche Werke zu errichten oder zu unterstützen. Da er aber schon früher die Unterstützung solcher Werke als zu seinem Staatszweck gehörend betrachtete und sich hierzu das Recht nahm, ohne sich auf einen Verfassungsartikel stützen zu können, setzt die ausdrückliche Normierung eine Aufgabe fest.

Das Substantiv „Werk“ bedeutet etwas durch Schaffen Hervorgebrachtes, Getanes, Geleistetes. Jede nützliche Tätigkeit des Menschen erzeugt Arbeits-

<sup>1)</sup> Eidg. Abschiede, bearbeitet von Segesser; Bd. 3, Abt. 1, 81.

produkte. Sie entstehen durch Kräfteaufwand. In unserem Falle handelt es sich um Werke der Ingenieure, im Gegensatz zu den Werken der Architekten, um Schöpfungen der Ingenieurwissenschaft im speziellen Sinne des Wortes. Um aber Gegenstand des Art. 21 zu bilden, müssen die Werke „öffentlich“ sein. Öffentlich bedeutet den Gegensatz zu privat. Juristisch betrachtet, ist es der Gegensatz von: öffentlichrechtlich und privatrechtlich. Bekanntlich scheidet die Wissenschaft das Recht in öffentliches und Privatrecht. Über den Unterschied dieser beiden Rechtsgebiete ist schon viel gestritten worden; doch die herrschende Lehre nimmt an, die Frage nach dem Interesse, ob ein öffentliches oder privates Interesse zunächst geschützt werden soll, grenze die beiden Gebiete ab. Das Attribut „öffentlich“ im Ausdruck „öffentliche Werke“ sagt nun, dass den betreffenden Werken öffentliches Interesse zukommen muss.

Unter öffentlichem Interesse seinerseits ist zu verstehen das Durchschnittsinteresse der Gesamtheit der Bewohner eines bestimmten Raumgebietes (Gemeinde, Kanton, Bundesstaat), eine Summe gleichartiger Privatinteressen. Das öffentliche Interesse, bezogen auf öffentliche Werke, ist in erster Linie volkswirtschaftlicher Natur, daneben auch militärischer und anderer Art. In Landesgegenden, in denen bisher wegen ihrer Abgeschlossenheit vom Verkehr nur wenig wirtschaftliches Leben pulsierte, sollen nach Errichtung der Ingenieuranlagen Handel, Gewerbe und Industrie ihren Einzug halten. So wird z. B. der Bau von Gebirgsstrassen unterstützt, wenn vorauszusehen ist, dass durch lebhaften Güteraustausch oder Zunahme des Fremdenverkehrs ein bedeutender wirtschaftlicher Aufschwung zweier Täler resultiert. Hat aber die zu bauende Strasse nur lokalen Charakter, so liegt kein Fall des Art. 21 (23) B.-V. vor. Grossartige Flusskorrekturen, wie z. B. Linth- und Rheinkorrektion, werden unterstützt, damit das durch periodische Überschwemmungen versumpfte Gebiet wieder zu landwirtschaftlichem Anbau taugt, und damit nicht Seuchen und Fieber entstehen, die die Bevölkerung der Täler dezimieren.

Begreiflicher Weise sind Gebirgskantone und selbst Kantone mit entwickelter Volkswirtschaft zu klein, um allein die Mittel für Werke der geschilderten Art aufzubringen. Ohne Bundeshilfe würden die Anlagen gar nie oder doch erst nach langer Zeit zu stande kommen. Um den Bau rasch zu ermöglichen, leistet der Bund bedeutende Beträge an öffentliche Werke.

2. Zur Ausführung der Werke kann die Zwangsabtretung des erforderlichen Landes verlangt werden. Die Aufnahme dieser Bestimmung in die Bundesver-

fassung schien angesichts der ausgedehnten Eisenbahnunternehmungen unerlässlich. Schlimme Erfahrungen, die man mit den mangelhaften und von einander abweichenden kantonalen Expropriationsgesetzen bei Anlage der Eisenbahn Zürich-Baden machte, geboten, auch dem Bunde ein Enteignungsrecht einzuräumen, um so Schwierigkeiten, die kantonale Normen der Errichtung öffentlicher Werke bereiten, zu heben. Das Bundesgesetz betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten vom 1. Mai 1850 ist die Ausführung der Verfassungsbestimmung. Das eidgenössische Expropriationsgesetz kommt in Anwendung bei Abtretung für Werke, für die sich der Bund interessiert. Dies ist der Fall, wenn sie von ihm vorgesehen sind. Ferner für solche Werke, bei denen das kantonale Enteignungsgesetz nicht ausreicht oder nur mit Schwierigkeiten angewendet werden könnte. Zur Errichtung öffentlicher Werke im Sinne der B.-V. ist das eidgenössische Gesetz nur nötig für Wasserbau-Anlagen, Eisenbahnen und Gebirgsstrassen, die kantonale Grenzen überschreiten; während bei Forstanlagen im kantonalen Rayon das kantonale Expropriationsgesetz anzuwenden ist. Das eidgenössische Gesetz bestimmt in der Hauptsache folgendes: Nicht allein der Bund, sondern auch jeder Kanton, jede Privat- und juristische Person kann die Zwangsenteignung begehren, sofern die Bundesversammlung die Anwendung des eidgenössischen Gesetzes auf das zu errichtende öffentliche Werk anwendbar erklärt. (Art. 2, 5, 46.) Die Art. 14 und 15 erklären ausdrücklich, dass der Bauunternehmer Eigentümer der enteigneten Objekte werde. So erwerben z. B. Eisenbahngesellschaften Eigentum an dem zum Bahnbau exproprierten Land, das mit der öffentlichen Bestimmung belastet ist, während der Konzessionsdauer dem Eisenbahnverkehr zu dienen.

Gegenstand der Expropriation ist das Eigentumsrecht an Immobilien und eventuell andern dinglichen Rechten (Wasser-, Wegeservituten etc.), die an ihnen haften. Muss der Expropriat von einem Gebäude oder einem Komplex von Liegenschaften, der zum Betrieb eines Gewerbes dient, nur einen Teil abtreten, ohne welchen die Verwendung des Restes nur mit grossen Schwierigkeiten oder gar nicht möglich ist, so kann er verlangen, dass ihm das Ganze zu vollem Werte abgenommen werde. Das Gleiche kann derjenige fordern, dem nach erfolgter teilweiser Abtretung seines Grundstückes nicht wenigstens ein zusammenhängender Flächenraum von 5000 Quadratfuss übrig bleiben würde.

Der Befehl des eidgenössischen Expropriationsgesetzes, dass unter den erwähnten Voraussetzungen eine unbewegliche Sache abzutreten sei, ist öffentlich-rechtlicher Natur, anders die Übertragung selbst, na-

mentlich die Leistung der Entschädigung. Dieser Teil der Enteignung hat durchaus privatrechtlichen Charakter; der Expropriat ist Subjekt, er fordert die Geldentschädigung. Der Expropriant hat vollen Ersatz aller Vermögensnachteile, die dem Enteigneten entstehen, zu leisten. Vorteile dürfen ihm nur in Abrechnung gebracht werden, wenn sie ihn von Lasten (z. B. Servituten) befreien (Art. 3).

3. Der letzte Absatz des Art. 21 (23) B. V. bestimmt, die Bundesversammlung könne den Bau öffentlicher Werke untersagen, wenn sie militärische Interessen der Eidgenossenschaft verletzen würden.

Gegen die Fassung des ganzen Artikels wurde auf der Tagsatzung opponiert, besonders von den Vertretern der Stände Zürich und Appenzell. Es wurde darauf hingewiesen, dem Artikel fehle jedes leitende Prinzip, er sei zu unbestimmt gefasst. Namentlich aber der Schlusssatz sei zu weitgehend. Dadurch könne leicht an der Grenze die Anlage von Bergstrassen, Pässen, Brücken, Tunnels, die allerdings für einen Landesfeind bequeme Einmarschwege bilden, verunmöglicht werden. Solche Werke seien aber im Interesse des friedlichen Verkehrs der Völker untereinander, für ihre Handelspolitik von grösster Bedeutung. Es wäre doch eine für Friedenszeiten höchst unkluge Politik, solche Verkehrsadern, nur weil sie das Land militärisch schutzloser machen, zu unterbinden. In der modernen Zeit beruhe die Grösse eines Staates in erster Linie auf seiner volkswirtschaftlichen Bedeutung, auf der Solidität seines Wohlstandes; die militärische Stärke komme erst in zweiter Linie in Betracht. Darum solle man in der Anwendung des Schlusssatzes niemals pedantisch sein. — Die Errichtung öffentlicher Werke wird untersagt, wenn sie vom militärischen Standpunkte aus gegen das gesamte Landesinteresse verstossen, z. B. Grenztunnels. Freilich entsteht in solchen Fällen meistens die Meinungsdivergenz, ob militärische oder Verkehrsinteressen die wichtigeren seien. Die Untersagung kommt der Bundesversammlung zu, weil es sich um einen Eingriff in die Verkehrsfreiheit der Bürger handelt. Solche Eingriffe können nur von der gesetzgebenden Gewalt vorgenommen werden.

## B. Die Gesetzgebung unter der frühern Bundesverfassung (1848—1874).

### 1. Betreffend das Eisenbahnwesen.

Schon vor 1848 ahnte man die künftige volkswirtschaftliche Bedeutung der Eisenbahnen und reihte sie unter die öffentlichen Werke. Art. 21 war der einzige Verfassungsartikel, gestützt auf den der Bund in die Eisenbahngesetzgebung eingreifen konnte. Wie sehr ein energisches Auftreten gegenüber den sich allmächtig

führenden Gesellschaften nötig war, das zeigte die Ohnmacht der Kantone, die öffentlichen Interessen gehörig zu vertreten. Die erste Bundestat war der Erlass des oben besprochenen Expropriationsgesetzes, das heute noch gilt.

Dann, 1852, wurde das Gesetz betreffend Bau und Betrieb von Eisenbahnen erlassen. Darnach war die Erteilung von Konzessionen Sache der Kantone. Sie unterlagen der Genehmigung des Bundes, die aus militärischen Gründen verweigert werden konnte. Verweigerte ein Kanton die Konzession für eine im Interesse der Eidgenossenschaft oder eines grossen Teiles derselben gelegene Bahn, so konnte der Bund über den Kanton hinweg eine Zwangskonzession erteilen. An die Konzessionen wurde zu gunsten des Bundes eine Reihe von Bedingungen geknüpft. So wurden die Bahnen verpflichtet, die Brief- und Fahrpost unentgeltlich zu befördern, den Transport von Militär und Kriegsmaterial zur Hälfte der niedrigst bestehenden Taxen zu besorgen. Dem Bunde stand das Rückkaufsrecht der Bahnen zu. — Weit wichtiger als das Gesetz von 1852 ist das vom 25. Dezember 1872, das auf erhebliche Opposition stiess, da man über seine verfassungsmässige Grundlage (Art. 21) in Zweifel sein konnte. Es übertrug das Recht der Konzessionserteilung dem Bund. Das Gesetz spricht sich über den Inhalt der Konzession und die Rechtsstellung der Konzessionäre aus, enthält Bestimmungen über Einheit des Baues und des Betriebes der Bahnen. Sie erstrecken sich über die Beschaffenheit des Bahnkörpers, des Betriebsmaterials, Anschlüsse neuer Bahnen an bestehende Linien, Verwaltung der Bahnen, Fahrplänen und direkten Verkehr, Tarifwesen, etc.

### 2. Betreffend Wasserbau und Forstwesen.

Neben dem Eisenbahnwesen gab auch der schlimme Zustand vieler Flüsse Anfang der sechziger Jahre im öffentlichen Leben der Eidgenossenschaft viel zu reden. Infolge jahrzehntelanger Vernachlässigung des Wasserbauwesens wurden die meisten Gebirgskantone durch grosse Überschwemmungen heimgesucht. Versumpfte Wiesen, verfaulte Gartengewächse boten jeweilen beim Zurückweichen der Wasser einen trostlosen Anblick dar. Jetzt zeigte sich so recht die Wohltat der Linthkorrektur; während viele Gegenden von Wassernot bedrängt waren, ergoss die in ihrem obern Laufe tobende Linth ihre gewaltigen Wassermassen in den Wallensee, um von da gebändigt durch die fruchtbaren Gelände dem Zürichsee zuzufliessen. Die grossen Opfer brachten nun reichliche Zinsen. Da die Verheerungen der Wasser jeweilen mehrere Kantone betrafen, fand der Gedanke, eine systematische und fortwährende Verbesserung der Gewässerzustände liege

im Interesse der ganzen Schweiz, überall lebhaften Anklang. Auch war man sich klar, dass mit einer blossen Korrektur der Wildbäche und Flüsse, und sollte sie noch so sorgfältig ausgeführt werden, das Übel nur zum Teil beseitigt sei. Die unbewaldeten, kahlen Gebirgsabhänge wurden als die Hauptursache der Überschwemmungen erkannt. Durch planlose Wirtschaft, geleitet lediglich durch den augenblicklichen Nutzen des Einzelnen, waren die Waldungen in unseren Bergen bedenklich gelichtet worden. Höhen, auf denen Tannen und Föhren noch gediehen, waren teilweise abgeholzt oder kahl; wo es noch einen Waldbestand gab, war er in einem schlechten Zustande. Bereits 1865 bewilligte die Bundesversammlung dem Forstverein einen jährlichen Kredit zum Zwecke von Aufforstungen und Verbauungen. Doch die Folgen der Misswirtschaft im Hochwalde konnten trotz eifriger Pflege nicht in wenigen Jahren getilgt werden. 1868 war der Schaden, den die Gebirgskantone durch Wildwasser erlitten, so gross wie nie zuvor. Einem Aufruf des Bundesrates zur Sammlung von Liebesgaben wurde im ganzen Lande Folge geleistet. Sie liefen so zahlreich ein, dass von ihnen eine Million ausgeschieden werden konnte mit der Bestimmung, als Fonds zur Unterstützung von Schutzbauten und für Aufforstungen im Hochgebirge zu dienen. Mit dieser Hilfsmillion konnten aber bei weitem nicht alle Bedürfnisse befriedigt werden; der Bundesrat und die Bundesversammlung erkannten die Notwendigkeit, weitere Mittel zu beschaffen. Gestützt auf den allgemeinen Artikel über öffentliche Werke, kam der Beschluss betreffend Bundesbeiträge für Schutzbauten an Wildwassern und für Aufforstungen im Hochgebirge (21. Juli 1871) zu stande. Die Wirkungen dieses Bundesbeschlusses waren über Erwarten günstig. An Stelle der frühern Sorglosigkeit in Forstangelegenheiten war durch die rege Tätigkeit der schweizerischen Gemeinnützigen Gesellschaft und des Forstvereins eine gewissenhafte Pflege privater wie genossenschaftlicher Hochwaldungen getreten.

### C. Leistungen des Bundes in dieser Zeit (1848-1874).

Seit 1848 wurde der Bau von Gebirgsstrassen eifriger denn je betrieben. Wir erinnern an die Kunststrassen, wie Brünig, Furka, Oberalppass, Axenstrasse. Aus der neuern Zeit ist namentlich der Lukmanierweg, die Grimsel- und Klausenstrasse zu erwähnen. Gemäss Art. 30 B. V. leistet der Bund an den Unterhalt der internationalen Alpenstrassen jährlich 530,000 Franken, wovon Uri 80,000, Graubünden 200,000, Tessin 200,000, Wallis 50,000 erhalten. Dafür übt er laut Art. 35 (37) B. V. über diese Strassen ein Oberaufsichtsrecht aus, sowie über die andern, die der

Bund subventioniert hat, also namentlich die oben erwähnten Gebirgsstrassen. Die Amtsstelle, die die Inspektionen vornimmt, ist das eidgenössische Oberbauinspektorat <sup>1)</sup>. Kommt einer der in Art. 30, 2 B. V. genannten Kantone seiner Unterhaltungspflicht dauernd nicht gehörig nach, so kann die Auszahlung der jährlichen Entschädigung verweigert werden. Bei den andern der Oberaufsicht des Bundes unterworfenen Strassen kommen die Normen der Verwaltungsexekution in Anwendung, falls die Kantone den Unterhalt mangelhaft oder gar nicht besorgen.

Infolge des Bundesbeschlusses betreffend Beiträge für Schutzbauten sind seit 1869 bis zum Inkrafttreten des Wasserbaupolizeigesetzes (1878) folgende Beträge an die Kantone verabreicht worden <sup>2)</sup>.

	Für Schutzbauten		Für Aufforstungen	
	aus		aus	
	Bundeskasse	Hilfsmillion	Bundeskasse	Hilfsmillion
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
Tessin . . .	88,440. 28	356,731. —	1,807. 93	1,205. 28
Wallis . . .	110,378. 32	120,561. 01	10,010. 99	7,442. 88
Graubünden .	560,484. 56	276,454. —	26,976. 70	5,763. 22
Uri . . . . .	6,796. 69	50,846. 80	6,960. 92	3,293. 76
St. Gallen .	20,661. 88	48,026. 20	4,484. 99	1,789. 80
Bern . . . . .	39,000. —	—	—	—
Glarus . . .	16,836. 52	—	—	—
Obwalden . .	6,973. 98	—	—	—
Waadt . . .	2,600. —	—	—	—
	852,172. 23	852,619. 01	50,241. 53	19,494. 94

Von 1854—1874 sind vom Bunde als Subventionen für Strassen- und Brückenbauten Fr. 3,732,600 <sup>3)</sup> ausbezahlt worden; für Flusskorrekturen, Wildbachverbauungen von 1855—1874 Fr. 6,384,392. 86 <sup>3)</sup>.

### III. Die Abzweigungen des Institutes seit 1874.

#### A. Wasserbau und Forstpolizei.

Wir haben anfangs gezeigt, wie aus der eidgenössischen Aufsicht und gelegentlichen Unterstützung von Strassen- und Brückenanlagen und Gewässerkorrekturen sich das Institut der öffentlichen Werke entwickelte, das in Art. 21 der 48er Verfassung seine rechtliche Grundlage hat. Damals verstand man unter öffentlichen Werken nur Ingenieurwerke, wie Strassen, Brücken, Flusskorrekturen und Eisenbahnen. Wir bemerkten auch, dass die beste Wildbachverbauung ohne gleichzeitige Aufforstung des Quellgebietes das

<sup>1)</sup> B. G. 10, 350.

<sup>2)</sup> Blumer-Morel II, 198.

<sup>3)</sup> Statistisches Jahrbuch der Schweiz IX, 242. Die Beträge aus der Hilfsmillion, resp. dem allgemeinen Schutzbautenfonds sind in obigen Zahlen nicht inbegriffen.

Übel periodischer Überschwemmungen nur zum Teil heben kann, ganz könne es nur durch gründliche Hochwaldpflege, durch Errichtung von Schutzwaldungen an Gebirgshängen, Gräten, Rücken, Vorsprüngen beseitigt werden, wodurch langsame Speisung des Baches, Schutz gegen Unterwaschungen und Rutschungen erzielt wird. Die Aufforstungen stehen also mit Gewässerverbauungen und Korrekturen in direktem Zusammenhang, sie ergänzen die Ingenieurwerke in ihrer Zweckbestimmung. Die engen Beziehungen beider Gegenstände hatten auch die Folge, dass ein und derselbe Bundesbeschluss (21. Juli 1871) sowohl über Schutzbauten an Wildwassern als auch über Aufforstungen legiferierte. Dadurch, dass man die Aufforstungen, die für sich selbst betrachtet, nicht das Geringste mit der Ingenieurkunst zu tun haben, auch in den Kreis der öffentlichen Werke einbezogen, gab man der Entwicklung des Institutes eine neue Richtung. Schon bei den Revisionsberatungen von 1870—1871 beantragte der Bundesrat, einen besondern Artikel betreffend Schutzbauten und Aufforstungen im Hochgebirge in die B. V. aufzunehmen; in seinem Vorgehen wurde er unterstützt durch eine Eingabe des Schweizerischen Forstvereins, der einen Verfassungsartikel mit folgendem Wortlaut vorschlug:

„Der Bund hat das Oberaufsichtsrecht über die Wasserbau- und Forstpolizei im Hochgebirge. Er wird die Korrektur und Verbauung der Wildwasser und die Aufforstung ihrer Quellengebiete unterstützen und die nötigen schützenden Bestimmungen zur Erhaltung dieser Werke und der schon vorhandenen Waldungen aufstellen.“ Die Bundesversammlung nahm diese Bestimmung, entgegen einem Vorschlag, der dem Bunde das Oberaufsichtsrecht über alle Waldungen einräumen wollte, in ihrem Wortlaut als Verfassungsartikel auf. So kam Art. 24 der 1874er Revision zu stande.

Vergleichen wir Art. 23 und 24 miteinander, so verlangen beide Artikel als Bedingung für Unterstützung und Errichtung öffentlicher Werke, dass ein öffentliches Interesse nachgewiesen werde. In Art. 24 ist dies nicht besonders gesagt versteht sich aber von selbst, da er nur eine besondere Art öffentlicher Werke behandelt. — In Art. 23 ist das Prinzip niedergelegt, wonach die Beteiligung an öffentlichen Werken überhaupt zur Aufgabe des Bundes gemacht wird. Seit 1874 werden mit Ausnahme der Wasserbau- und Forstanlagen alle öffentlichen Werke gestützt auf diesen Artikel subventioniert. Art. 24 ist die spezielle verfassungsmässige Grundlage des Wasserbauwesens und der Forstkultur.

Auf Grundlage von Art. 24 wurde durch Bundesbeschluss vom 2. Dezember 1874 das eidgenössische Forstinspektorat geschaffen. Sodann in weiterer Ausführung des Art. 24 das Bundesgesetz betreffend Ober-

aufsicht über die Forstpolizei im Hochgebirge (24. März 1876)<sup>1)</sup>. Darnach subventioniert der Bund Waldanlagen mit 30—70%. Ferner stützt sich das Bundesgesetz betreffend die Wasserbaupolizei im Hochgebirge vom 22. Juni 1877 auf Art. 24. Es kann nicht nur auf die Wasser des Hochgebirges angewendet werden, sondern sich auch auf die Gewässer im Tal erstrecken, sofern Charakter und Wirkungen eines Wildwassers sich auch hier geltend machen. Die Forstpolizei beschränkte sich auf das „Hochgebirge“, wozu allerdings auch die Vor-alpen gehörten, auf das im ganzen sogenannte eidgenössische Forstgebiet. 1884 gelangten die Regierungen der Kantone Bern, Solothurn und Baselland mit einer Eingabe an den Bundesrat, in der sie anregten, das eidgenössische Forstgebiet sei auch auf den Jura auszudehnen. Der Bundesrat, der die von den Kantonen vorgebrachten Gründe billigte, legte 1888 der Bundesversammlung einen Entwurf eines Bundesbeschlusses vor, wonach auch Beiträge für Forstzwecke an Kantone ausserhalb des eidgenössischen Forstgebietes gegeben werden, sofern sie die im Gesetze bestimmten Verpflichtungen dauernd übernehmen. Der Entwurf wurde von beiden Räten nicht gutgeheissen, weil dieser für die Finanzen so folgenschwere Beschluss nicht auf einem Verfassungsartikel ruhe. Bei der Beratung schlug die Kommission der Nationalrates vor, dass Art. 24 weiter als auf das Hochgebirge ausgedehnt werde. Den gleichen Gedanken hatte der Bundesrat bereits schon vorher erwogen, hielt aber zur Zeit eine Verfassungsänderung für inopportun. — In den Jahren 1890 und 1891 liefen von landwirtschaftlichen und gemeinnützigen Gesellschaften des Jura und vom Schweizerischen Forstverein neuerdings Eingaben ein, die um Erweiterung des Forstgebietes baten. Im Nationalrat wurde am 23. März 1893 die Motion Baldinger erheblich erklärt, die ebenfalls erweiterte Bundesaufsicht über das Forstwesen wünschte. Daraufhin schlug der Bundesrat den Räten vor, in Art. 24 die Worte „im Hochgebirge“ zu streichen. Als endlich in der Junisession 1895 die Angelegenheit behandelt wurde, opponierte der Luzerner Schobinger energisch dagegen. Er verlangte Auskunft über die Anwendung des Wasserpolizeigesetzes, behauptete, die ganze Revisionsbewegung sei eine Mache des Forstvereins, kritisierte die Erfolge, die man mit dem Forstgesetz erreicht habe, u. s. w. Infolge dieser Opposition wurde die Revision wieder verschoben. Im März 1897 gelangte die Vorlage zum dritten Male vor die Räte; der frühere Opponent bekämpfte nochmals die Revision, machte aber mit seinen Ausführungen nur wenig Eindruck, so dass beide Räte beschlossen, die Worte „im

<sup>1)</sup> Abgeändert durch Bundesgesetz vom 15. April 1898. B. G. XVI, 825.

Hochgebirge“ zu streichen. In der obligatorischen Volksabstimmung vom 11. Juli 1897 sanktionierten Volk und Stände den neuen Wortlaut des Artikels. Es dauerte also fast 10 Jahre, bis die Räte zu einem positiven Resultate gelangten!

Heute, 30 Jahre nach Aufnahme des Art. 24 in die Bundesverfassung, muss man dem Bund das Zeugnis ausstellen, er habe das Wasserbauwesen aufs sorgfältigste gepflegt. Die grosse Mehrzahl der Gewässer sind nach allen Regeln der Wasserbaukunst verbaut oder korrigiert. Manche Arbeiten sind wahre Kunstwerke. Freilich hat der Bund mit den Geldmitteln nie gekargt; für Korrekturen, Verbauungen und Entseumpfungen verwandte er in den Jahren 1874 bis Ende 1901 die Summe von Fr. 62,104,760. 96 <sup>1)</sup>. Für die Forstwirtschaft (Aufforstungen und damit verbundene Verbaue) leistete der Bund von 1872 bis Ende 1901 Fr. 2,632,224. 33 aus der Bundeskasse und Fr. 105,332. 08 aus der Hilfsmillion <sup>2)</sup>.

### B. Eisenbahnen.

Schon vor Anlage der Eisenbahnlinien zeigte sich die Notwendigkeit einer öffentlichrechtlichen Behandlung des neuen Verkehrsmittels. Geradezu unmöglich wäre ihr Bau gewesen ohne das Expropriationsgesetz; unmöglich ihr Betrieb ohne besondern staatlichen Schutz gegen Delikte. Die Vorteile, die jeder Einzelne, die der Staat von den Eisenbahnen in militärischer und politischer Hinsicht hoffte, konnten nur durch öffentlichrechtliche Behandlung des Werkes gesichert werden. Wie wir oben gesehen, legifizierte der Bund von 1848 bis zur 74er Revision in Eisenbahnangelegenheiten auf Grundlage von Art. 21 (23) B. V. Mit der Entwicklung des Eisenbahnverkehrs machte sich nun aber von Jahr zu Jahr immer mehr das Bedürfnis geltend, Rechte und Pflichten, welche bisher die Kantone besaßen, ganz auf den Bund übergehen zu lassen und ihm auch die einheitliche Oberleitung und Kontrolle zu übertragen. Da man allgemein der Ansicht war, so weitgehende Befugnisse kommen dem Bunde auf Grundlage von Art. 21 (23) nicht zu, wurde in die Bundesverfassung von 1874 ein besonderer Eisenbahnartikel (Art. 26) aufgenommen, lautend: „Die Gesetzgebung über Bau und Betrieb von Eisenbahnen ist Bundessache.“

Wenn wir bei der Besprechung von Art. 24 bemerkten, nur weil die Aufforstungen im Zusammenhang mit den Flusskorrekturen stehen, werden sie als Abzweigung der Ingenieurwerke zu den öffentlichen Werken gezählt, so geben wir ohne weiteres zu, dass die Eisenbahnen zu den öffentlichen Werken

im Sinne von Art. 21 (23) gehören. Nicht aber können wir sie auf eine Linie stellen mit den reinen Ingenieurwerken. Beim Eisenbahnbau müssen Ingenieure im engern Sinn und Maschineningenieure die Ehre, das Verkehrsmittel geschaffen zu haben, teilen. Der Bau des Bahnkörpers, der Tunnels, der Brücken, die Berechnung der Höhendifferenz der Schienen bei Kurven besorgen die Ingenieure; aber dann haben wir erst die Bahnanlage, das nicht bewegliche Gut, noch kein Werk, das seine Funktionen als Verkehrsmittel erfüllt. Dazu gehören noch Lokomotiven und Wagen; bei jenen sind alle Teile Erzeugnisse des Maschinenbaus, der Mechanik, bei diesen die wichtigsten (Achsen und Gestelle). Die Eisenbahnen sind das Produkt zweier Gebiete der Technik, nicht aber das alleinige Werk der Ingenieurwissenschaft im engern Sinne. Darum sagen wir, auch die Eisenbahnen sind als Abzweigung der öffentlichen Werke im engsten Sinn zu betrachten.

Durch die Aufnahme eines Eisenbahnartikels in die Bundesverfassung waren nun alle Streitigkeiten über die verfassungsmässige Grundlage der Eisenbahngesetze gegenstandslos geworden. Durch eine Reihe von Bestimmungen verstand der Bund die Interessen spezieller Kreise wie diejenigen der Allgemeinheit, des Staates, den Bahnen gegenüber zu wahren. Wir nennen nur die Bestimmungen betreffend Pflichten der Gesellschaften gegenüber den Angestellten, gegenüber den Gemeinden, gegenüber dem Staat; die Verpflichtung der unentgeltlichen Beförderung der Brief- und Fahrpost, sowie die Pflicht, sich im Kriegsfall in den Dienst der Landesverteidigung zu stellen.

Die Bahnen waren bald zu einem wesentlichen Faktor des wirtschaftlichen Aufschwungs geworden; wo eine Verbindung von mehreren Industrieorten und vielen volkreichen Dörfern des schweizerischen Mittelandes geplant war, da eilte das unternehmungslustige Kapital herbei. Die Schwierigkeiten, die das Terrain dem Bau bereitete, waren ohne übermässige Kosten zu bewältigen. Da keine erheblichen und andauernden Steigungen zu überwinden waren, stellten sich auch die Betriebsausgaben nicht allzu hoch, so dass die Unternehmung doch noch sichern Gewinn abwarf. Anders bei den Projekten für eine Alpenbahn. Hier forderten Anlage und Betrieb so gewaltige Summen, dass auf keinen Gewinn zu hoffen war; das Kapital blieb fern. Möglich, dass heute der Gotthard noch nicht durchstochen wäre, wenn nicht Deutschland, die Schweiz, der Bund und 13 Kantone, und Italien mit 85 Millionen den Grund der Finanzierung gelegt hätten. Erst dann bildete sich eine Gesellschaft, die mit diesem Fonds, einem Aktienkapital von 34 Millionen und einer Obligationenausgabe von 68 Millionen den Bau an Hand nahm. Doch die Summe von

<sup>1)</sup> Statist. Jahrbuch der Schweiz XI, 252 und IX, 242.

<sup>2)</sup> Statist. Jahrbuch der Schweiz XI, 70.

187 Millionen reichte nicht aus; schon 1875 machte sich ein bedeutender Mehrbedarf geltend; noch 40 Millionen erforderte es, um nur die notwendigsten Bauten ausführen zu können. Wiederum mussten die drei Staaten mit 28 Millionen beispringen. Die Kantone waren an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt; sie forderten, dass der Bund direkt helfend eingreife; auch ein grosser Teil des Schweizervolkes war der Ansicht, dass, wenn der Bund Flusskorrekturen und Strassen subventioniere, er aus gleichem Grund auch das Gotthardunternehmen unterstützen könne. Nach heftigen Kämpfen in der Presse, in Volksversammlungen und im Parlament schuf die Bundesversammlung das Gesetz betreffend Subsidien für Alpenbahnen (22. August 1878). Es ist ein Kompromiss, der den Verkehrsinteressen aller Kantone gerecht wird, wenn auch nicht allen zugleich.

Von den neuern Eisenbahngesetzen sind zu nennen die beiden Rechnungsgesetze, das erste von 1883, das zweite, strengere von 1896, die für den Ankauf der Bahnen durch den Bund sichere Grundlagen schufen, dann das Rückkaufsgesetz vom 15. Oktober 1897.

#### IV. Auflösung des Institutes in die einzelnen Wohlfahrtszwecke des Bundes.

In den beiden Zweigartikeln 24 und 26 B. V. handelt es sich also um öffentliche Werke, die nicht reine Ingenieurwerke sind, Werke, die man zuweilen auch als öffentliche Arbeiten oder Werke öffentlicher Natur bezeichnet. Wollen wir die landläufige Bezeichnung „öffentliche Werke“ auch für Aufforstungen und Eisenbahnen beibehalten, müssen wir die Definition von öffentlichen Werken als Ingenieurwerke erweitern und sagen:

*Öffentliche Werke im Sinne der Bundesverfassung sind Anlagen der Ingenieurkunst, sowie diesen zudienende Anlagen, die von volkswirtschaftlichem Nutzen für einen grossen Landesteil sind.*

Zu bemerken ist, dass alle Arten von genannten öffentlichen Werken — mit Ausnahme der Talbahnen — vom Bunde unterstützt wurden, da die finanziellen Kräfte der betreffenden Kantone zu deren Erstellung nicht ausreichten. Wenn es nicht möglich ist, eine präzisere Definition zu geben, die doch alle genannten, der öffentlichen Wohlfahrt dienenden Werke einschliesst, dann sehen wir nicht ein, warum die Artikel 23, 24, 26 und 37 B. V. noch ein Institut für sich bilden sollen, eine Sonderstellung zu den übrigen volkswirtschaftlichen Artikeln einnehmen sollen, die die einzelnen Wohlfahrtszwecke des Bundes statuieren, wie Artikel 18<sub>3</sub>, (unentgeltliche Ausrüstung, Bekleidung und Bewaffnung der Wehrmänner) 27<sub>2</sub>, (unentgeltlicher Pri-

marunterricht), 29, b (geringe Zollbelastung der Gegenstände des nötigen Lebensbedarfs) oder speziell die sozialpolitischen Artikel 34 und 34<sup>bis</sup> (Fabrikgesetzgebung; Kranken- und Unfallversicherung). Wir sind der Ansicht, das Institut der öffentlichen Werke hat bereits seine selbstständige Bedeutung verloren; es löst sich in den in der Bundesverfassung statuierten Wohlfahrtsbestrebungen auf. Artikel 23 bezeichnet wie jeder andere volkswirtschaftliche Artikel der Bundesverfassung ein bestimmtes Tätigkeitsfeld des in Artikel 2 B. V. statuierten Bundeszweckes: Beförderung der gemeinsamen Wohlfahrt.

#### Erster Teil.

#### Zustand der Linthegend vor 1807.

Wenn man heute vom Zürichsee herkommt, an den Ufern der in gemessener Bahn dahingleitenden Linth durch die blühende, fruchtbare Ebene, die mit ihren Feldern, Wiesen und Gärten die Bevölkerung der umliegenden Dörfer ernährt, dem Wallensee zuschreitet, wird man dessen kaum inne, dass der grösste Teil dieses ausgedehnten Gebietes noch vor hundert Jahren von einer trostlosen Wasserfläche und von abscheulichen Sümpfen eingenommen wurde. Nicht immer war es so; noch zu Anfang des 18. Jahrhunderts wusste man am Wallensee und an der Linth nichts von verpestenden Dünsten, die bei Menschen und Vieh kalte Fieber erzeugten; noch nicht setzten die Fluten die Strassen und ersten Stockwerke der Städtchen Weesen und Wallenstadt während des ganzen Sommers unter Wasser. Erst seit den sechziger Jahren stellte sich das Verderben regelmässig ein und nahm von Jahr zu Jahr in furchtbarer Weise überhand.

Die Ursache der Übel war folgende: Um die Mitte des Jahrhunderts blühte die Glarner Industrie mächtig empor; ihr Bedarf an Bauholz und Brennmaterial war so gross, dass in kurzer Zeit ganze Waldungen gefällt wurden, so dass die kahl gewordenen Gebirgsabhänge nackt da standen. Regen- und Schneewasser floss die waldlosen Hänge herunter, löste die dünne Erdschicht und das darunter liegende Gestein auf, schwemmte die ganze Masse zu Tal, wo die Linth den Sand und das Geschiebe mit sich fort riss. Bis nach Näfels herab hatte sie zirka 5 ‰ Gefäll, von Näfels bis zum Biberlikopf nur noch 3 ‰ und zwischen Ziegelbrücke und Schänis nur noch 1.65 ‰<sup>1)</sup>. Der immer schwächer

<sup>1)</sup> Jahrbuch, 61.

werdende Fluss vermochte sein Geschiebe nicht mehr fortzuwälzen und erhöhte sein Bett während der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts bei der Ziegelbrücke um volle 16 Fuss. In den Jahren 1762 und 1764 war die Erhöhung des Strombettes an der Vereinigungsstelle von Linth und Maag durch das angeschwemmte Material schon so beträchtlich, dass der Abfluss der Letztern gehemmt war, und ihre Gewässer sich in den Wallensee zurückdrängten. Der Wasserspiegel hob sich, setzte die Strassen und Erdgeschosse der am See liegenden Ortschaften unter Wasser, verwandelte das Pflanzland in einen Sumpf. Seither herrschte alljährlich bei jedem grössern Wasserstand die gleiche, ja noch grössere Bedrängnis; auch in den untern Talstrecken verästelte sich der Fluss immer mehr, so dass, hätte man nicht energische Massnahmen getroffen, die Zeit gekommen wäre, wo die Linthgegend unbewohnbar gewesen wäre.

Die ersten, die die Tagsatzung auf das stets wachsende Übel aufmerksam machten, waren Landammann Christen aus Unterwalden <sup>1)</sup> und der bernische Landvogt Wagner in Sargans <sup>2)</sup>. Der Ingenieurhauptmann Lanz <sup>3)</sup> erhielt damals den Auftrag, die Verhältnisse der Gegend zu untersuchen und Vorschläge zu zweckmässiger Hülfe zu machen. Er vermass die Gegend von Mollis bis zum Wallensee, sowie vom See bis zur Ziegelbrücke, und reichte der Tagsatzung im Jahre 1784 vier Rettungsvorschläge ein, von denen er denjenigen, der die Linth in einem Kanal direkt dem Wallensee zuführen sollte, in dessen Tiefe sich das Geschiebe ohne Schaden ablagern könnte, als den besten bezeichnete, der allein gründliche und dauernde Hülfe bringen werde <sup>4)</sup>. Nach diesem Plan sollte dann weiter das Bett der Maag vom See bis zur Ziegelbrücke vertieft und erweitert werden, und dadurch der Abfluss befördert und eine Senkung des Wasserspiegels bewirkt werden. Die Tagsatzung beriet, man erschrak über den Kostenvoranschlag von zirka 90,000 Gulden, nahm den Gegenstand von Jahr zu Jahr ad referendum, ohne sich zu einer wirklichen Hülfeleistung entschliessen zu können. Doch der Gedanke, das Linthtal vor Versumpfung zu retten, kam nicht mehr zur Ruhe. 1792 stellte der als Kartograph bekannte Rudolf Meyer von Aarau, damals Präsident der helvetischen Gesell-

schaft <sup>1)</sup>, in seiner Eröffnungsrede zu Olten den Jammer der versumpften Gegenden am Wallensee und im Linthgebiet packend dar <sup>2)</sup>; bat die Mitglieder dringend, sich selbst von den traurigen Zuständen zu überzeugen, auf Mittel und Wege zu sinnen, wie zu helfen sei. Er selbst scheute keine Opfer, um das Unglück zu mildern, liess er doch einen Aufruf an die Bewohner des Linthtals drucken und verteilen, worin er empfahl, mit vereinten Kräften jeweilen während des Winters das Geschiebe wegzuschaffen und so sich selbst zu helfen; dann sandte er einen „verständigen Arbeiter“ <sup>3)</sup> nach der Ziegelbrücke mit der Aufgabe, Versuche und Berechnungen anzustellen, in welcher Zeit und mit wie grosser Mühe die aufgehäuften Geschiebbänke zu beseitigen wären. Nach Ansicht des betreffenden Arbeiters war das Werk unausführbar, „weil die Geschiebe im Flussbette durch harten Sandkitt wie eingemauert der Nagelfluh gleichen, auch zu vermuten sei, dass sie in etwelcher Vertiefung noch fester als an der Oberfläche stehen“. Im folgenden Jahre kam die Not an der Linth in der helvetischen Gesellschaft wieder zur Sprache; der zürcherische Erziehungsrat Escher, der an dieser Versammlung teilnahm, fasste damals den Entschluss, den Stand der Sache selbst zu besichtigen. Dies geschah auf einer Reise, die er 1793 mit dem bernischen Berghauptmann Gruner über Sargans nach Graubünden machte. Nach einlässlicher Untersuchung der Wasser- und Bodenverhältnisse stimmte er schon damals dem Lanzschen Projekte bei; war sogar der Meinung, dass jede andere Lösung keine Verbesserung bringen, sondern vielleicht noch eher das Übel vergrössern würde. In einem Reiseberichte, den Escher als Sekretär der zürcherischen mathematisch-militärischen Gesellschaft verfasste, die 1796 die Herrschaften Sargans, Gams und Sax besuchte, schildert er den Zustand der Linthgegend, namentlich die Versumpfung am Wallensee, in meisterhafter Darstellung <sup>4)</sup>. Dem oft gehörten Vorwurf, die Talbewohner seien wegen ihrer Schlawheit und Untätigkeit an ihrem Unglück selbst schuld, weist Escher zurück, indem er ihre Mattigkeit als Folge der endemischen Sumpffieber erklärt. Offen spricht er aus, der Vorwurf treffe nicht die Unglücklichen, sondern ihre unmittelbaren Landesherren, die durch unverzeihliche Sorglosigkeit ihre Untertanen dem Verderben überlassen. Den gleichen Gegenstand behandelte Escher in einer Abhandlung, betitelt „Über einige Bergtäler der östlichen Schweiz“, in der von Usteri <sup>5)</sup> heraus-

<sup>1)</sup> Curti, Th., Geschichte der Schweiz im 19. Jahrhundert, 402.

<sup>2)</sup> Hottinger, J. J., Hans Conrad Escher von der Linth, 305.

<sup>3)</sup> Hottinger, 305.

<sup>4)</sup> Curti berichtet (S. 401), noch zur Zeit der Näfeler Schlacht sei die Linth in den Wallensee geflossen; „denn es zog das österreichische Herr von Weesen aus über die Brücke nach Näfels, ohne weiter über einen Fluss setzen zu müssen, und der Rückzug erfolgte wieder nach der Brücke hin“. — Dies ist höchst wahrscheinlich und wird dadurch bestätigt, dass sich bei der Grabung des Molliser Kanals in einer Tiefe von drei bis fünf Fuss eine Geschieb- und Sandlage vorfand, die ganz mit dem Linthgeschiebe übereinstimmte (Off. Not. 1, 112).

<sup>1)</sup> Gegründet 1763.

<sup>2)</sup> Curti, 402.

<sup>3)</sup> Hottinger, 82.

<sup>4)</sup> Mitteilungen, S. 6, Anm. 1.

<sup>5)</sup> Dr. Paul Usteri (1768—1831), nachmaliger Präsident der Linthpolizeikommission.

gegebenen Zeitschrift „Humaniora“ (Jahrgang 1796, S. 425—476). Eschers Begeisterung und Wirken für die Rettung der Linthgegend blieb nicht unbeachtet; so wurde ihm die Ehre zu teil, auf der letzten Tagssatzung der alten Eidgenossenschaft über das auszuführende Linthunternehmen referieren zu dürfen, jedoch seine Anträge wurden nur ad referendum genommen.

Bei der helvetischen Regierung kam die Angelegenheit frühe zur Sprache. Das Direktorium zeigte auch den guten Willen, zu helfen, kam aber während seiner kurzen Lebensfrist nie dazu, tätig einzugreifen. Aus dieser Zeit müssen zwei Männer wegen ihrer ernsthaften Bemühungen, bessere Zustände zu schaffen, genannt werden. Es sind Pfarrer Zwicki <sup>1)</sup> und der Arzt Dr. Zugenbühler <sup>2)</sup>. Ersterer reichte 1798 dem Statthalter des Kantons Linth zu Händen des Direktoriums ein Memorial ein, worin er die Lage der am Rande des Verderbens stehenden Gemeinden schildert; beachtenswert ist das, was er über die Gesundheitsverhältnisse der Bewohner berichtet (Mitteilungen, 355). Zugenbühler verfasste 1799 zwei Klageschriften an das Direktorium über den Zustand der Gegend am Wallensee. Das erste Schreiben schildert trefflich den fortschreitenden Verfall seiner Vaterstadt Wallenstadt und die allgemeine Degeneration ihrer Bevölkerung. Er erblickte die Hebung des Übels in einer gründlichen Korrektur der Maag; später schloss er sich im wesentlichen dem Lanz-Escherschen Plane an; nur wollte er die Mündung des Kanals näher dem Seeabfluss legen. Unterstatthalter Bernold <sup>3)</sup> begleitete die erste Eingabe mit einem Empfehlungsschreiben, in dem er die frühere Regierung in ihrer Ohnmacht und dem alten Schlendrian für die Nichtrealisierung der bisherigen Projekte verantwortlich machte. Die beiden Schriften bilden eine wertvolle Ergänzung von Eschers Bericht. Auf diese Zuschriften hin sandte das Direktorium den Ingenieur Guisan an die Linth, der in seinem Berichte ebenfalls die Führung des Flusses in den See befürwortete. Nun aber brach der Krieg aus; die fremden Heere durchzogen die Schweiz; vor dem allgemeinen verstummte jedes besondere Unglück.

<sup>1)</sup> Joh. Jakob Zwicki, Pfarrer in Niederurnen von 1786—1806; war befreundet mit Escher. Eine hektische Krankheit, der viele Fieberkrankheiten vorangegangen waren, raffte ihn im besten Mannesalter weg (Mitteilungen S. 280, 6).

<sup>2)</sup> Dr. Josef Anton Zugenbühler (1774—1855), ein Mann von edler Gesinnung, der aber wegen seiner Herrschsucht, Anmassung und Starrköpfigkeit viele Feinde hatte (Mitteilungen, 110 und 218).

<sup>3)</sup> Bernold von Wallenstadt (1765—1841), wegen seines Dichtertalentes genannt der „Barde von Riva“.

## Zweiter Teil.

### Entstehung und Entwicklung des Werkes.

#### I. Der grundlegende Tagsatzungsbeschluss.

(28. Juli 1804.)

Erst mit Anbruch der Mediation wandte sich das öffentliche Interesse wieder den Linth Sümpfen zu. Rats herr Schindler <sup>1)</sup> im Haldi bei Mollis forderte die neue Glarnerregierung auf, die Aufmerksamkeit der Tagsatzung neuerdings auf die unglückliche Gegend zu lenken. Auf der ersten Tagsatzung zu Freiburg 1803 trug der glarnerische Gesandte die dringenden Bitten seines Standes vor, lebhaft wurde er vom Vertreter des neu geschaffenen Kantons St. Gallen unterstützt. Der Augenblick war günstig gewählt. Die Versammlung ernannte eine Kommission, die mit Escher rasch unterhandelte, dann der Tagsatzung seinen Plan mitteilte. Dieser bestand darin, die Kosten des Lanzschen Projektes durch Aktien aufzubringen, diese durch den Mehrwert des geretteten und verbesserten Landes zurückzahlen. — Der Landammann des folgenden Jahres, der Berner von Wattenwil, erhielt den Auftrag, eine Kommission zu bilden, die einen technischen Plan ausarbeiten sollte. Diese, bestehend aus Escher, Schindler & Osterried <sup>2)</sup>, trat Anfang Mai 1804 auf dem Schauplatz der Verheerungen zusammen und nahm die nötigen Vermessungen vor. Escher erstattete den Bericht an die Tagsatzung und der entworfene Plan wurde unverändert genehmigt. Seine wesentlichen Punkte waren: Leitung der Linth in den Wallensee, Erweiterung und Vertiefung der Maag, Regulierung des Linthlaufes bis zur Spettlinth herab, wodurch die Schänisersümpfe trocken gelegt würden. Mit 300,000 Fr. glaubte man das Werk ausführen zu können. Im Juni wurde Escher als Berichterstatter und Ratgeber der Kommission, die der Tagsatzung den Entwurf eines Beschlusses ausarbeitete, nach Bern berufen. Dieser Entwurf wurde mit geringen Abänderungen am 28. Juli zum Beschluss erhoben. Er bildet die rechtliche Grundlage des Linthwerkes. Diese denkwürdige Urkunde <sup>3)</sup>, ein Denkmal schweizerischer Solidarität, gibt in grossen Zügen den technischen Plan wieder, regelt die Organisation, befasst sich mit der Beschaffung der Gelder, spricht vom künftigen Unterhalt der Kanläe, bestimmt die Rechtsstellung des Werkes. Am 17. Juni 1805 erteilte die Tagsatzung nach erfolgter

<sup>1)</sup> Conrad Schindler (1757—1841); später der getreue Mitarbeiter Eschers an der Linthkorrektur.

<sup>2)</sup> Joh. Daniel Osterried, Architekt in Bern (1768—1839).

<sup>3)</sup> Snell I, 267.

Ratifikation der einzelnen Kantone und hauptsächlich derjenigen der interessierten Stände Schwyz, Glarus und St. Gallen, dem Beschlusse die gemeineidgenössische Bekräftigung. Durch Zusatz vom gleichen Jahre wurde bestimmt, die Arbeiten an allen Kanalstrecken möglichst gleichzeitig in Angriff zu nehmen. Auf der Tagsatzung zu Luzern 1808 erhielt der grundlegende Beschluss zwei Abänderungen und eine Ergänzung<sup>1)</sup>. Man beschloss auf Antrag Eschers, anstatt nur einer Korrektur der Maag, dass ihr neuer Lauf künftig in gerader Richtung gehen solle, ebenso statt Grabung eines Kanals nur bis zur Spettlinth, die Linth in einem möglichst geraden Kanal dem Zürichsee zuzuführen; ferner wurde beschlossen, eine Korrektur der Glarnerlinth vorzunehmen, soweit dies zur Sicherung des Molliserkanals und der Dörfer Mollis und Näfels erforderlich sei.

## II. Die Ausführung des Werkes<sup>2)</sup>.

### A. Vorarbeiten.

Nicht sofort nach Bekräftigung des Beschlusses von 1804 konnte mit der Ausführung des Unternehmens begonnen werden. Wohl verfassten sogleich der Dekan Ith von Bern und Escher einen Aufruf an die schweizerische Nation<sup>3)</sup>, worin sie in lebendigen Farben die Not der untergehenden Gegend schildern, die Ursache der Versumpfung klar legend, erklären, dass Rettung möglich sei, wenn der von der Tagsatzung gebildete Plan ausgeführt werde, die Finanzierung des Unternehmens auseinandersetzen und, appellierend an den allezeit tätigen Gemeinsinn, zur Aktienzeichnung einladen. Schon lag der Aufruf druckbereit, als neue kriegerische Ereignisse den Beginn der Arbeiten verzögerten. Napoleon unternahm den Krieg gegen die dritte Koalition; dem Staate und den Privaten verursachten die zahlreichen Grenzbesetzungen bedeutende Opfer, so dass kein Geld für das Linthwerk übrig blieb. Dazu absorbierte noch das durch den Bergsturz zerstörte Goldau alle hilfsbereiten Kräfte. Erst im März 1807 wurde der Aufruf, versehen mit einem Planchen des jetzigen und künftigen Laufes der Linth, publiziert. Der Landammann Reinhard von Zürich ging gleich mit grossem Eifer an die Ausführung des Tagsatzungsbeschlusses; er berief in die Kommission ausgezeichnete, für das Unternehmen begeisterte Männer, wie Escher, Schindler, Stehlin, auch den berühmten

<sup>1)</sup> Snell I, 272.

<sup>2)</sup> Hauptquelle: Hydrotechnische Mitteilungen. Mit Herausgabe dieser Schrift war der Wunsch Eschers, das Linthwerk möge einst eine technische Beschreibung zur Belehrung des grössern Publikums erhalten, erfüllt (Off. Not. 1, 133).

<sup>3)</sup> Off. Not. 1, 3 ff.

Hydrotekten Tulla<sup>1)</sup>, ebenso den durch mathematische und astronomische Arbeiten bekannten zürcherischen Schanzenherr Fehr. Diese machten sich rasch an die Vorarbeiten, nahmen Nivellements und Vermessungen vor, berechneten das Gefäll der einzelnen Flussstrecken, teilten das Gebiet in vier Arbeitsbezirke ein. Die Schatzungskommission kaufte die Güter an, die zu den neuen Kanälen gebraucht wurden.

### B. Die Erstellung der Kanäle.

Am 1. September des gleichen Jahres begannen die eigentlichen Arbeiten mit Ziehen eines Abzugsgrabens in der Mitte des projektierten Kanals vom „Gäsi“ längs dem Wallenberg bis in die Mitte der Näfelerbrücke. Der Kanal erhielt eine Tiefe von 8, eine Breite von 56 Fuss; je 25 Fuss von den Ufern entfernt erhoben sich die Dämme. Zwei Profile, ein engeres und ein Überschwemmungsprofil, wurden deshalb gewählt, damit auch mittlere und kleinere Wasserstände im Stande sind, das Geschiebe dem See zuzuschleppen.

Gleichzeitig mit der Grabung des Molliser Kanals wurde von der Ziegelbrücke, da, wo das Gefäll am grössten ist, bis an den untern Buchberg hinunter ein neues, tieferes Flussbett gegraben, in dem die lang gezogenen Serpentinien mittelst des Kanals durchschnitten wurden; nur bei den Windecken behielt man eine längere Strecke weit das alte Linthbett bei. Die sich hier abgelagerten Sandinseln wurden durchschnitten und durch ein System von Fangspornen allmählich weggeschwemmt. Ebenso wurde an die Kanalisierung der Maag, deren Ufer sich in dem ganz in Morast verwandelten Revier nicht mehr bestimmen liessen, geschritten. Unerwartete Schwierigkeiten zeigten sich bei den Ausgrabungen im sumpfigen und wasserreichen Boden; die Arbeiter mussten sich in einzelne kleine, viereckige Gruben isolieren, in denen so lange gearbeitet wurde, bis das Wasser von allen Seiten eindrang. Ein völlig unvorhergesehenes Hindernis war der in den Kanal vorspringende Nagelfluhfelsen an der Windecke; während mehrern Jahren wurden jeweilen bei niederm Wasserstand Stücke weggesprengt. Im Torfgrund sanken die Dämme ein und mussten an vielen Stellen bis sechsmal nachgefüllt und erhöht werden. Diese hinderten den Einfluss der Seitengewässer des Tales, daher mussten noch ausserhalb der Dämme kleinere Kanäle, „Hintergraben“, gezogen werden. Die Strecke Weesen-Schänis hatte ebenfalls zwei Profile, ein Normalprofil mit einer Sohlenbreite von 70 Fuss und 8 Fuss hohen Ufern;

<sup>1)</sup> Joh. Gottfried Tulla (1770—1828), badischer Ingenieur und Rheinwuhrsinspektor.

die Distanz der Dammkronen betrug 200, die Dammhöhe 6 Fuss. Als mittlere Wassermenge wurden nur 4000 Kubikfuss, als grösste 10,000 angenommen, indem man das Retentionsvermögen des Wallensees berücksichtigte. Die Pläne und Berechnungen zu den Kanälen waren hauptsächlich das Werk Tullas, der aber nur während der Jahre 1807 und 1808 sich zeitweise — unter Assistenz des Ingenieurs Obrecht — an der Linth aufhielt. Seither leitete Escher auch alle technischen Arbeiten; mit eiserner Ausdauer und seltenem praktischen Geschick überwand er jede Schwierigkeit.

Sobald jeweilen von der Ziegelbrücke an abwärts eine Kanalstrecke genügend ausgegraben war, wurde sie dem Strome geöffnet. Im Herbst 1810 durchfloss die Linth schon bis Bilten und Schänis hinunter ihr neues Bett. Da der Kanal vom Seeausfluss durch die Maagsümpfe bis Ziegelbrücke auch fertig war, konnte am 8. Mai 1811 der Molliser Kanal eröffnet werden. Seit diesem Tage fliesst die Linth wieder in den See, wo sich ihr Geschiebe ablagern kann und die Gewalt des reissenden Stromes sich neutralisiert. Damit war auch die Grundursache der Versumpfungen gehoben. Das Ereignis wurde von der dankbaren Bevölkerung festlich begangen; Bernold von Wallenstadt, der Barde von Riva, gedachte des Tages in einem schwungvollen Poem<sup>1)</sup>. Der Charakter der Linth hatte sich nun vollständig geändert. Aus einem wilden Strome, der in wenigen Stunden das Talgelände in einen See zu verwandeln vermochte, war ein gleichförmig fliessender, zur Zeit der Hochwasser langsam ansteigender Fluss geworden, der willig die ihm angewiesene Bahn durch-eilt. Die Arbeiten schritten nun rasch vorwärts, trotzdem bei schlechtem Wetter und hohem Wasserstand nicht gearbeitet werden konnte und die folgenden Kanalstrecken im tiefliegenden Torf- und Sumpfland auszugraben waren. Eine Strecke nach der andern wurde der Linth und der Schiffahrt geöffnet, so Ende 1811 der Steinerrietkanal, 1813 der Hängelgiessen- und Oberbuchbergkanal. Im April 1814 floss der Strom bis zum Giessen in seinem neuen, von der untern Windecke an schnurgeraden Bette. Da der Verkehr zwischen March und Gaster durch Grynau nicht unterbrochen werden durfte und ein Teil des alten Linthbetts zu der neuen Strasse nach Uznach gebraucht wurde, eröffnete man den Grynau-Kanal Ende 1815 vor dem Benkener Kanal. Jene letzte Kanalstrecke bildet die scharfe Kurve am untern Buchberg und endigte zirka 6000 Fuss vom See entfernt; von hier an wurde das alte Linthbett durch Faschinenarbeiten notdürftig reguliert. Da die Linth von Grynau bis zum See nur sehr geringen Fall besitzt, schwellte bei

hohen Seeständen das Wasser bis gegen Tuggen hinauf zurück. Um diesen Übelstand zu lindern, erhielt das Bett von Grynau an eine allmähliche Erweiterung von 80 bis 100 Fuss. Der Benkener Kanal (Giessen-Grynau) war wegen des Lehmbodens, der sich schon wenige Fuss tief vorfand, äusserst mühsam zu graben; zudem mussten jeweilen wieder die eingesunkenen Dämme auf ihre normale Höhe gebracht werden. Die Strecke wurde am 17. April 1816 eröffnet. Damit floss die Linth vom Wallen- bis Zürichsee durchs vier Stunden lange, weite Tal vollständig in ihrem neuen Bett.

Wenn nun auch die Hauptarbeiten des Unternehmens beendet waren, so waren doch noch an allen Kanälen Vollendungsbauten auszuführen, wie Abstecken und Verlängerung der Ufer, Ergänzung und Verlängerung der Sporren etc. Von Weesen bis unter Grynau war jetzt die Linth durch Dämme eingeschlossen, von denen der rechtsseitige als Reckweg dient. Hinter den Dämmen ziehen sich die Hintergraben hin, die die Entwässerungsgraben aufnehmen. In der Zeit seit der Öffnung des ganzen Kanals bis zur Übergabe an die Unterhaltgenossen wurde neben Vollendungsbauten und laufenden Reparaturen der Reckdamm vom Grynauer Kanalende an noch um 2500 Fuss verlängert, im rechtsseitigen Benkenergebiet ein zweiter Hintergraben gezogen, um das Ried besser zu entwässern (Off. Not. 4. 100), der linksseitige Hintergraben<sup>1)</sup> und die Tuggener Binnengewässer, die früher bei der Grynauer Brücke in die Linth-flossen, längs des untern Buchbergs zirka 1800 Fuss hingezogen; die stark versandete Flussmündung wurde durch Faschinen- und Baggararbeiten für die Schiffahrt reguliert.

## C. Ausbau und Umbau des Werkes.

### I. Escher-Kanal (Molliser Kanal).

Fanden sich auch bei der Übergabe des Molliser Kanals<sup>2)</sup> (Ende 1826) — seit 1832 Escher-Kanal genannt — in seinem untern Teile schon Sand- und Geschiebeablagen, so dachte man doch kaum, dass schon die nächsten Jahre kostspielige Sicherungsarbeiten erfordern würden. Immer neues Material häufte sich an, so dass wegen der erhöhten Kanalsole die Dämme und Wuhre bleibend zu erhöhen waren. Linthingenieur Legler führt als Hauptgrund dieses Übels an<sup>3)</sup>: Tulla habe geglaubt, mit einem 13,000 Fuss langen Kanal die Seetiefe erreicht zu

<sup>1)</sup> Der rechtsseitige, der auch bei Grynau in die Linth mündete, wurde in dieser Periode nicht verlängert.

<sup>2)</sup> Abschied 1828, Beilage L. G.

<sup>3)</sup> Hydrotechnische Mitteilungen, 11.

<sup>1)</sup> Abgedruckt in Curti, 404.

haben, und berechnete hiernach das Abflussgefäll. Da aber die eigentliche Seetiefe noch 4000 Fuss weiter entfernt war, lagerte sich das Geschiebe an der Mündung ab, bildete einen so grossen Schuttkegel, dass sich die Kanalsohle mit Material anfüllen musste. Zudem seien im Kanton Glarus die Runsen infolge unvorsichtigen Abholzens verwildert gewesen und haben der Linth immer schwereres Geschiebe zugeführt. Um den Uebelstand mildern zu helfen, verbesserte die Glarner Regierung die Forstpolizei, liess die Runsen verbauen, errichtete Talsperren, versehen mit Flechtwerk und Steinschalen. Die Linthpolizei-Kommission baute von 1832 bis 1837 ein System von Steinsporren, deren Bau- und Unterhaltskosten in keinem Verhältnis zu ihrem Nutzen standen. Die einzig rationelle Abhilfe gegen das Übel war Verlängerung des Kanals bis zur Seetiefe.

Ingenieur Lanicca, 1840 zum technischen Mitglied der Linthpolizei-Kommission gewählt, entwarf den Plan und leitete die Ausführung, die in den Jahren 1841 bis 1846 stattfand. Seither treibt die kraftvolle Strömung das Geschiebe weit in den See hinaus.

Seit der Reorganisation der Linthverwaltung (1862) wurden neben den jährlichen Ausbesserungsarbeiten die Dämme gegen die höchsten bekannten Wasserstände sichergestellt, die Wuhrbauten in der untern Strecke ergänzt, die Sporrenanlagen entfernt. Anfang der Achtzigerjahre wurden die alten, zerfallenen Steinwuhre von oberhalb Mollis bis Kupfernkrumm in widerstandsfähigere umgebaut; in den letzten Jahren arbeitet man am Umbau des Steinwuhrs bei der Spinerei Mollis und dem zwischen Tschingelkopf und Kupfernkrumm. Zu erwähnen ist noch das 1864 vollendete, 8 Meter hohe Wasserstandsmonument am Auslauf des Escher-Kanals, das mit vergoldeten Lettern die höchsten jährlichen Seestände seit 1807 anzeigt. Dieses Pegel demonstriert in eindrucksvoller Weise die zirka fünf Meter betragende Senkung des Sees dem Besucher der Linthgend.

## 2. Linthkanal.

Während des Umbaus des Escher-Kanals wurden am Linthkanal alljährlich Wuhrreparaturen, Baggerungen für die Schiffahrt und Sicherungsarbeiten ausgeführt, behufs Einschränkung der Wallenseeausmündung ein Damm aufgeführt. Die leichtern Arbeiten besorgten die Genossamen, die schwierigeren und kostspieligeren die Linthpolizei-Kommission. Durch die Eisenbahnbrücke der Vereinigten Schweizerbahnen wurde das Profil des Weesener Kanals bedeutend verengt, so dass, um sich vor Überschwemmungen zu sichern, das ganze Bett von Weesen bis Ziegelbrücke während einigen Jahren zu vertiefen war. Von der

Roten Brücke an, wo die Flusssohle nur 1.5—2 m. unter dem Niveau der Ebene liegt, erforderten die Dämme sorgfältigen Unterhalt; besonders am Benekener Kanal mussten sie wiederholt verstärkt werden, so nach den Hochwassern von 1846 und 1851, die nur mit äussersten Anstrengungen noch zwischen den Dämmen zu halten waren. Von Bilten bis Grynau und von Schänis bis Grynau — namentlich unterhalb Giessen — wurden die Seitenkanäle (Nebengraben) verbreitert und mit Dämmen versehen, an zwei Orten — bei Schänis und bei Bilten — sogenannte „Durchlässe“ gebaut<sup>1)</sup>, damit bei Grabenreinigungen das Wasser des Hintergrabens direkt in den Hauptkanal geleitet werden kann. Unter Grynau wurde sowohl der Reckdamm wie der linksseitige erhöht und verbreitert, der Tuggener Abzugsgraben verbreitert.

Auf Initiative der acht Linthgenossamen wurde 1886 die Fortsetzung der Linthkanalisation von Grynau an an Hand genommen. Das Bedürfnis einer Regulierung dieser untersten, in hydrotechnischer Hinsicht so viel als herrenlosen Strecke machte sich im Interesse der Schiffahrt, des Abzugs der Tuggener Gewässer und des Schmerikoners Bodens immer fühlbarer. Die Pläne des Linthingenieurs prüften ein technischer und ein landwirtschaftlicher Experte<sup>2)</sup> und empfahlen sie zur Ausführung. Erst dachte man den neuen Kanal bei Schmerikon in den See münden zu lassen; dieser Lauf wäre 405 Meter kürzer geworden, hätte aber 50—60,000 Fr. mehr gekostet, ohne technisch besondere Vorteile darzubieten. Die Gemeinde Schmerikon lehnte die finanziellen Forderungen, die die Linthpolizei-Kommission an sie stellte, ab, und so wurde dieses Projekt fallen gelassen. Die Kanalisation begann oberhalb Grynau am Anfang der Flusskrümmung nach links. Im ganzen wurde bis 1887 eine Strecke von 2095 Meter korrektoniert, die Wuhre bestanden aus Faschinen und Flechtwerk. An der untersten Strecke — noch zirka 500 Meter bis zum See — konnte wegen der zu grossen Tiefe des Flussbettes nicht gearbeitet werden. Wie bei allen obern Linthkanälen wurde auch hier ein Doppelprofil angelegt. Infolge der Korrektion haben nun diese früher teilweise überfluteten Liegenschaften von zusammen 1354 Hektaren schon guten Gras- und Streuwuchs, und ihr Mehrwert ist bedeutend gestiegen.

Immerhin war das Werk in seiner Ausführung behindert, solange die alte Einrichtung noch bestand, wonach sog. Genossamen, von denen noch speziell zu sprechen sein wird, den Unterhalt zu besorgen hatten. Erst als die acht Genossamen aufgehört hatten, zu existieren, konnte ein gründlicher, planmässiger Ausbau

<sup>1)</sup> Protokoll der Linthpolizei-Kommission von 1848, S. 14, 42.

<sup>2)</sup> Ingenieur Bridel und Professor Landolt.

des Werkes an Hand genommen werden. Während einer Reihe von Jahren wurden lange Strecken niederer Steinwuhre von Weesen bis Grynau teils umgebaut, teils vollendet, die Dammplätze hinter denselben aufgefüllt, die Sporren beseitigt, und dadurch das Abflussquantum erhöht. Der linksseitige Hintergraben wurde von der Glarnergrenze bis etwas unterhalb der Giessenbrücke auf 20 Fuss verbreitert, das Dämmlein verstärkt. In den Jahren 1877 und 1878 fand eine Hauptkorrektion des Schännis-Uznacher Hintergrabens statt. Die zunehmende Sicherheit des Werkes zeigte sich jeweilen bei Hochwasser; so bestanden die Kanäle bei dem ausserordentlichen Hochwasser von 1868 eine glänzende Probe; ausser einigen Nachrutschungen und kleinern Beschädigungen blieben sie vollständig intakt.

1894 waren von dem nicht ganz 32 km. (genau 31,603 km.) langen Linthlauf nur 14 $\frac{1}{2}$  km. mit Steinwuhren vollständig ausgebaut, die übrigen 17 $\frac{1}{2}$  km. waren noch zu vollenden, die zerfallenen Steinwuhre durch neue, die abgängigen Faschinenwuhre durch steinere Längswuhre zu ersetzen. Um an Stelle der bald 90jährigen Bau- und Umbauzeit endlich die reine Unterhaltsperiode treten zu lassen, bewilligten die beteiligten Kantone und die Bundesversammlung<sup>1)</sup> die nötigen Gelder, damit die Strecke Grynau-See in zehn Jahren, die übrigen Bauten in fünfzehn Jahren vollendet werden. Von dem vom Linthingenieur aufgesetzten Verzeichnis<sup>2)</sup> der auszuführenden Arbeiten sind in den letzten Jahren alle Dammbauten vollendet worden. Steinwuhre sind noch zu erstellen vom Biberlikopf aufwärts bis Wallensee, dann rechtsseitig zwischen der Roten Brücke und der Giessen-Brücke, beidseitig zwischen Giessen und Grynau, beidseitig unterhalb Grynau in der untersten geraden Kanalstrecke, linksseitig in der untersten Kurve. Als Schlussarbeiten sind dann noch Regulierungen der Dammplätze und Uferböschungen auszuführen<sup>3)</sup>.

In neuester Zeit hat der Linthingenieur für die Fortsetzung des rechtsseitigen Nebengrabens von Grynau bis in den obern Zürichsee ein Projekt ausgearbeitet<sup>4)</sup>. Das Wasser dieses Grabens soll nun bei Mittel- und Hochwasser nicht mehr in den Hintergraben, sondern von Schloss Grynau an in einem Kanal von 2380 m. Länge direkt in den See fliessen. Gegenwärtig stauen sich die Graben bei hohem Seestand auf 3—4 km. ihre Zuflüsse können ebenfalls nicht abfliessen, die Folge davon ist ein hoher Grundwasserstand in der ganzen Ebene. Mit einer Kostensumme von Fr. 100,000 hofft man dem Übel zu steuern und eine wirksame Ent-

wässerung herbeizuführen. Korporationen und Private vertreten in einer Eingabe an die Linthkommission die Ansicht, dass sich auch dann das Grundwasser senken werde, wenn der rechtsseitige Hintergraben wieder getrennt vom Linthkanal in den See münde<sup>1)</sup>, dagegen sei zu erwähnen, dass von einer separaten Mündung des Hintergrabens in den See niemals gesprochen werden könnte. Früher vereinigte sich dessen Wasser mit dem des Linthkanals schon 500 m. oberhalb der jetzigen Einmündung des Hintergrabens. Ehe die Dammbauten fortgesetzt wurden, waren Hauptkanal und Graben nur durch ein auf mittlern Wasserstand stehendes Faschinenwuhre getrennt, das in den letzten sieben Jahren um mehr als 300 m. verlängert wurde. Sodann leitete man den Hintergraben in einer flachen Kurve in den Linthkanal. Eine separate Leitung hätte keinen Zweck, da die Ausmündung der beidseitigen Hintergraben sich jetzt schon unmittelbar beim See befindet. Die Differenz zwischen dem Wasserspiegel des Sees und demjenigen des Linthkanals ist bei kleinen und mittlern Wasserständen gar nicht messbar, bei höchsten Linthständen beträgt sie nur 1.5 cm., so dass hierdurch absolut keine schädliche Rückwirkung ausgeübt wird. Eine Separatleitung hätte noch den Nachteil, dass, da die Hintergrabenströmung nicht imstande ist, den Sand und den festgesetzten Schlamm abzutreiben, die Mündung versanden würde, was sich bei dem noch stärkeren Gefäll besitzenden linksseitigen Hintergraben zeigte<sup>2)</sup>.

### III. Die alte Linthverwaltung.

#### A. Aufsichtskommission.

Gemäss § 5 des Tagsatzungsbeschlusses von 1804 ernannte der Landammann einen Wasserbaumeister (v. Tulla), der unter der Leitung einer dreigliedrigen Kommission (Escher, Osterried und Schindler) erst den Plan in der Gegend aussteckte und hernach die Arbeiten begann. In den Geschäftskreis dieser Aufsichtskommission fiel alles das, was nicht der Schatzungskommission von vorneherein zugeteilt war, also namentlich die ganze technische Leitung. § 16 des gleichen Beschlusses verlangt, dass die Kommission halbjährlich den Aktienzeichnern Bericht über den Stand des Unternehmens erstatte, und ebenso alljährlich der Tagsatzung. Präsident Escher lieferte denn auch prompt jene trefflichen Berichte ein, die in den Offiziellen Notizenblättern, teils auch in den Abschiedsbeilagen publiziert sind. Alle aneinander gereiht, bilden eine authentische Geschichte des Werkes bis Ende der zwanziger Jahre des verflorenen Jahrhunderts. Ihre formvollendete, plastische

<sup>1)</sup> Bundesbeschluss vom 25. III. 97. B. G. XVI, 102.

<sup>2)</sup> Bundesblatt 1896. IV. 574.

<sup>3)</sup> Briefliche Mitteilung des Herrn Linthingenieur Leuzinger.

<sup>4)</sup> „N. Z. Z.“, 11. April 1903.

<sup>1)</sup> „N. Z. Z.“, 12. Juni 1903, Beilage zu Nr. 161.

<sup>2)</sup> Briefliche Mitteilung des Herrn Linthingenieur Leuzinger.

Sprache macht die Lektüre der trockenen Materie recht angenehm. Zu den weitem Pflichten der Aufsichtskommission gehörte die Ausarbeitung einer Instruktion für die künftige Wasserbaupolizei-Kommission, der die fernere Bewachung und Erhaltung der Dämme oblag (§ 8 von 1804). Die Verordnung der vereinigten Linthkommission (Aufsichts- und Schatzungskommission) wurde mit unwesentlichen Änderungen am 6. Juli 1812 als Linthpolizeiverordnung<sup>1)</sup> erklärt. Eine weitere Instruktion<sup>2)</sup> der Aufsichtskommission für die Linthpolizeikommission wurde am 22. Juli 1822 von der Tagsatzung ratifiziert. Bis die Linthpolizeikommission in Funktion trat, handhabte die Aufsichtskommission unter Assistenz der vier Linthkantone die Polizeiaufsicht über das Werk. Teilweise gemeinsam mit der Schatzungskommission erfolgte die Bestimmung des Mehrwerts des verbesserten Bodens und die Vorschläge betreffend Liquidation der Aktienhypothek. Die Tätigkeit der Aufsichtskommission nahm mit Schluss des Jahres 1823 ihr Ende. An Stelle der aufgelösten Kommission übernahm die Linthpolizeikommission im März 1824 die Geschäfte.

Leider war es dem unermüdlichen Escher, dem Schöpfer des Werkes, nicht mehr möglich, den Schlussbericht der Aufsichtskommission zu verfassen. Am 9. März 1823 erlöste der Tod den bedeutenden Mann, der bei schon erschütterter Gesundheit noch die Geschäfte des Unternehmens besorgte. Die zürcherische Regierung beschloss, den männlichen Nachkommen Eschers das Recht zu verleihen, ihrem Familiennamen das Attribut „von der Linth“ beizufügen<sup>3)</sup>. Die Tagsatzung wollte anfangs<sup>4)</sup> zu seiner Ehre ein Denkmal auf dem Biberlikopf errichten, dann bei der Ziegelbrücke. Nachdem man aber die Angelegenheit mehrere Jahre hinausgeschoben hatte und Meinungsverschiedenheiten über die Ausführung des Monumentes sich zeigten, beschloss die Tagsatzung am 21. Sept. 1832, von einem Denkmal abzusehen, aber gegenüber der Ziegelbrücke am Felsen des Biberlikopfs eine Inschrift in lateinischer und deutscher Sprache anzubringen.

Der deutsche Text lautet:

Dem Wohltäter dieser Gegend,  
Johann Konrad Escher von der Linth,  
Geboren den 24. August 1767, gestorben den 9. März 1823,  
Die eidgenössische Tagsatzung.  
Ihm danken die Bewohner Gesundheit,  
Der Boden die Früchte,  
Der Fluss den geordneten Lauf.  
Natur und Vaterland hoben sein Gemüt.  
Eidgenossen!  
Euch sei er Vorbild!

<sup>1)</sup> Snell I, 227.

<sup>2)</sup> Off. Not. III, 434.

<sup>3)</sup> Hottinger, 346.

<sup>4)</sup> Repertorium II, 1151.

Ferner überreichte die Tagsatzung der Familie Escher eine Dankesurkunde nebst sieben goldenen Denkmünzen, die auf der einen Seite das Brustbild Eschers, auf der andern die lateinische Inschrift ohne das Wort „Posuit“ enthielt. Der Molliserkanal wurde von nun an Escherkanal genannt. Das Andenken des Freundes und Retters feierten aufs neue die Bewohner der Linthgegend bei Anlass des hundertjährigen Geburtstages von Escher; die noch lebenden Greise, die an den Grabungen der ersten Kanäle mitgearbeitet hatten, die Familie Escher, Kantonal- und Bundesbehörden nahmen an dem Volksfeste teil. Selbst in jüngster Zeit fehlt es nicht an warmer Anerkennung der ausserordentlichen Leistungen dieses wahren Patrioten<sup>1)</sup>.

## B. Schatzungskommission und Mehrwertschätzung.

### I. Bei der Öffnung der Kanäle.

Die im Frühjahr 1807 ernannte Schatzungskommission bestand aus sieben Mitgliedern, von denen der Landammann der Schweiz eines, die Kantone Glarus, Schwyz, St. Gallen je zwei ernannten. Ihre erste Tätigkeit war, die Grenzen des ganz versumpften Landes, d. h. desjenigen Landes, das für die Eigentümer unbrauchbar war, festzustellen, dann die Grenze des Gebietes zu bestimmen, das bei Überschwemmungen regelmässig unter Wasser gesetzt wurde und daher nur geringen Ertrag oder gar nur Streue lieferte. Grosse Schwierigkeiten und langwierige Verhandlungen bereiteten die Wertschätzungen dieser Grundstücke. Die Kommission war sozusagen Schiedsrichter zwischen Aktieninhabern und Eigentümern der Grundstücke, deren Interessen diametral entgegengesetzte waren. Wurde zu niedrig geschätzt, so waren die Grundbesitzer im Nachteil, wurde eine ordentliche Entschädigung gegeben, so konnten leicht die Aktionäre in Schaden kommen, ja sogar das ganze Unternehmen finanziell gefährdet werden. Das Land wurde nach der Benützungart in drei Klassen geteilt, nämlich in Heu-, Ried- und Strohweiden. Jede dieser Klassen zerfiel wieder in drei Unterabteilungen, gut, mittelmässig, schlecht. Durch Tagsatzungsbeschluss vom 13. Juli 1812<sup>2)</sup> wurde die Schatzungskommission eingeladen, den am westlichen Ende des Wallensees liegenden Sumpf (Gäsisumpf, Biäsche, Schwärzsumpf) zu okkupieren, ihn zu vermessen, die nötigen Aufzeichnungen zu machen; ein allfälliger Ertrag sollte den Anfang der Liquidationskasse bilden.

<sup>1)</sup> So enthielt das Festspiel, das die Wallenstadter an ihrer lokalen Centenarfeier am 2. August 1903 aufführten, eine Huldigung der Jugend an Escher von der Linth.

<sup>2)</sup> Snell I, 284.

Um die Ausführung des gewaltigen Werkes zu sichern und sich nicht widerlichen Chikanen von seiten der Landeigentümer ausgesetzt zu sehen, setzte die Tagsatzung die zwingende Norm fest, dass kein Eigentümer sich der Expropriation widersetzen könne<sup>1)</sup>. Und nur zu bald zeigte sich die Nützlichkeit dieser Bestimmung; denn viele wollten ihre versumpften Wiesen gar nicht hergeben, andere nur zu unverschämt hohen Preisen. Die Grundeigentümer konnten sich nach ihrem Gutdünken entweder expropriieren lassen, d. h. ihr Land gegen den Schatzungspreis der Linthunternehmung verkaufen, oder Eigentümer bleiben mit der Verpflichtung, nach erfolgter Korrektur den Mehrwert des verbesserten Landes zu bezahlen.

Nachdem die Arbeiten (Korrekturen und Neugrabungen) einigermassen vollendet waren, wurden die Mehrwertschätzungen und Bodenverkäufe an Hand genommen. Zu diesem Zwecke vereinigte sich die Aufsichtskommission — wie schon bemerkt — mit der Schatzungskommission, um mit möglichster Lokalkenntnis zu Werke zu gehen und eine möglichst gerechte Schätzung zu liefern. 1816 wurde die erste Mehrwertschätzung in der Gegend von Mollis und Näfels an Hand genommen. Die höchsten Schätzungen ergaben nur einen Mehrwert von Fr. 100 per Juchart; sie konnten aber wegen der allgemeinen Teuerung nicht terminmässig eingefordert werden. 1819 betrug der mit Mehrwert belegte Boden bereits 1200 Jucharten, von denen 637,209 Quadratklafter glarnerisches und 96,213 Quadratklafter st. gallisches Gebiet waren, die zusammen einen Mehrwert von 95,134 Fr. 7 Batzen 2 Rp. repräsentierten. Der Durchschnittswert pro Klafter betrug im Kanton Glarus etwas über 13 Rp., im Kanton St. Gallen 12<sup>1</sup>/<sub>3</sub> Rp.<sup>2)</sup>. Auf Rechnung des Mehrwerts gingen 289 Aktien ein und ein Barbetrag von Fr. 1828 0 Batzen 5 Rp.<sup>3)</sup>. Im folgenden Frühjahr wurde auf der linken Talseite das Gebiet von Ziegelbrücke bis zum Benkenerbach geschätzt, auf der rechten Seite bis zum Dorfe Schänis und bis an die Langbrücke hinunter. Dann kam der Wallenstadter Bezirk und die Gegend um Weesen an die Reihe. Im Frühjahr 1822 wurden mit der Schätzung vom Benkenerbach abwärts bis in die Reichenburger Rieder fortgefahren; auf der rechten Seite wurde nichts geschätzt, nur die Sumpfgrenze der grossen Schäniserbene bestimmt. Eine sehr mühselige und zeitraubende Arbeit war die Schätzung der links- und rechtsseitigen Gebiete der untern Bezirke, die zirka 4000 Jucharten messende Gegend von Benken und Reichenburg bis

Tuggen und bis zum Anfang der Schmerikoner Allmend; in diesen Gebieten war der Mehrwert am geringsten, da ja auch an diesem untern Flussgebiete nur die allernotwendigsten Korrekturen vorgenommen wurden. Der ganze Mehrwertbetrag aller geschätzten Liegenschaften von Mollis bis Grynau, zirka 10,440 Jucharten<sup>1)</sup>, die in acht Unterhaltsgenossenschaften geteilt wurden, machte Fr. 461,858. 26<sup>2)</sup>, wovon Fr. 448,028. 26 in Aktien und Fr. 13,830 in bar bezahlt wurden. Nach zwanzigjähriger emsiger Tätigkeit beendete anno 1828 die Schatzungskommission ihre Geschäfte; während dieser ganzen Zeit führte Oberst Stehlin von Basel den Vorsitz, der gleich Escher sein Bestes zum Gelingen des Werkes beitrug.

## 2. Bei der Grynaukorrektur von 1866<sup>3)</sup>.

Da bei Anlage der obern Kanalstrecken von den umliegenden Grundeigentümern erhebliche Mehrwertsbeträge erhoben wurden, musste bei der Grynaukorrektur von 1866 das Gleiche geschehen, trotz des günstigen Standes des Linthvermögens. Zudem bestimmte ein Tagsatzungsbeschluss von 1813<sup>4)</sup> ausdrücklich, dass bei Vollendung des Linthkanals unter Grynau bis zum Zürichsee die anstossenden Güter auch der Mehrwertschätzung zu unterwerfen seien. Gleichzeitig mit der bundesrätlichen Genehmigung der Inanspruchnahme des Linthfonds bis auf Fr. 150,000 für die Grynaukorrektur, wurde auch das von der Linthkommission ausgearbeitete Reglement betreffend die Mehrwertschätzung genehmigt<sup>5)</sup>. Nach dieser Vorschrift konstituierte sich unter dem Vorsitz des bernischen Regierungspräsidenten Weber eine Schatzungskommission von fünf Mitgliedern, die in der Zeit vom 11.—13. Oktober 1866 die Schätzungen vornahm. Alle die Grundstücke des untern Linthgebietes, ausgenommen das Eigentum des Linthwerks, wurden der Schätzung unterworfen, die sich in der Höhenlage zwischen 5 und 15 Fuss über Null des alten zürcherischen Stadthauspegels befanden. Der Schätzungsbezirk umfasste den grössten Teil der beiden Benkener Genossamen, die trotz mehrfachem Protest eine Neuauflage von Mehrwert zu tragen hatten, dann die Schmerikoner Allmend und die Bätzimatt. Die Benkenerbezirke teilte die Kommission in fünf Zonen ein, wobei die fünfte Zone die tiefstgelegenen Grundstücke, die erste Zone die Höhenlage von 13—15 Fuss umfasste. Mehr als zwei Drittel des Gebietes fielen in

<sup>1)</sup> Snell I, 269, 10a.

<sup>2)</sup> Off. Not. 3, 272.

<sup>3)</sup> Off. Not. 3, 251.

<sup>1)</sup> Jahrbuch 68.

<sup>2)</sup> Abschied von 1846; Beilage SS.

<sup>3)</sup> Mitteilungen über Grynau-Zürichsee.

<sup>4)</sup> Snell I, 285, 3.

<sup>5)</sup> B. G., 8, 401.

die zweite, dritte und vierte Zone; der grösste Teil der vierten Zone war nach der Korrektur für den Wiesenbau verwendbar, ein Teil der dritten und die ganze vierte Zone für den Ackerbau. Im ganzen Schatzungsgebiet betrug der Mehrwert, der von 1870 an in fünf jährlichen Quoten zu leisten war Fr. 104,911; die Gemeinde Schmerikon traf es Fr. 6500, welchen Betrag sie weniger wegen der zu erwartenden Bodenverbesserung, als vielmehr wegen der erheblich verminderten Überschwemmungsgefahr und Befreiung von der Wuhrpflicht zu bezahlen hatte.

### C. Wasserbaupolizei-Kommission.

Gemäss § 18 des Tagsatzungsbeschlusses von 1804 entwarf die Aufsichtskommission eine eidgenössische Verordnung über die Polizeiaufsicht und Unterhalt der Linthkanäle. Im Juli 1811 wurde dieser Entwurf angenommen und provisorisch in Vollziehung gesetzt. Ein Jahr später, am 6. Juli 1812, wurde er in etwas veränderter Form, 59 Artikel enthaltend, definitiv genehmigt. Darnach war es Sache der Wasserbaupolizei-Kommission, über die Unterhaltsarbeiten aller Linthkanäle, Wuhre, Ufer, Dämme, Hinter- und Abzuggraben von der Netstalerbrücke bis zum Zürichsee herab die Aufsicht zu führen, den Linthboden zu verwalten und alles urbare Land zu möglichst günstigen Bedingungen zu verpachten. Ferner fiel in ihren Geschäftskreis die Ernennung der Linthaufseher, die Festsetzung ihrer Besoldung und Überwachung ihrer Tätigkeit. Die Kommission bestand aus fünf Mitgliedern, von denen mindestens drei aus den Linthkantonen zu wählen waren. Am 8. März 1824 begann die Wasserbaupolizei-Kommission, unter dem Vorsitz des zürcherischen Staatsrates Hirzel, ihre Funktionen. Auf der Tagsatzung vom Juli 1822 wurde die gemäss § 18 der Verordnung von 1812 vorgesehene Instruktion für die Wasserbaupolizei-Kommission ratifiziert. Die abtretende Aufsichtskommission wirft hier in ausführlicher Weise einen Rückblick auf den Bau der verschiedenen Kanalstrecken, erwähnt die schwachen Stellen des Werkes, empfiehlt die geeignetsten Mittel zur Ausbesserung derselben. Die Polizeikommission besorgte bis 1862, in welchem Jahre die Reorganisation der Linthverwaltung erfolgte, also beinahe 40 Jahre lang, die Verwaltung des Werkes ganz musterhaft. Die Präsidentenstelle bekleideten immer die Zürcher; Hirzel von 1824 bis 1830, Usteri 1830—1831, H. Escher 1831—1836, Hess 1836—1840, von Muralt 1840—1862. Als technische Mitglieder fungierten die Ingenieure Hegner, Negrelli, Lanicca, als Beamter Legler, dem 1857 der Titel „Ingenieur der Linthpolizeikommission“ verliehen wurde.

### D. Die Genosssamen.

Sobald das Werk einigermaßen vollendet war, sollte sein Unterhalt nicht mehr von den Linthbehörden besorgt werden, sondern von den Grundeigentümern der Linthebene, die laut Tagsatzungsbeschluss von 1812<sup>1)</sup> zu Unterhaltsgenosssamen zu korporieren waren. Darnach wurde das mehrwertpflichtige Gebiet in acht Bezirke geteilt. Jedermann, dem Boden in einem dieser Bezirke zu eigen war, musste von dem Zeitpunkte an, da sich die Genosssame bildete, ihr beitreten, und hatte, je nach dem Flächeninhalt seiner Liegenschaften, jährlich an die Unterhaltskosten seiner Genosssame einen Beitrag zu leisten. Eine im Juni 1823 vorgenommene Besichtigung der Lintharbeiten durch die Aufsichtskommission und Abgeordnete der beteiligten Stände Glarus, Schwyz, St. Gallen führte zu der Überzeugung, dass das Werk nun den geplanten Grad der Vollendung im grossen und ganzen erreicht habe, und es den Kantonen zu Handen der Genosssamen zu übergeben sei, was auch durch Tagsatzungsbeschluss vom 14. August 1823 beschlossen wurde<sup>2)</sup>. St. Gallen zögerte denn auch nicht, schon im Dezember eine Erklärung betreffend Übernahme abzugeben, in der es den Tagsatzungsbeschluss ratifiziert<sup>3)</sup>; ihm folgte im Juni des folgenden Jahres Schwyz, dann Glarus, das der Erwartung Ausdruck gab, die Polizeikommission werde auch in Zukunft die Pflege des Molliserkanals, an dessen Ausmündung sich bereits Sandbänke bildeten und dessen Dämme an Festigkeit zu wünschen übrig liessen, nicht vernachlässigen. Die drei Kantone beeilten sich jedoch mit der faktischen Übergabe der Kanäle an die Genosssamen durchaus nicht<sup>4)</sup>. Auch die Genosssamen selbst setzten der Übernahme alle möglichen Hindernisse entgegen, um noch recht lange von den Unterhaltsarbeiten befreit zu sein; jedoch das verbesserte Land nahm man gern in Empfang. Die wohltätige Wirkung der Korrektur wurde einstimmig anerkannt. Unter diesen widerlichen Umständen dauerte es vom Spätjahr 1826 bis Februar 1828, bis die Kanäle allen Genosssamen übergeben waren<sup>5)</sup>. Die Übergabe fand in folgender feierlicher Weise statt. An einem bestimmten Tag versammelten sich Abgeordnete der Polizeikommission, Vertreter der Kantonsregierung, der Vorstand der Genosssame im Genossamegebiet. Dasselbst übergab die Linthbehörde den Regierungsvertretern die Pläne und Schatzungsregister des Genossamegebietes. Die Namen der acht Genosssamen, d. h. Zwangskorpo-

<sup>1)</sup> Snell, I, 282, 283.

<sup>2)</sup> Snell, I, 286.

<sup>3)</sup> Snell, I, 288.

<sup>4)</sup> Repertorium, II, 1153.

<sup>5)</sup> Off. Not., 4, 100.

rationen von Landeigentümern, lauteten: *Näfels, Mollis, Escherkanal, Weesen, Schänis, Benken (rechtsseitig), Bilten (Niederurnen-Bilten), Reichenburg (Benken, linksseitig)*.

Die Genosssamen waren öffentlichrechtliche Korporationen, denn sie waren kraft eidgenössischen Gesetzes<sup>1)</sup> zum Unterhalt des Werkes (Ufer, Wuhre, Dämme und Hintergraben) verpflichtet<sup>2)</sup>. Jede Korporation als solche war Rechtssubjekt, jeder kam juristische Persönlichkeit zu. Ihr Organ, der Ausschuss, besorgte die Geschäftsführung, erwarb Rechte und Pflichten für den Verband, liess die Beiträge bei den einzelnen Mitgliedern einziehen, legte jährlich der versammelten Genosssame über seine Tätigkeit Rechnung ab<sup>3)</sup>. Auf der Genosssameversammlung wurde der Bericht der Polizeikommission, die alljährlich die Tätigkeit der Genosssamen inspizierte und ihnen die im nächsten Jahre auszuführenden Arbeiten bezeichnete, verlesen, hier wurde diskutiert, wie man die Reparaturen ausführen, und welchen Arbeitsmodus (Akkord oder Taglohn) man hierbei anwenden wolle.

1812, als die Linthpolizeiverordnung geschaffen wurde, glaubte man in leitenden Kreisen, zur Zeit, wann die Übergabe an die Genosssamen erfolge, sei das Werk ganz vollendet. Allfällige Ausbesserungen könne man ohne Bedenken durch die Genosssamen ausführen lassen. Doch im Laufe der zwanziger Jahre zeigte es sich, dass, wenn die Kanäle den Anforderungen der modernen Wasserbaukunst genügen sollten, noch viel zu tun war. Selbstverständlich konnten grössere und schwierigere Reparaturen und Ausbauten nicht Sache der Genosssamen sein; denn dazu bedurfte es Ingenieurkenntnisse. Führten doch die Genosssamen selbst die einfachern Unterhaltsarbeiten häufig nicht nach Wunsch der Polizeikommission aus, so dass diese sich noch fortwährend mit technischen Arbeiten beschäftigen musste. Escher selbst sah das voraus, und bezeichnete auch in der Instruktion für die Polizeikommission<sup>4)</sup> dieser Behörde einige Aufgaben, wie Dammverstärkung am Molliserkanal, Weiterführung dieses Kanals bis zur Seetiefe. Die Zweispurigkeit beim Unterhalt des Werkes bot denn auch vielfach Anlass zu Reibungen zwischen der Linthbehörde und den Genosssamevorständen. Im Interesse des Werkes stritt sich die Verwaltung meist nicht lange mit den Genosssamevorständen herum, sondern führte alle wichtigeren Arbeiten selber aus. Sie anerbot sich sogar, alle Unterhaltsarbeiten gegen billige Entschädigung zu besorgen. Diese Offerte akzeptierte

die Genosssame vom Escherkanal, und sie tat es zu ihrem grossen Vorteil. Gegen eine jährliche Aversalsumme von Fr. 600 besorgte die Linthpolizei-Kommission sämtliche Arbeiten, obwohl gerade diese Kanalstrecke während vielen Jahren weit grössere Opfer erforderte. Die andern Genosssamen führten die ihnen zukommenden Arbeiten zum Teil höchst saumselig und oberflächlich aus, so dass die Linthbehörde sich zu wiederholten Malen (1834, 1840, 1850) anerbot, gegen Entschädigung die Genosssamen von allen Pflichten zu befreien. Die Unterhandlungen führten aber zu keinem Ergebnis.

#### IV. Der Finanzhaushalt des Werkes.

##### A. Das Aktienunternehmen.

Dieses allseitig anerkannte Musterwerk der Wasserbaukunst erforderte, wie vorauszusehen war, grosse Geldmittel. Der Plan Eschers, die Gelder durch Aktienausgabe aufzubringen, verwirklichte sich. Die Tagsatzung erachtete 1600 Aktien à Fr. 200 für die vorläufigen Bedürfnisse als genügend<sup>1)</sup>. Dafür waren den Aktionären alle Vorteile, die aus der Unternehmung resultieren würden, zugesichert, also der Wert des versumpten und der künftige Mehrwert des verbesserten Landes. Zur Aktienzeichnung wurden die kantonalen Regierungen, Gemeinden, geistliche Korporationen und Private durch offiziellen Aufruf des Landammanns der Schweiz aufgefordert. In den Kantonen bildeten sich Linthaktienkommissionen, die die Beträge ihres Kantons in Empfang nahmen, sie der Zentralaktien-Kommission oder Kassa-Kommission<sup>2)</sup>, bestehend aus zürcherischen Regierungsmitgliedern, übermittelten, die die Hauptkasse des Unternehmens verwaltete und das Offizielle Notizenblatt herausgab. Da man schon bei Beginn der Arbeiten am Linthkanal den ursprünglichen Plan, das alte Bett zu korrekcionieren, aufgab und an die Grabung ganz neuer Kanäle schritt, erforderte der abgeänderte Plan eine Erhöhung der Aktienzahl. Und zwar beschloss die Tagsatzung, die Zahl von 1600 um so viel zu vermehren, als bis zur Tagsatzung von 1809 abgesetzt werden könnten, wo dann die definitive Aktienzahl festzusetzen sei. Den neuen Aktieninhabern standen die gleichen Rechte wie den Eigentümern der 1600 ersten zu. Allein da es der Aufsichtscommission bis zu diesem Zeitpunkt nicht möglich war, zuverlässige Angaben und Berechnungen zu liefern, wurde die Angelegenheit um ein Jahr verschoben. Die Tagsatzung vom 2. Juli 1810 setzte dann die definitive Aktienzahl

<sup>1)</sup> Snell, I, 281.

<sup>2)</sup> Rosin, 18.

<sup>3)</sup> Snell, I, 283, 53.

<sup>4)</sup> Off. Not. 3, 434.

<sup>1)</sup> Snell, I, 270, 12.

<sup>2)</sup> Snell, I, 269, 7.

auf 4000 fest <sup>1)</sup>). Gemäss Beschluss erliess der Landammann im Herbst des gleichen Jahres ein Kreisreiben an die Regierungen, worin er die Stände ersuchte, gehörigen Anteil an der Aktienzeichnung zu nehmen und auch ihren Bürgern das Unternehmen in wohlwollende Erinnerung zu rufen. Bis Mitte 1813 wurden 3220 Aktien abgesetzt. Die Gesamtsumme der Einnahme belief sich bis dahin auf Fr. 651,817, diejenige der Ausgaben auf Fr. 644,068 <sup>2)</sup>). Da die Stände Glarus und St. Gallen mit verfallenen Beträgen noch rückständig waren, die folgenden Winterarbeiten zirka Fr. 60,000 erforderten, waren neue Hilfsquellen dringend nötig. Eine vom Tagsatzungspräsidenten zur Untersuchung der Finanzlage eingesetzte Kommission beantragte auf der Tagsatzung von 1814, die Regierungen möchten durch Übernahme von insgesamt 200 Aktien dem Unternehmen aus der kritischen Lage helfen. Mit schwachem Mehr wurde so beschlossen, doch war der Beschluss nicht zwingend; Luzern, Uri, Freiburg, Bern und Appenzell A.-Rh. verweigerten die Ratifikation, so dass nur 119 Aktien übernommen wurden. Da die Regierungen mit der Einzahlung zögerten, wurden die verfügbaren Mittel knapp, war sogar Gefahr vorhanden, die Arbeiten längere Zeit einstellen zu müssen. Um das ganze Unternehmen nicht zu schädigen, gestattete die Tagsatzung, den Betrag dieser 200 Aktien, Fr. 40,000, durch ein unter eidgenössischer Garantie stehendes Anleihen aufzunehmen; sobald aber genügend Aktienbeträge eingegangen waren, musste die Schuld getilgt werden. Der Misswachs des Jahres 1816 und die nachfolgende Teuerung beeinflusste den Aktienabsatz so ungünstig, dass die Tagsatzung im folgenden Jahre die Stände von neuem um eine Unterstützung von Fr. 20,000, zahlbar im Verhältnis der eidgenössischen Geldskala <sup>3)</sup> angehen musste. Die Summe wurde bewilligt, aber nur Fr. 19,538. 71 einbezahlt, da Tessin seinen Anteil verweigerte. 1818 waren noch 300 Aktien abzusetzen; wiederum war gänzliche Leere in der Linthkasse zu Zürich; die Aufsichtskommission forderte neuerdings Fr. 8—10,000 zur Weiterführung der Arbeiten. Diese unaufhörlichen Geldbegehren waren nun den Ständen zu arg geworden, auf der Tagsatzung von 1818 wiesen die meisten Gesandten gemäss erhaltenen Instruktionen die Forderung ab, bemerkend, die zunächst interessierten Stände sollen die weitem Lasten übernehmen. Glarus zeichnete damals noch 50 Aktien und gab Fr. 5000 auf Vorschuss. Da das Werk noch bedeutende Opfer erforderte, beschloss die Tagsatzung von 1820, über

die 4000 noch weitere 200 Aktien herauszugeben; es konnten jedoch nur noch 70<sup>1</sup>/<sub>2</sub> abgesetzt werden. Von diesen 4070<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Aktien wurden beinahe <sup>3</sup>/<sub>4</sub> von Angehörigen der interessierten Kantone (Glarus, St. Gallen, Zürich, Schwyz) übernommen.

Die Gesamtausgaben der Linthunternehmung betragen bis 1827 Fr. 984,508.02 <sup>1)</sup>). Die Kosten der ursprünglichen Korrektion wurden nicht auf eine halbe Million geschätzt, die Änderung des Planes und die Mehrkosten des Molliserkanals brachten sie beinahe aufs Doppelte.

Die Liquidation (Rückzahlung) der Aktien erfolgte aus den eingegangenen Mehrwertsbeträgen, dem Erlös aus den Landverkäufen, den Pachtzinsen und den Bodenerträgen <sup>2)</sup>). Die eingegangenen Beträge wurden der Hauptkasse in Zürich abgeliefert, wo sie als Liquidationsgelder gebucht wurden. Der erste grössere Betrag ging 1813 ein durch Verkauf des alten Linthbettes zwischen Näfels und Ziegelbrücke an die anstossenden Gemeinden <sup>3)</sup>). Nach dem Tagsatzungsbeschluss von 1811 <sup>4)</sup> beabsichtigte man, sobald jeweiligen 10 % der Aktienbeträge sich in der Kasse befänden, die Verteilung an die Aktionäre vorzunehmen; allein wegen des andauernden schlechten Standes der Finanzen konnte dieser Rückzahlungsmodus nicht innegehalten werden. Schon 1824 betrug die von der Liquidationskasse zur Weiterführung des Werkes vorgeschossene Summe Fr. 40,000. Da aber die Gesamtkosten der Liquidation auch ungefähr diese Summe erreichten, wurden die Beträge miteinander kompensiert. Doch schon 1827 betrug der Vorschuss wieder Fr. 17,267. Endlich zu Anfang 1838 konnte eine Rückzahlung von 50 % geleistet werden, Ende Juli eine weitere Rate von 10 %. Im April des folgenden Jahres waren bereits 80 % des Aktienbetrages getilgt und im Mai 1840 der ganze Betrag abbezahlt. Die Eigentümer oder Besitzer von 26 Aktien konnten trotz Aufruf des Bezirksgerichtes Zürich nicht ausfindig gemacht werden. Der Betrag der nicht eingelösten Aktien fiel dem Unternehmen zu. Um die Finanzlage zu verbessern, ersuchte die Tagsatzung Regierungen und Private, dem Werke Aktien zu schenken oder doch um billigen Preis zu überlassen. Auf diese Bitte hin wurden Aktienwerte im Betrage von Fr. 65,700 geschenkt, dazu konnten noch grössere Landverkäufe abgeschlossen werden, so dass das finanzielle Ergebnis der Liquidation über Erwarten günstig war. Es resultierte nämlich ein Gewinn von

<sup>1)</sup> Snell, I, 273.

<sup>2)</sup> Hottinger, 290.

<sup>3)</sup> Zürich 2744 Fr. 4 Batzen 2 Rp.; St. Gallen 1463 Fr. 0 Batzen 3 Rp.; Glarus 134 Fr. 6 Batzen 9 Rp.; Schwyz 111 Fr. 6 Batzen 3 Rp.

<sup>1)</sup> Jahrbuch 69.

<sup>2)</sup> Snell I, 275. b, und 284.

<sup>3)</sup> Off. Not. 2, 411.

<sup>4)</sup> Snell I, 275, h, und 276, k.

Fr. 31,300<sup>1)</sup>. Diese Summe und ein kleiner Betrag der Hauptkasse<sup>2)</sup> bildeten nun den *Dotationsfonds* des Werkes, der Ende 1846 bereits auf Fr. 35,402.23 angewachsen war<sup>3)</sup>. Er bildete von der Liquidation bis 1862 das mobile Vermögen des Werkes.

### B. Die Finanzen seit der Liquidation der Aktienunternehmung bis zur Gegenwart.

Der ganze Finanzverkehr war ziemlich kompliziert. Die Kassakommission in Zürich besorgte für die Aufsichtskommission und später für die Linthpolizeikommission die Hauptkasse in Zürich; sie nahm die eingehenden Aktienbeträge in Empfang, lieferte die nötigen Gelder an die Kassen in Mollis und Schänis<sup>4)</sup> ab; ferner war ihr die Liquidationskasse übertragen. Als 1828 die Schatzungskommission aufgehoben wurde, hatte sie an deren Stelle die Rechnungen der Linthpolizeikommission zu prüfen, ebenso die von dieser Kommission abgelegte Liquidationsrechnung<sup>5)</sup>. Dadurch erhielt die Kassakommission die Stellung einer Zwischenbehörde zwischen Polizeikommission und Tagsatzung. Dieses sonderbare Verhältnis der beiden Kommissionen, wobei die Kassakommission die ursprünglich von ihr gestellte Liquidationsrechnung kontrollieren musste, erklärt sich nur aus der immer mehr zunehmenden Bedeutung der Polizeikommission, der für den weitem Kanalbau gestattet wurde, Liquidationsgelder zu verwenden, so dass sich während der Zwanzigerjahre nur kleine Beträge in der Kasse zu Zürich befanden<sup>6)</sup>. Nach beendeter Liquidation nahm die Kassakommission eine ganz unbedeutende Stellung ein; ihrem Sekretär lag nur die Führung der Fondsrechnung, der Bankverkehr und die Kontrolle der Rechnungen ob, 1850 löste sie sich auf; die Kassa in Zürich<sup>7)</sup> besorgte bis zur Reorganisation der Präsident der Linthpolizeikommission (v. Muralt), diejenige an der Linth der Linthzahlmeister, welches Amt 1851 mit dem Sekretariat vereinigt wurde. Unter der neuen Linthkommission wurden anfangs die Finanzgeschäfte auch wieder von zwei Funktionären (Generalrechnungsführer in Zürich und

Sekretär in Mollis) besorgt; 1877 wurde das gesamte Kassawesen dem Sekretär übertragen.

In der Periode von der Liquidation bis zur Reorganisation (genauer bis 1865) ist, im Gegensatz zur früheren chronischen Finanzklemme, ein beständiges Wachstum des Dotationsfonds zu konstatieren. Anfangs freilich, als der vollendet geglaubte Escherkanal neue Geldopfer erforderte und die disponibeln Mittel kaum für die Reparaturen ausreichten, war eine schlimme Zeit für das Unternehmen, die nur durch Beiträge der Linthkantone aus dem Schifffahrtsfonds überwunden wurde. So lieferten sie im Jahre 1843 allein Fr. 12,000 ab und bis 1850 jeweilen den Reinertrag des Linthzolls<sup>1)</sup>. Der Kanton Glarus leistete bis 1862 jährlich Fr. 1600, 1000 an den Unterhalt des Escherkanals<sup>2)</sup>, 600 an den Gehalt des ständigen Linthingenieurs, wofür dieser die Leitung der Runsenverbauungen und anderer Arbeiten zur Verhütung von Bergschaden zu übernehmen hatte. Eine erhebliche Vermögenssteigerung trat 1851 durch Umrechnung des Fonds in die neue Frankenwährung ein (1850 Fr. 46,088.32; 1851 Fr. 68,395.61); dann 1857 durch Inventierung des Dotations- und Strandbodens zum Schatzungswerte von Fr. 157,904.50; ferner durch Einnahme von Fr. 50,000 von den Vereinigten Schweizerbahnen für Ausbaggerung des Wesenerkanals, die beim Bau der Eisenbahnbrücke zur Erhaltung des bisherigen Abflussprofils notwendig war. Der Verkauf von Dotations- und Strandboden an den Kt. Glarus brachte dem Werke Fr. 6000 ein, der an die Vereinigten Schweizerbahnen Fr. 41,120.68<sup>3)</sup>. So konnte denn die Linthpolizeikommission bei der Geschäftsübergabe an die Linthkommission (19. Aug. 1862) ein Vermögen von Fr. 412,318.54 übergeben, das sich folgendermassen spezifizierte<sup>4)</sup>:

	Fr.
1. Schultitel im Betrage von . . . . . <sup>5)</sup>	302,047.77
2. Barschaft:	
a) Barschaft zu Handen des Linthzahlmeisters . . . . .	Fr. 4226.26
b) Verfügbare Barschaft bei der Bank in Zürich „	7464.05
	<sup>5)</sup> 11,690.31
3. Liegenschaften:	
a) Unveräusserlicher Linthboden: 257,432 Quadratklafter . . . . .	—
b) Übriger Linthboden im Schatzungswerte von . . . . .	98,580.46
	Übertrag 412,318.54

<sup>1)</sup> Einnahmen minus Ausgaben der Liquidationskasse von 1812 bis Ende 1845 (Abschied 1846, Beilage SS).

<sup>2)</sup> Die Gesamteinnahmen der Hauptkasse von 1807 bis Ende 1845 betragen Fr. 1,302,499.44, denen Fr. 1,302,487.64 Ausgaben gegenüber standen. Saldo Fr. 11.80.

<sup>3)</sup> Abschied 1847; 315.

<sup>4)</sup> Die Kasse in Schänis wurde 1824 aufgehoben (Off. Not. 4. 14).

<sup>5)</sup> Snell I, 294, 3.

<sup>6)</sup> Vergl. Rechnungen der Liquidationskasse im Off. Not. 4. 52 ff.

<sup>7)</sup> Linthrechnungen von 1852, 1854, 1856.

<sup>1)</sup> Abschied 1843, 405.

<sup>2)</sup> Repertorium II, 1162 und 1164.

<sup>3)</sup> Linthrechnung von 1859.

<sup>4)</sup> B. B. 1863, 2, 486.

<sup>5)</sup> Dotationsfonds.

	Fr.	
Übertrag	412,318. 54	
Von der Schifffahrtskommission wurden übergeben:		
1. Kapitalien . . .	Fr. 77,766. 67	
2. Barschaft . . .	" 558. 16	
	1) 78,324. 83	
Also wies der nunmehrige <i>Linthfonds</i> eine Summe auf von . . . . .	490,643. 37	

Er stieg noch bis 1865 auf Fr. 536,943. 43 (ohne Berechnung des Grundeigentums Fr. 414,606). Damit hatte er den höchsten Stand erreicht. Seither verminderte er sich fast alljährlich und hatte 1901 den bisher tiefsten Stand von Fr. 259,677. 04, 1902 stieg der Fonds auf Fr. 262,841. 63.

An die Korrekektionskosten unter Grynau (1865-1887) im Betrage von Fr. 354,541. 31 leistete der Linthfonds gemäss Bundesbeschluss vom 17. Februar 1865 <sup>2)</sup> 150,000 Franken, die Betriebskasse Fr. 99,630. 77 und die Grundeigentümer an Mehrwertsbeträgen Fr. 104,910 54 Rp. <sup>3)</sup>.

Schon Mitte der Siebzigerjahre machte die Linthkommission in ihren Geschäftsberichten <sup>4)</sup> darauf aufmerksam, dass die notwendigen Vollendungsarbeiten viel zu langsam fortschreiten. Nur für zirka Fr. 16,000 konnten jährlich Neubauten ausgeführt werden, da die Einnahmen rund Fr. 50,000 betragen, denen zirka Fr. 34,000 für Ausgaben gegenüberstanden. Nach den Berechnungen des Linthingenieur Legler bedurfte es noch zirka einer Million, nach Berechnung einer Linthsubkommission zirka Fr. 800,000, um das Werk zu vollenden. Erachtete man die kleinere Summe als zum Ausbau notwendig, so dauerten die Arbeiten bei Verwendung einer Jahressumme von Fr. 16,000 noch 50 Jahre. Um einen grösseren Betrag dem Ausbau zuwenden zu können, erhöhte die Linthkommission die Auflage des interessierten Grundbesitzes (Perimeter) pro 1878 und 1879 auf 3 Cts. per Are. Da auch die Erhöhung und Verstärkung des linksseitigen Dammes am untern Linthkanal nicht mehr hinauszuschieben war, glaubte die Kommission in den Worten des Artikels 6 des Unterhaltungsgesetzes von 1867 <sup>5)</sup> die gesetzliche Grundlage zu einer Beitragserhöhung zu besitzen. Die Steuerpflichtigen jedoch protestierten gegen diese Erhöhung, indem sie geltend machten, die Be-

<sup>1)</sup> Schifffahrtsfonds.

<sup>2)</sup> B. G. 8. 400.

<sup>3)</sup> Linthrechnungen von 1886 und 1887.

<sup>4)</sup> B. B. 82. 1. 441.

<sup>5)</sup> „Dieselbe (Auflage) soll in der Regel, *ausserordentliche Fälle vorbehalten*, in einem Jahre den Betrag von 75 Rp. per Juchart (2,085 Rp. per Are) nicht übersteigen“.

stimmung betreffend „ausserordentliche Fälle“ beziehe sich nur auf Linthausbrüche, verursacht durch Hochwasser, nicht aber auf voraussehbare Arbeiten. Auf diese Reklamation hin schien es der Linthkommission selbst fraglich, ob sich ihr Vorgehen rechtfertigen lasse, sie kehrte für 1880 wieder zum Ansätze von 2 Cts. zurück. Da aber bei dieser Auflage und den sonstigen regelmässigen Einnahmen des Werkes (Linthzollentschädigung, Ertrag der Liegenschaften, Zinsen des Fonds) die Auslagen nicht mehr zu bestreiten waren, blieb nichts anderes übrig, als den Perimeter zu erhöhen, wollte man nicht den durch die Entnahme von Fr. 150,000 geschwächten Fonds noch mehr reduzieren. In der Eingabe vom 15. Dezember 1881 setzte die Linthkommission dem Bundesrat die Verhältnisse des Werkes auseinander, worauf die Bundesversammlung das Gesetz vom 28. Juli 1882 <sup>1)</sup> betr. Abänderung und Ergänzung des Gesetzes von 1867 erliess. Artikel 6 ist dahin abgeändert, dass die Auflage zwischen 1 und 5 Cts. schwankt; bis aber der Fonds seine normale Höhe (Fr. 400,000) erreicht hat, beträgt der Minimalbetrag 1 Ct. per Are. Als eine Ergänzung ist eine Bestimmung aufgenommen worden, wonach die Linthkommission den Gemeindebehörden den Einzug der Beiträge übertragen kann. In manchen Gemeinden wurde dies früher schon so gehalten, in andern liess die Kommission die Beträge durch die Linthaufseher direkt einziehen.

Um die Vollendungsarbeiten am Linthkanal noch mehr beschleunigen zu können, stellte im Dezember 1885 die Linthkommission an den Bundesrat das motivierte Gesuch, während 10 Jahren jährlich Fr. 10,000 dem Linthfonds entnehmen zu dürfen, was auch bewilligt wurde.

Als 1894 der Kredit aufgebraucht war, berechnete der Linthingenieur die Ausbalkosten noch auf 550,000 Fr. und hielt eine jährliche Bausumme von 28,000 Fr. für nötig, wenn das Werk in zwanzig Jahren ganz vollendet sein sollte. Der Linthkommission aber schien ein lebhafterer Ausbau während den nächsten 5 Jahren das Vorteilhafteste zu sein und gedachte zu diesem Zwecke jährlich 30—32,000 Fr. für Neubauten zu verwenden. Deshalb richtete sie an den Bundesrat das Gesuch <sup>2)</sup>, zu gestatten, dass vom Wertschriftenbestand des Fonds noch 25,000 Fr. in Anspruch genommen werden, und dass er eine jährliche Subvention von 5000 Fr. auf die Dauer von 5 Jahren dem Werk bewilligen möchte. In seinem Antwortschreiben vom 22. September 1894 war das Departement des Innern mit dem rascheren Fortschritt der Arbeiten vollkommen

<sup>1)</sup> B. G. VI. 497.

<sup>2)</sup> Schreiben vom 13. August 1894. (B. B. 1896. 4. 557 ff).

einverstanden, wünschte sogar ein Bauzeit von nur 10 Jahren, der Linthfonds solle aber nicht weiter angegriffen werden, sondern durch Bezug der Maximalaufgabe von 5 Cts. auf die gesetzliche Höhe gebracht werden. Das Gesuch sei wie die übrigen Subventionen zu behandeln, auch die Kantone seien hierzu beizuziehen; an die Kosten wolle es bei der Bundesversammlung den ausserordentlichen Beitrag von 50 % befürworten, sofern ein gleicher Betrag von den interessierten Kantonen gezeichnet werde. Daraufhin prüfte die Linthkommission den Vorschlag des Departements; da die Vertreter der vier Kantone die Ansicht teilten, die massgebenden Kantonsbehörden werden sich schwerlich zur Leistung eines jährlichen Gesamtbetrages von Fr. 27,500 während 10 Jahren verstehen, projektierte die Kommission jährlich aus der Betriebskasse eine Summe von Fr. 8500<sup>1)</sup> zum Ausbau zu verwenden; sie setzte ferner die Quote der Kantone auf Fr. 10,000 herunter und verlängerte die Bauzeit auf 15 Jahre, womit sich auch das Departement für die Strecke ob Grynau einverstanden erklärte. Für die Strecke Grynau-Zürichsee beharrte es jedoch bei der von ihm vorgeschlagenen Bauzeit von 10 Jahren, „indem wir nur unter letzterer Bedingung der Bundesversammlung eine jährliche Subvention von Fr. 14,500, während 15 Jahren auszahlabar, vorschlagen und zur Genehmigung empfehlen“<sup>2)</sup>. — Auffallenderweise spricht das Departement in diesem Schreiben nur von einer jährlichen Subvention von Fr. 14,500, also 40 % der Kostensumme, anstatt der im Schreiben vom 22. September 1894 in Aussicht gestellten 50 %, ohne zu begründen, wieso es zur Herabsetzung der Summe gekommen ist. Nachdem die beteiligten Kantone sich zu einer jährlichen Gesamtleistung von Fr. 10,000 während 15 Jahren verpflichtet hatten, erklärte sich die Linthkommission bereit, die Maximalaufgabe von 5 Ct. zu erheben und davon 4500 Fr. zum Ausbau zu verwenden. Unterm 19. August 1896 reichte sie ein Subventionsgesuch für den jährlichen Betrag von Fr. 14,500, zahlbar während 15 Jahren, dem Departement des Innern ein, welche Summe dann auch durch Bundesbeschluss vom 25. März 1897<sup>3)</sup> bewilligt wurde.

Der Finanzplan des Ausbaues stellt sich nun folgendermassen dar:

	Fr.	Fr.
Strecke Grynau-See (Bauzeit 10 Jahre) Voranschlag . . . . .	210,000	
Übrige Bauten . . . . .	340,000	
	<hr/>	550,000

1) 4000 vom Perimeter und 4500 von den übrigen Einnahmen.  
 2) Schreiben vom 25. Oktober 1895.  
 3) B. G. XVI. 102.

Diese Summe wird	jährlich, während	Fr.	Fr.
aufgebracht durch:	15 Jahren		
	Fr.		
Beitrag des Bundes 40 %	14,500		217,500
Beitrag der Kantone 27 %	10,000		
davon leistet:			
St. Gallen . . . 50 %	5,000	75,000	
Glarus . . . 25 %	2,500	37,500	
Schwyz . . . 15 %	1,500	22,500	
Zürich . . . 10 %	1,000	15,000	
		<hr/>	150,000
Perimeter . . . . .	4,500		67,500
Von den ordentlichen Einnahmen des Werkes (Betrieb) <sup>1)</sup> . . . . .			115,000
			<hr/>
			550,000

Die Annahme der bundesrätlichen Botschaft<sup>2)</sup> (S. 5, 578), dass jährlich aus dem Betrieb zur Auffnung des Linthfonds 10,000 Fr. resultieren werden, hat sich bis jetzt nicht erfüllt, statt der projektierten Ausgabe von 53,000 Fr. (44,000 für Neubauten, 9000 für Unterhaltsarbeiten) mussten während den letzten 6 Jahren (1897—1902) durchschnittlich Fr. 67,000 ausgegeben werden, so dass der Fonds heute nur wenig höher steht als 1897 (1897: 262,281.36; 1902: 262,841.63).

Von 1807 bis Ende 1902 wurden für das Linthunternehmen (Bau und Verwaltung) etwas mehr als 5<sup>1</sup>/<sub>4</sub> Millionen (5,255,306.98) aufgewandt.

## V. Linthschiffahrt und Linthzollwesen.

### A. Linthschiffahrt<sup>3)</sup>.

Obleich keine schriftlichen Überlieferungen sich vorfinden, die von der Schiffahrt zur Römerzeit zwischen Wallensee und Zürichsee berichten, ist doch anzunehmen, dass ein so wasserreicher Fluss von mässiger Geschwindigkeit, der die kürzeste Verbindungslinie zwischen Riva (Wallenstadt) und Turicum war, als Verkehrsader lebhaft benutzt wurde. Im 8., 9. und 10. Jahrhundert lässt sich ein regelmässiger Schiffsverkehr zwischen den beiden Seen urkundlich nachweisen; damals diente die Linth als wichtige Handelsstrasse zu Wasser für den Verkehr mit Italien. Zur Zeit der alten Eidgenossenschaft 1532 erliessen die drei Stände Zürich, Schwyz und Glarus die erste gemeinsame Schiffahrtsordnung, die an drei patentierte Schiffmeister die ganze Spedition übertrug. Auf spätern Konferenzen<sup>4)</sup> erlitt sie mannigfache Abänderungen und Zusätze; aus dem Kollegium der drei Schiffmeister entwickelte sich die Schiffahrtsgesellschaft. In der Helvetik wurde die Schifferordnung für den Waren-

1) Mitteilung des Herrn Linthpräsidenten Nägeli.  
 2) B. B. 1896 IV.  
 3) Weyrauch, 8 ff.  
 4) 1573 in Rapperswil; 8. März 1721 in Lachen.

transport zwischen Zürich und Wallenstadt vom „Vollziehungsrat der einen und unteilbaren helvetischen Republik“ am 16. Herbstmonat 1801 erlassen. Diese Ordnung änderte nichts wesentlich an den bisher bestehenden Einrichtungen und Verordnungen, im Gegenteil, sie verweist in vielen Punkten auf dieselben. Ein Teil des Überlohns (Warenzoll), der in die Kasse der Kauf- und Waghaukskommission zu Zürich fiel, war zum Unterhalt der Reckwege bestimmt. Die Aufsicht über die Schifffahrt führte der Oberschiffmeister des Kantons Linth. — Bei der Linthkorrektur bestritten die Schifffahrtskantone die Kosten der neuen Reckwege<sup>1)</sup>, indem sie laut Vertrag vom 26. Mai 1808<sup>2)</sup> für je 1000 laufende Zürcher Fuss der Linthkasse 400 Fr. vergüteten. 1813 schlossen die Kantone Zürich, St. Gallen, Glarus und Schwyz einen neuen Vertrag über die Linthschifffahrt. Danach besorgte eine aus Vertretern der vier Stände zusammengesetzte Linthschifffahrtskommission die Aufsicht über die Schifffahrtsgesellschaft, die Organisation des Recker- und Zollwesens. Die Ordnung von 1836 bestimmte, dass die Zölle ausschliesslich für Schifffahrtsinteressen, für Unterhalt der Kanäle und Reckwege (Art. 25 und 26 c), für Vollendungs- und ausserordentliche Arbeiten an den Linthwerken zu verwenden seien. Die Kasse, die von den Linthzöllen gespeisen wurde, hiess Schifffahrtskasse oder Schifffahrtsfonds, sie war gemeinsames Eigentum der vier Schifffahrtskantone. An Stelle der Schifffahrtsgesellschaft traten patentierte Einzelunternehmer, Frachtschiffer (Art. 3), die das Transportmonopol — die notwendigsten Lebens- und Gebrauchsmittel ausgenommen — inne hatten; sie sind wiederum auf bestellte Recker, Pferdehalter, deren Tiere die Schiffe stromaufwärts ziehen, angewiesen. 1850 regelte eine „Verordnung für Schifffahrt und Reckerei“ die durch Ausfall des Linthzolls veränderten Verhältnisse, setzte jedoch die Ordnung von 1836 nicht ausser Kraft, erweiterte im Gegenteil die dort niedergelegten Grundsätze durch ausführliche Detailbestimmungen, war also ein Betriebsreglement für die Schifffahrt. Der Frachtverkehr mit Kaufmannsgütern (rohe Baumwolle, Seide, Kolonialwaren, Metalle, Manufakturwaren) war nur patentierten Schiffen gestattet, der Transport von Landesprodukten jedermann.

### B. Linthzollwesen<sup>3)</sup>.

Um die Mittel für die Instandhaltung der Wasserstrasse besser aufzubringen, setzten die Schifffahrts-

<sup>1)</sup> Bis 1827 Fr. 79,717.96 (Off. Not. 4, 49); im ganzen Fr. 443,873.91 (Abschied 1840, 298).

<sup>2)</sup> Off. Not. 1, 202.

<sup>3)</sup> Mappe L 100, 2.

kantone neben den schon seit alters her bestehenden Ortschaftszöllen zu Rapperswil, Grynau, Ziegelbrücke und Weesen noch gemeinsame Wasserzölle fest. Diese wurden anfänglich von den Schiffleuten durch Verzicht auf einen Teil des ausbedungenen Schifflohns bezahlt und von der obrigkeitlich geordneten Schiffergesellschaft verwaltet, die für die Brauchbarkeit der Wasserstrasse zu sorgen hatte. Gemäss Art. 6 der Schifferordnung vom Oktober 1801 bezogen die Wagmeister der Susten sowohl den Warenzoll (Überlohn) als auch von den Privatschiffen einen Schiffszoll (Linthdicken), die sie halbjährlich an die Kauf- und Waghaukskommission zu entrichten hatten, die den beidseitigen Verwaltungskammern Rechnung ablegte. Diese Wasserzölle, bestehend aus Überlohn und Linthdicken, wurden auch während der Mediation bezogen, ohne dass sie, wie alle übrigen Zollberechtigungen, der Tagsatzung zur Genehmigung vorgelegt wurden. Unter den neuen Verhältnissen änderten die Schifffahrtskantone auf mehreren Konferenzen wiederum ohne Begrüssung der Tagsatzung die Tarife ab. Die Schifffahrtsordnung von 1813 setzte den Überlohn auf 15 Zürcherkreuzer fest<sup>1)</sup>, welcher Satz mit dem von 1801 beinahe übereinstimmte. Der Linthdicken (Schiffszoll) wurde erhöht, auch hatten ihn jetzt nicht nur die Privatschiffe, sondern auch die Schiffe der korporierten Schiffer zu bezahlen. Erhöhte Einnahmen waren dringend nötig, da die Schifffahrtskasse (= Schifffahrtsfonds) wegen der vertraglichen Leistung, für jedes Tausend Zürcherfuss vollendeter Reckwege 400 Fr. zu vergüten, leer geworden war. Mit der Revision der Schifffahrtsordnung im Jahre 1836 wurden die Zolltarife neu geregelt. Die Schiffszölle (Linthdicken) blieben mit wenig Ausnahmen die gleichen. Die Warenzölle wurden herabgesetzt, besonders mit Rücksicht darauf, dass die früher extra zu entrichtenden Ortschaftszölle nunmehr in der Überlohnsgebühr inbegriffen waren. Da durch das abgeänderte Zollgesetz von St. Gallen 1840 die Zölle von Rapperswil und Weesen aufgehoben wurden, fielen sie auch aus der Überlohnsgebühr weg; der Grynauzoll wurde nun aus der Schifffahrtskasse dem Stand Schwyz zu Handen der zollberechtigten Korporation der Ober- und Unterallmend im Durchschnitt jährlich mit 548 Fr. vergütet. Noch 1847 bewilligte die eidgenössische Tagsatzung den vier bei der Linthschifffahrt beteiligten Kantonen unter dem Vorbehalt der allgemeinen Zollrevision für die Dauer von 10 Jahren (1848—1857) Schiff- und Warenzölle unter der Bedingung, dass sie ausschliesslich für den Unterhalt des Werkes verwendet werden.

Die neue Bundesverfassung brachte eine radikale Lösung der höchst komplizierten kantonalen Zollange-

<sup>1)</sup> Linthschifffahrtsordnung von 1813.

legenheiten. Das Zollwesen wurde zur Bundessache gemacht (Art. 23). Der Bund hob die von der Tagsatzung anerkannten Binnenzölle gegen Entschädigung auf, indem jeder Kanton aus dem Ertrag der Grenz-zölle jährlich auf den Kopf der Gesamtbevölkerung<sup>1)</sup> 4 Batzen erhielt. Bis 1874 wurden diese Entschädigungen bezahlt. Als dann der Bund den Kantonen das Militärwesen ganz abnahm, fielen die Zollentschädigungen dahin. Um die Rechte der Schiffahrtskantone zu wahren und den gehörigen Unterhalt und weitem Ausbau des Linthunternehmens nicht zu gefährden, kam am 24—29. Dezember 1849 zwischen dem Bundesrat und der Schiffahrtskommission ein Zollauslösungsvertrag<sup>2)</sup> zu stande, der folgende wesentliche Bestimmungen enthält:

1. Mit Bezug der neuen schweizerischen Grenz-zölle fallen die auf der Linth bezogenen Zölle und Gebühren gänzlich weg.

2. Dafür erhält das Linthwerk als Ersatz jährlich Fr. 10,600<sup>3)</sup>.

3. Diese Summe ist ganz zur Instandhaltung des Werkes bestimmt.

Anstandslos wurde die Zollentschädigung bis 1859 bezahlt. Damals aber hielt sich der Bundesrat nicht mehr für verpflichtet, die Summe weiter auszubezahlen. In seinem Schreiben vom 21. November 1859<sup>4)</sup> teilte er den vier Kantonen Zürich, St. Gallen, Glarus und Schwyz die Gründe mit, die ihn zu diesem Beschlusse führten:

1. Die Tagsatzung habe 1847 die Linthzölle nur auf 10 Jahre bewilligt. Eine Entschädigungspflicht bestehe eigentlich seit 1858 nicht mehr. Der Art. 58 des Zollgesetzes von 1849<sup>5)</sup> stelle den Grundsatz auf, dass die auf eine bestimmte Zeit bewilligten Gebühren nach Ablauf dieser Frist aufhören sollen, sofern die Bundesversammlung nicht deren Fortsetzung gestatte.

2. Art. 5 des Auslösungsvertrags von 1849.

3. Der Genehmigungsbeschluss der Bundesversammlung zu sämtlichen Zollauslösungsverträgen.

Der Bundesrat sei jedoch bereit, die fernere Auszahlung bei der Bundesversammlung zu befürworten, wenn:

1. Die unterhaltungspflichtigen Genossensamen ihre Verbindlichkeiten gehörig erfüllen.

2. Der Linthschiffahrtfonds mit dem Dotationsfonds vereinigt werde.

3. Die Linthschiffahrts-Kommission aufgehoben und die Linthschiffahrt gänzlich freigegeben werde.

<sup>1)</sup> Berechnet nach der Volkszählung von 1838.

<sup>2)</sup> B. B. 1861, I, 750.

<sup>3)</sup> Der Durchschnittsertrag der Schiffs- und Warenzölle auf der Linth während den Jahren 1842—46 betrug Fr. 11,150. (Protokoll der Linthschiffahrts-Kommission; L. L., 89.)

<sup>4)</sup> Protokoll 1859, 20, 3).

<sup>5)</sup> B. G. 1, 195.

Dass künftig die Zollentschädigung nur unter den genannten Bedingungen geleistet werde, rief bei den Regierungen der Linthkantone einer heftigen Opposition. Man erinnerte sich, dass ursprünglich die Kantone die Zölle für sich bezogen, zuerst an die Korrektion einzelne Beiträge lieferten, dann erst später zu gunsten des Unternehmens auf den ganzen Ertrag verzichteten. Es lag also durchaus keine Schenkung von Bundes wegen vor, sondern ein freiwilliger Verzicht der Kantone im Interesse des Werkes.

Der zürcherische Staatsarchivar Hotz gab ein Gutachten<sup>1)</sup> in dieser Angelegenheit ab, betitelt: Über das Rechtsverhältnis zwischen dem Bund und den vier Linthkantonen, die Linthzölle betreffend.

Zunächst bestreitet er, dass Art. 58 des Zollgesetzes von 1849 einen allgemeinen, auf alle Zölle anwendbaren Grundsatz ausspreche, und führt aus: „Vielmehr ist klar, dass Art. 58 nur von einer gewissen qualitativ und quantitativ wenig bedeutenden Kategorie von Gebühren spricht, hinsichtlich welcher man vorzog, sie gar nicht durch Loskauf aufzuheben, sondern sie einstweilen für die kurze Dauer ihrer Bewilligungsfrist noch in natura *fortdauern* zu lassen; in der Meinung, dass sie hernach, „abgesehen von neuer Bewilligung, von selbst zu erlöschen haben“. Keineswegs aber kann Art. 58 nach seinem deutlichen Wortlaut auf Gebühren bezogen werden, welche auf dem Wege des Loskaufs sofort (1849) aufgehoben worden sind. Mit bezug auf solche, *definitiv und gänzlich aufgehobene* und demnach *nicht mehr existierende* Zölle kann auch von der Möglichkeit einer Erstreckung und eines Fortbezuges nicht wohl gesprochen werden.“ Aus diesen Erwägungen gehe hervor, dass die Linthzölle nicht unter Art. 58 des Zollgesetzes von 1849 fallen, vielmehr unter Art. 56, der ausführe, dass alle im Innern der Eidgenossenschaft mit Bewilligung der Tagsatzung bestehenden Zölle u. dgl. mit Bezug der neuen Grenz-zölle gänzlich aufgehoben seien. Ein Unterschied zwischen den auf bestimmte Zeit bewilligten wurde nicht gemacht. Ausgenommen seien einzig die vom Bundesrat zu bezeichnenden Gebühren, deren Fortbestand von der Bundesversammlung zu genehmigen sei.

Nach diesen logisch scharfen und auch nach unserer Ansicht richtigen Ausführungen, wodurch die Basis der bundesrätlichen Beweisführung ins Wanken gerät, behandelt Hotz die beiden andern Argumente des Schreibens.

Art. 5 des Vertrages betreffend die Zollauslösung der Linthzölle sagt, dass durch diese Übereinkunft das bisherige Verhältnis der Eidgenossenschaft und der Kantone zu dem Linthwerke, sowie die bisherige Stel-

<sup>1)</sup> Mappé L., 101, 8.

lung der Verwaltung des Linthwerkes in keiner Weise verändert werde. Daraus schliesse der Bundesrat, die Rechte des Linthwerks und der dabei interessierten Kantone sollen weder geschmälert noch vermehrt werden, und deshalb könne ein von der Tagsatzung auf 10 Jahre gestattetes Verhältnis nicht unbestimmte Zeit andauern. Hotz entgegnet: es handle sich hier gar nicht mehr um Garantie der Zölle, resp. um die Garantie der jährlichen Auszahlung der Entschädigungssumme. Dies sei schon durch Art. 1 und 2 geschehen; Art. 5, der die Abschaffung der Zölle bereits voraussetze, sichere die übrigen Verhältnisse des Linthunternehmens, biete namentlich eine Garantie für den ungestörten Besitz des Linthschiffahrtsfonds. Auf den Auslösungsvertrag als Ganzes, aus dem doch einzig mit Sicherheit zu interpretieren sei, ob die Meinung der Kontrahenten die war, die jährliche Entschädigung sei für die Zukunft *unbeschränkt* zu leisten, oder aber die, die Leistung sei *schon mit 1857 erloschen*, trete der Bundesrat nur ganz kurz ein. Warum? Weil der Vertrag klar und unzweideutig abgefasst ist, fällt es Hotz leicht, durch Vergleichung mit den übrigen Zollauslösungsverträgen und durch Interpretation der Art. 2 und 3 des Zollauslösungsvertrags unbeschränkte Entschädigungspflicht darzutun. Der Genehmigungsbeschluss zu sämtlichen Zollauslösungsverträgen lautete<sup>1)</sup>: „Es wolle die hohe Bundesversammlung die mit den Kantonen und der Linthschiffahrts-Kommission abgeredeten Übereinkünfte über die Zollabtretungen und daherigen Entschädigungen in der Weise genehmigen, dass die in Vertragsform stattfindende Ausführung der auf die Zollverhältnisse bezüglichen Verfassungsbestimmungen die rechtliche Stellung des Bundes und der Kantone, wie sie im Sinn und Geist der Bundesverfassung liegt, in keiner Weise verändere, und es sei demnach der Bundesrat beauftragt, in dieser Weise die Übereinkünfte zur gegenseitigen Auswechslung definitiv ausfertigen zu lassen, und die Ratifikation des Bundes beizuschreiben.“ Das Schreiben des Bundesrates folgert daraus, eine Veränderung der rechtlichen Stellung des Bundes und der Kantone liege vor, wenn die nur zeitlich bewilligten Linthzölle in permanente Entschädigungen umgewandelt worden wären. Dies wäre dem Art. 24 B. V. entgegen, der nur für bewilligte Zölle Entschädigung zuspreche; und diese hörten gemäss Art. 58 des Zollgesetzes nach Ablauf der Bewilligungsfrist auf. Hotz gibt zu, dass die Genehmigungsformel unklar abgefasst ist, erläutert aber an Hand des Berichtes der nationalrätlichen Kommissi-

<sup>1)</sup> B. B. 1850, I.

sion für Prüfung der Zollentschädigungen<sup>1)</sup> den Sinn der Formel, dahingehend, diese Verträge könnten eine Revision der gegenwärtigen Verfassungsbestimmungen in Zollsachen nicht hindern; sie seien nicht privatrechtlicher Natur, sie könnten einseitig abgeändert werden, wenn ihre Grundlagen, die Verfassungsbestimmungen, sich veränderten. Art. 24 B. V. könne nicht gegen die Linthzölle angeführt werden, da sie von der Tagsatzung bewilligt seien, wenn auch nur zeitlich. Art. 58 statuiere, wie oben ausführlich dargetan worden sei, keinen auf die Linthzölle anwendbaren Grundsatz. Hotz kritisiert ferner die „logisch sehr auffälligen Manipulationen“, womit der Genehmigungsbeschluss im bundesrätlichen Schreiben interpretiert wird, und gibt das für den Verfasser des Schreibens keineswegs schmeichelhafte Urteil ab: „Eine solche Logik, woraus notwendig die Ungültigkeit aller Zollauslösungsverträge ohne Ausnahme folgen würde, bedarf keiner Widerlegung.“

Da die Kantone auf der zur Beratung betreffend die Reorganisation der Linthverwaltung im Oktober 1860 einberufenen Konferenz, gestützt auf das Hotzsche Gutachten, auf bedingungsloser Bezahlung der Zollentschädigung beharrten, hob der Bundesrat den missbeliebigen Beschluss auf. Seither und heute noch wird dem Linthwerk die Zollentschädigung ohne weiteres im Betrage von Fr. 15,143 = Fr. 10,600 alte Währung ausbezahlt.

### Dritter Teil.

## Geltendes Recht.

### I. Rechtsstellung des Werkes.

#### A. Die rechtliche Konstruktion des Unternehmens.

Bei der verfassungsmässigen Fixierung des Institutes der öffentlichen Werke wies man auf das Linthwerk als einen Typus eines solchen hin; ist es doch eine grossartige Anlage der Ingenieurkunst, die die weite Linthebene vor vollständiger Versumpfung rettete. Nicht so im klaren war man betreffend die Rechtsstellung des Werkes. In den zahlreichen Linthakten findet man beinahe nichts über diese Frage, selbst die Tagsatzungsabschiede sagen uns darüber wenig, aus ihnen geht nur ohne Zweifel hervor, dass sie das Linthunternehmen als selbständiges Subjekt von Rechten und Pflichten, als moralische, juristische Person

<sup>1)</sup> B. B. 1850, I, 307.

auffassen. Eine Ansicht die auch Dr. Finsler in seinen beiden Rechtsgutachten<sup>1)</sup> vertritt, ohne sie jedoch näher zu begründen. Unterziehen wir diese Annahme einer sorgfältigen Prüfung und stellen wir insbesondere die Art der juristischen Person fest. Zu diesem Zwecke müssen wir mitunter Bekanntes aus der Geschichte des Unternehmens kurz Revue passieren lassen.

Beim Durchlesen der Akten kann man leicht den Eindruck bekommen, das Werk stehe ganz und gar im Eigentum des Bundes, bilde keine eigene Persönlichkeit; an manchen Stellen<sup>2)</sup> wird von ihm nur als von einer wichtigen Nationalunternehmung gesprochen. Escher selbst betrachtete seine Schöpfung als eidgenössisches Nationalwerk und äusserte in kritischen Zeiten öfters den Wunsch, die Eidgenossenschaft möge das Werk dauernd an sich ziehen, da sie ja doch seine Leitung in Händen habe<sup>3)</sup>. Die Tagsatzung legifizierte über das Unternehmen, bestimmte den Umfang und die Art der Ausführung, setzte die Rechte und Pflichten der beteiligten Kantone und Privaten fest, ermahnte jeweilen die in Linthangelegenheiten renitenten Kantone, ernannte die Verwaltung, die sich mit einem gewissen Stolz bei jeder Gelegenheit als „eidgenössische“ bezeichnete. Kurz, es waren und sind noch heute viele Anzeichen vorhanden, aus denen derjenige, der mit der Geschichte des Werkes wenig vertraut ist, schliessen könnte, das immobile und mobile Vermögen des Linthwerkes sei im Privateigentum des Bundes, wie z. B. die eidgenössischen Verwaltungsgebäude, manche Kasernen und Waffenplätze.

Dem ist nun nicht so. Wenn auch die Linthkorrektur von der Tagsatzung gleich von Anfang an als gemeineidgenössische Angelegenheit aufgefasst wurde, so hatte es doch niemals den Sinn, dass der Bund die Verwaltung auf eigene Kosten besorge. Die Linthkantone verkannten keineswegs, dass es zunächst ihre Sache sei, gegen das aufs höchste gestiegene Übel, den Überschwemmungen und Versumpfungen mit allen ihren traurigen Folgen, wirksam einzuschreiten; aber aus Mangel an Mitteln konnten sie ein so grossartiges und schwieriges Werk nicht allein an Hand nehmen. Auf der andern Seite konnten aber nach den Grundsätzen der Föderativverfassung die kostspieligen Arbeiten nicht zu Lasten des Bundes fallen. Doch es musste rasch geholfen werden und es geschah auch. Die Eidgenossenschaft leistete Hilfe, jedoch nicht durch Übernahme von Aktien oder Leistung einer Summe à fond perdu oder Verpflichtung zu periodischen Sub-

ventionen, sondern durch gesetzgeberische Tätigkeit bei der Gründung des Unternehmens (öffentlichrechtlicher Akt vom 28. Juli 1804), durch Zuweisung einer Reihe von bedeutenden Begünstigungen, durch oberste Leitung und Kontrolle der Bauten, durch dauernde Anteilnahme an der Verwaltung des Werkes. Private, Korporationen und Kantonsregierungen leisteten durch Zeichnen von Aktien finanzielle Hilfe. Klar ist, dass es sich hier nicht um ein kapitalistisches Aktienunternehmen mit Aussicht auf namhaften Gewinn handelte; hing es doch von ganz unberechenbaren Faktoren ab, ob jemals eine Rückzahlung der Aktien möglich sei. Ein grosser Teil der Aktienzeichner hielt das Geld schon von vornherein für verloren, betrachtete die Beiträge als Opfer auf dem Altar des Vaterlandes. Also durch Zusammenwirken der Eidgenossenschaft, von Kantonen und Privaten kam das Aktienunternehmen „Linthwerk“, „Linthunternehmen“ zustande, wurde ein neues Rechtssubjekt mit eigenem Zweck und Willen, ein Träger von Rechten und Pflichten, eine juristische Person geschaffen. Nur um dieses selbständige Institut existenzfähig zu machen und zu erhalten, nahm es die Tagsatzung unter ihren speziellen Schutz, erliess zu seinen Gunsten Gesetze, bezeichnete seine Organe, behandelte überhaupt indirekt das ganze Unternehmen als Bundessache.

Es gibt zwei Arten von Rechtssubjekten, physische und juristische. Erstere nennt man Menschen, letztere juristische Personen, worunter man unsichtbare Subjekte versteht, die nicht Menschen im physiologischen Sinne sind, denen aber doch Rechts- und Handlungsfähigkeit zukommen. Noch streitet man sich über das Wesen dieser unkörperlichen Personen. Unter den verschiedenen Theorien (Fiktionstheorie, Theorie von der Personenrolle, Zweckvermögenstheorie) dürfte heute die Genossenschafts-Theorie von Beseler, weiter entwickelt von Gierke, die meisten Anhänger zählen. Die juristischen Personen werden in Korporationen einerseits, Anstalten und Stiftungen andererseits geschieden. Einzelne Schriftsteller unterscheiden eine Dreiteilung: Korporationen, Anstalten, Stiftungen<sup>1)</sup>. Es ist ein bedeutendes Verdienst Gierkes, die Zweiteilung prinzipiell durchgeführt zu haben, indem er einen genossenschaftlichen (körperschaftlichen) und anstaltlichen Typus der juristischen Person unterscheidet<sup>2)</sup>. In der Literatur und in den Gesetzen werden die Ausdrücke „Anstalt“, „Stiftung“ nebeneinander und für einander gebraucht, ohne dass meist das wesentliche Merkmal jedes einzelnen der beiden Begriffe hervorgehoben würde.

<sup>1)</sup> Gutachten über den Strandboden (1846) und Gutachten über die Unterhaltspflicht der Hintergräben (1846).

<sup>2)</sup> Repertorium II, 1164.

<sup>3)</sup> Abschied 1818, 174.

<sup>1)</sup> Roth, Deutsch. Priv.-Recht, § 59 und § 71; Dernburg, Pandekten I, 147, Anm. 1.

<sup>2)</sup> Gierke, Genossenschaftstheorie, 24, 25, 26.

Regelsberger<sup>1)</sup> markiert den Unterschied, indem er ausführt, das Substrat der Anstalt sei eine Gebäulichkeit, dasjenige der Stiftung ein Vermögen (Bargeld, Forderungen, Grundstücke, Rechte). In der Regel hat man es mit Mischformen beider Arten zu tun, die dann, je nachdem äussere Einrichtungen oder die Vermögensmasse hervortritt, Anstalten oder Stiftungen genannt werden. Es ist ja selbstverständlich, dass eine Anstalt eines Gebäudes, einer Einrichtung und eines Betriebskapitals bedarf; ebenso kann der Fall vorliegen, dass ein Vermögen ohne Räumlichkeiten, Geräte, besoldete Funktionäre seinen Stiftungszweck nicht erfüllen kann. Nach heutigem Sprachgebrauch versteht man unter Stiftungen meist Anstalten des Privatrechts. Der Entwurf zum schweizerischen Zivilgesetzbuch nennt den zweiten Titel des Personenrechts: Körperschaften und Anstalten und behandelt die Stiftung als Haupttypus letzterer.

Die grosse Mehrzahl von Stiftungen haben humanitäre Zwecke; so werden Armen-, Waisen-, Spitalstiftungen errichtet, auch Stiftungen zu literarischen, künstlerischen oder wissenschaftlichen Zwecken (Stipendienfonds); daneben kommen auch Familienstiftungen vor; die reine Familienstiftung lautet nur zu gunsten der Familienglieder, doch sind öffentliche Zwecke mit der Familienstiftung nicht unvereinbar. So kann ein Teil des Stiftungsgutes der Familie zukommen, ein anderer Teil öffentlichen Bestrebungen gewidmet sein (gemischte Familienstiftung<sup>2)</sup>), oder das Stiftungsgut kann ganz öffentlichen Zwecken zur Verfügung stehen, aber von der Familie verwaltet werden.

Über die privatrechtlichen Stiftungen besteht allorts eine Oberaufsicht des Staates, weil das Institut keine menschliche Unterlage hat und seine Organe mit ihm leicht Missbrauch treiben und dem Willen des Stifters direkt entgegenhandeln könnten. Der Staat beaufsichtigt die private Stiftung der Ordnung und ihrer eigenen Sicherheit wegen, nicht aber, weil er persönlich an der Erhaltung und dem Gedeihen der Stiftung ein Interesse hat. — Anders bei der öffentlichrechtlichen Stiftung. Hier hat der Staat direkt ein Interesse an der Existenz der Stiftung, denn sie erfüllt eine Aufgabe, die eigentlich er erfüllen sollte; mangels an Mitteln oder wegen faktischer, geschichtlicher Umstände kann jedoch der Staat augenblicklich nicht allein eingreifen. Aber er tritt initiativ hervor, er begünstigt das Unternehmen mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln, jeden einzelnen Fall einer öffentlichrechtlichen Stiftung behandelt er in seiner

Gesetzgebung speziell, setzt für sie besondere Normen fest. Für diese Fürsorge und Aufsicht ist ihm die Stiftung zur Erfüllung ihres Zweckes verpflichtet. Darin erblickt Rosin<sup>1)</sup> das charakteristische Merkmal einer öffentlichrechtlichen Stiftung.

Nach obigen Ausführungen fällt es nicht schwer, an Hand der einleitenden Betrachtungen und Erwägungen, des Beschlusses vom 28. Juli 1804<sup>2)</sup> und der Gründungsurkunde selbst zu zeigen, dass das Linthwerk eine öffentlichrechtliche Stiftung ist. — Nach Regelsberger<sup>3)</sup> gehört zum Inhalt des Stiftungsgeschäftes: 1. Genügende Angabe des Zweckes. 2. Bezeichnung des für den Zweck ausgesetzten Vermögens. 3. Der Willensausdruck, dass ein rechtlich selbständiges Wesen bestehen soll. 4. Angaben betreffend Verwaltung.

1. Vom Zweck des Unternehmens ist allerdings in der Stiftungsurkunde nichts enthalten, doch in ihren einleitenden Betrachtungen und Erwägungen wird der Zweck der Stiftung, den Linthlauf zu korrekionieren und zu ändern und dadurch das Gebiet zwischen Mollis, Wallensee und Zürichsee zu entsumpfen, mit aller wünschenswerten Deutlichkeit ausgesprochen.

2. Als Vermögen des Linthwerks bei seiner Gründung ist zu betrachten: der künftige Wert des versumpften Landes, das zu Beginn der Unternehmung vollkommen unbrauchbar war. Dieses Land ging gemäss Art. 10 b ohne weiteres in das Eigentum des Unternehmens über. — Der künftige Mehrwert des durch die Austrocknung wieder anbaufähigen Landes (Art. 10 c). — Der Betrag der 1600 Aktien à Fr. 200 (Art. 12).

3. Dass das Linthwerk als rechtlich selbständiges Unternehmen bestehen soll, ergibt sich aus Art. 11 und 12. Danach geht die Unternehmung nicht auf Rechnung der Eidgenossenschaft, sie ist ein auf Aktien fundiertes Unternehmen, das lediglich „unter dem Schutze und der Oberaufsicht der Eidgenossenschaft“ steht. Das Werk an sich ist Rechtssubjekt, nicht der Bund; es allein ist Trägerin von Rechten und Pflichten. Wenn dies auch nicht *expressis verbis* in der Gründungsakte gesagt ist, so kann doch von keiner andern Auslegung die Rede sein.

4. Angaben betreffend Verwaltung des Werkes sind in der Stiftungsurkunde ebenfalls gemacht. Art. 5 handelt von der Aufsichtskommission, Art. 6 von der Schatzungskommission; für die Zeit nach „Vollendung“ des Werkes ist in Art. 18 eine Wasserbaupolizeikommission vorgesehen.

<sup>1)</sup> Regelsberger, Pand. I, 344.

<sup>2)</sup> Regelsberger, Pand. I, 346. Nr. 5.

<sup>1)</sup> Rosin 49, 18.

<sup>2)</sup> Repertorium I, 306.

<sup>3)</sup> Regelsberger, I, 346.

Das Linthwerk ist darum eine *öffentlichrechtliche* Stiftung, weil die *Stiftungsurkunde ein öffentlichrechtlicher Akt ist*, ein Erlass der Tagsatzung, der obersten Behörde der Eidgenossenschaft, und weil das Werk einen im Interesse der Eidgenossenschaft liegenden Zweck erfüllt. Seine Verwaltung ist verpflichtet, periodisch über ihre Tätigkeit Rechenschaft zu geben (Art. 16).

## B. Das vermögensrechtliche Substrat der Stiftung.

Das in der Stiftungsakte bezeichnete Immobilienvermögen und die im Laufe der Jahre neu hinzugekommenen Immobilien lassen sich in zwei Kategorien teilen:

### 1. Unveräusserlicher Linthboden.

Der Linthkörper, bestehend aus dem Flussbett, den Dämmen und den Hintergraben. Durch Tagsatzungsbeschluss von 1811 wurden die Kanäle, die Hintergraben, sowie alles zwischen diesen Gewässern liegende Land, also das gesamte Gebiet zwischen den beidseitigen Hintergraben, als unveräusserliches Lintheigentum erklärt<sup>1)</sup>. Es darf mit keiner Last oder Beschwerte belegt werden.

### 2. Veräusserlicher Linthboden.

a) *Dotationsboden*, bestehend aus den alten Flussbetten, ehemaligem Sumpfland am Wallensee und bei Schänis<sup>2)</sup> und Rietabschnitten. Dieser und auch der Boden, der durch Zusatzdotations vom 3. August 1830<sup>3)</sup> ins Lintheigentum übergang, darf mit keiner Abgabe belegt werden, solange er zum Linthwerk gehört.

b) *Strandboden*. Gemäss Art. 10 b des Beschlusses von 1804 fiel der durch die fortwährende Seesenkung entstehende neue Strandboden in das Eigentum des Linthwerks. Auch der Tagsatzungsbeschluss vom 18. August 1828<sup>4)</sup> bestimmt, dass der durch weitere Senkung des Walensees künftig trocken gelegte Boden für das Linthunternehmen zu verwenden sei. Durch die Verlängerung des Molliserkanals und namentlich durch Ausbaggerung des Weesenerkanals fiel der Seespiegel während den Vierzigerjahren des vorigen Jahrhunderts ganz bedeutend, so dass viel Strandboden dem Linthwerk zufiel. Der Stand St. Gallen, der die Minderung seines Staatseigentums nicht leicht verschmerzen konnte und die Feststellung seiner Rechte nicht ins

unendliche hinausgeschoben wissen wollte, drang nun darauf, dass Bestimmungen über die Grenzlinie zwischen dem Lintheigentum und dem Staatsgut des Kantons St. Gallen getroffen werden. In einem Entwurf<sup>1)</sup> zu einer Übereinkunft wurde statuiert, dass aller durch Seesenkung bis zum Sommer 1848 verfügbar werdende Strandboden dem Linthwerk gehöre, von diesem Zeitpunkt an solle die Grenze derjenige Boden sein, der durch den Wellenschlag bei gewöhnlichem Sommerwasserstand und durch das Aufhören der Vegetation bezeichnet sei. Mit der Beschränkung ihres Landerwerbs auf einen so nahen Zeitpunkt konnte sich die Linthpolizeikommission nicht einverstanden erklären. Da weitere Differenzen in den Ansichten über die Verhältnisse des Strandbodens vorhanden waren, liess sich die Kommission vom zürcherischen Obrichter Dr. Finsler ein Gutachten<sup>1)</sup> geben, um bei ferneren Verhandlungen mit St. Gallen eine feste Grundlage zu haben. Eine Konferenz zwischen Abgeordneten der Linthpolizeikommission und Vertretern der st. gallischen Regierung, die am 30. März 1846 zu Weesen stattfand<sup>2)</sup>, einigte sich dahin, der bereits gewonnene Strandboden sei so bald als möglich zu veräussern, sowohl das Niveau des gewöhnlichen Sommerwasserstandes, als auch jenes des Wellenschlags bei mittlerem Wasserstand sei festzusetzen und hernach definitiv die Grenze zu bestimmen, die Angelegenheit zog sich jedoch; da man beidseitig zu Konzessionen nicht geneigt war, noch mehrere Jahre hin. Erst am 28. November 1853 kam es zu Weesen zu einer endgültigen Übereinkunft<sup>3)</sup> über die Ausscheidung des Strandbodens.

Das mobile Vermögen des Linthwerks haben wir schon bei der Darstellung der Finanzen behandelt, weil es hauptsächlich in Wertpapieren (Schuldtitel, Bankguthaben) und Bargeld besteht. Andere Mobilien besitzt das Werk seiner Natur nach verhältnismässig wenige. Die hauptsächlichsten sind gegenwärtig Schiffe und Werkzeuge, Rollbahn mit Wagen, Steine, vorrätige Faschinen und Pfähle, Aufforstungsmaterial für den Dotationsboden, Bureaueinrichtung und -materialien. Der Inventarwert des Mobiliars betrug 1857, als auch die Immobilien geschätzt wurden (S. 328), Fr. 3286, bei der Reorganisation Fr. 6000, von 1874—1890 Fr. 8000, seit 1891 Fr. 10,000.

Nicht nur bei der Gründung des Werkes zeigte sich die intensive Fürsorge der Eidgenossenschaft durch Organisation des Unternehmens, Statuierung des Expropriationsrechtes und Zuweisung von unbrauchbarem Land an die Stiftung; auch in Zukunft förderte die

<sup>1)</sup> Wiederholt im Absatz 14 der Linthpolizeiverordnung von 1812.

<sup>2)</sup> Snell, I, 284.

<sup>3)</sup> Snell, I, 297.

<sup>4)</sup> Snell I, 294.

<sup>1)</sup> Finsler, Gutachten über den Strandboden (Mappe 99, 9).

<sup>2)</sup> Protokoll 1846 (2), 34 ff.

<sup>3)</sup> Protokoll 1854 (11) 2.

Eidgenossenschaft dieses öffentliche Werk, indem sie ihm bedeutende Rechte einräumte. Als die alten Genossen aufgehoben wurden, erteilte die Bundesversammlung dem Werke das Recht, alle Liegenschaften innerhalb der Schatzungslinie zu besteuern<sup>1)</sup>.

Schon gemäss Abschnitt IV und V der Polizeiverordnung von 1812 übten die Polizeihöhe über die Kanäle und das zum Werk gehörige Land nicht die Kantone aus, sondern die Linthbehörde als Organ der öffentlichrechtlichen Stiftung; auch unter der neuen Ordnung von 1869 blieb es so. Darnach kann der Linthingenieur rechtsgültig Bussen über Fehlbare verhängen<sup>2)</sup>, nur Vergehen von erheblicher Bedeutung, die einen gerichtlichen Austrag erfordern, kommen der Jurisdiktion der Kantone zu.

Die Wasserläufe der Schweiz stehen unter der Hoheit der Kantone, die sie durchfliessen; der Bund besitzt nur ein Oberaufsichtsrecht. Jene allein haben das Recht, Wasserrechtskonzessionen zu erteilen. Anders ist es bei den Linthkanälen; hier haben die betr. Kantone auf dieses Hoheitsrecht stillschweigend verzichtet, es wird vom obersten Organ des Werkes ausgeübt<sup>3)</sup>. Die Linthpolizeikommission — und nicht die Regierung des Kantons Glarus — erteilte schon in den Jahren 1854—1860 Konzessionen am Erlenkanal, der Papierfabrik bei Netstal, der Spinnerei und Weberei Mollis und für den Wassersammler der Spinnerei an der Ziegelbrücke. 1863 pachtete dieses Etablissement die Wasserkraft des Niederurner-Hintergrabens; im gleichen Jahre wurde auch die Wasserkraft des Weesenerkanal-Hintergrabens verpachtet<sup>4)</sup>.

Die weitgehenden Rechte, die die Eidgenossenschaft zu gunsten des Linthwerks statuierte, hatten eine erhebliche Beschränkung von Hoheitsrechten der Linthkantone zur Folge, die der Tagsatzung weder nach der Mediationsakte und noch viel weniger gemäss dem Bundesvertrag von 1815 zustand. So beschränkte schon die Stiftungsurkunde durch ihre Expropriationsbestimmung die Gesetzgebungshoheit. Darnach war es den Kantonen untersagt, für die zu enteignenden Linthgüter eigene Expropriationsbestimmungen, die mit dem Verfahren der Schatzungskommission im Widerspruch standen, aufzustellen; natürlich waren auch damit bestehende, diesem Verfahren widersprechende kantonrechtliche Bestimmungen ausser Kraft erklärt. — Die Polizeiverordnungen von 1812 und 1849 beschränkten die Kantone, wie schon bemerkt, in ihrer Polizeihöhe — das Verbot, den un-

<sup>1)</sup> Art. 6 des Unterhaltsgesetzes von 1867; abgeändert durch Gesetz vom 28. Juni 1882.

<sup>2)</sup> § 16 der Linthpolizei-Verordnung von 1869 (B. G. 9. 847).

<sup>3)</sup> § 17 der Linthpolizei-Verordnung von 1869 (B. G. 9. 847).

<sup>4)</sup> B. B. 1864. I. 603.

veräusserlichen Linthboden, sowie auch den Dotations- und Strandboden, solange er der Stiftung gehört, zu besteuern, machte das Werk von der kantonalen Finanzhoheit immun; dagegen steht ihm seinerseits kraft Bundesrecht als Ersatz für die früher von den Genossen geleisteten Arbeiten die Befugnis zu, alle im Linthkataster aufgetragenen Grundstücke zu besteuern. — Die erwähnten Fälle von Beschränkung der kantonalen Hoheit konnten sich vor 1848 auf keinen Verfassungsartikel stützen, sie fanden ihre Gültigkeit nur in der ausdrücklichen<sup>1)</sup> oder stillschweigenden Zustimmung der Linthkantone. Da diese mit eigenen Kräften nicht imstande waren, die Versumpfungen ihrer Gebiete zu heben, waren sie gezwungen, Hülfe von der Eidgenossenschaft zu den genannten Bedingungen zu akzeptieren. Das Verzicht auf einige hoheitliche Kompetenzen zu gunsten des Werkes war mit Rücksicht auf den materiellen Gewinn leicht zu verschmerzen, da ja später an Stelle der Sümpfe fruchtbares Land trat. — Seit 1848 stützen sich die eidgenössischen Linthgesetze auf Artikel 23 (21) B. V. Der Wortlaut von Artikel 23 (21) berechtigt den Bund nur zu Verwaltungsakten; denn die Errichtung und Unterstützung öffentlicher Werke ist Verwaltungstätigkeit. Das Linthwerk ist eine spezielle Anwendung der im Verfassungsartikel allgemein umschriebenen Verwaltungstätigkeit. Was aber der Bund zum Gegenstand seiner Verwaltungstätigkeit gewählt hat, darüber kann er auch allgemeine Regeln erlassen; so auch auf Grund des Artikel 23 Linthordnungen, nachdem er eben, gestützt auf diese Verfassungsbestimmung, die Ausführung und Verwaltung des Linthwerks sich zur Aufgabe gemacht hatte. — Die Linthkantone üben ihre Hoheit über dieses öffentliche Werk aus, sofern sie nicht durch die auf Grundlage des Verfassungsartikels erlassenen Gesetze und Verordnungen beschränkt sind. Auch hier gilt der Grundsatz: Das kantonale Recht ist präsumtiv, wo aber Bundesrecht gilt, ist dieses präponderierend.

## II. Organe des Werkes.

### A. Die Linthkommission<sup>2)</sup>.

Im Mai 1858 übermittelte ein Komitee der acht Linthgenossen dem Bundesrat zu Händen der Bundesversammlung ein Schreiben, in welchem das Ansuchen gestellt wird, die Bundesversammlung möge beschliessen:

1. Das Linthwerk solle endlich bis zum Ausfluss der Linth in den obern Zürichsee vollendet werden.

<sup>1)</sup> Snell, I, 271, 19.

<sup>2)</sup> B. B. 1861, 2, 757 ff., und B. B. 1862, 1, 1 ff.

2. Auch der Bund solle an die Kosten beitragen.

3. Die für das Linthwerk so notwendige Fällung des Zürichsees sei an Hand zu nehmen.

4. Die ganze Linthunternehmung und deren Angelegenheiten seien als Bundessache der bisher bestandenen Linthpolizei-Kommission abzunehmen und unter die unmittelbare Leitung des Bundesrates zu stellen.

Um die Ansicht weiterer Kreise über diese Vorschläge, deren bedeutende Tragweite eine gewissenhafte Behandlung erforderte, zu erfahren, setzte der Bundesrat die Regierungen der vier Linthkantone und die Linthpolizei-Kommission von der Eingabe in Kenntnis und ersuchte sie, sich über die Vorlage zu äussern. Es dauerte bis Mitte August 1859, bis sämtliche Antworten eingegangen waren.

1. Die Regierungen von Glarus, Schwyz, St. Gallen und die Linthpolizei-Kommission befürworteten die Fortsetzung der Korrektion von Grynau bis zur Seemündung. Zürich äusserte sich über diesen Punkt nicht.

2. Glarus, St. Gallen und die Linthpolizei-Kommission hielten die Tieferlegung des Zürichsees für notwendig, Schwyz sogar für unerlässlich. Die zürcherische Regierung erklärte, damit nicht einverstanden zu sein, hatte Bedenken wegen der daraus resultierenden Uferveränderungen, namentlich aber schienen ihr die hohen Kosten, zirka 8 Millionen, in keinem Verhältnis zu dem zu erwartenden Nutzen.

3. Betreffend Reorganisation der Linthverwaltung sprechen sich Glarus, Zürich und die Polizeikommission für den gegenwärtigen Zustand aus. St. Gallen und Schwyz wünschten eine Änderung im Sinne des Vorschlages der Genosssamen.

Durch Zuschrift vom 14. November 1859 an den Bundesrat beschwerte sich das eidgenössische Post- und Baudepartement über die Lässigkeit der Genosssamen in bezug der ihnen obliegenden Unterhaltungspflichten. Das Departement empfahl, die jährliche Zollentschädigung künftig zu verweigern. Gleichzeitig machte es darauf aufmerksam, dass die Schiffahrtskommission unter den heutigen Verhältnissen nicht mehr existenzberechtigt sei und es sich empfehlen würde, beide Kommissionen zu vereinigen; natürlich würde dies auch eine Verschmelzung des Schiffahrts- und Dotationsfonds, die beide zur Erhaltung des Linthwerks dienen, nach sich ziehen. Der Bundesrat beschloss nun, die Zollentschädigung nur noch unter Bedingungen zu leisten, nämlich, dass die Genosssamen ihre Pflichten gehörig erfüllen und die Kantone Hand bieten zur Vereinigung der beiden Kommissionen und Fonds. Die diesbezüglichen Verhandlungen fanden am 20. und 21. Oktober 1860 zu Zürich statt, wo aber die Linthkantone auf Bezahlung der Zollentschädigung ohne Bedingungen

bestanden. Sonst zeigten sie sich den vom Bundesrat vertretenen Reformen günstig. Aus dieser Konferenz gingen folgende Bestimmungen hervor:

a) Linthschiffahrts- und Linthpolizei-Kommission sollen in eine Linthkommission vereinigt werden; b) Linthschiffahrts- und Dotationsfonds in einen Linthfonds; c) der Linthfonds soll ausschliesslich für Unterhaltung, Fortführung und Beendigung des Werks, sowie für das Schiffahrts- und Reckerwesen in Anspruch genommen werden; d) der Bundesrat soll ein Mitglied der Linthkommission wählen und den Präsidenten bezeichnen, die übrigen vier Mitglieder wählen die beteiligten Kantone; e) sämtliche Befugnisse und Pflichten der beiden Kommissionen sollen an die neue Linthkommission übergehen; f) Ermächtigung der Linthkommission, alle im Interesse des Linthwerks erforderlichen Anordnungen zu treffen; g) Auftrag an die Linthkommission zu sofortiger Ausarbeitung einer Geschäftsordnung und eines Reglements betreffend Schiffahrts- und Reckerwesen.

Diese Punkte bildeten die Grundlage für die Neuordnung der Linthverwaltung. Der Bundesrat hob nun den anstössigen Beschluss auf<sup>1)</sup> und arbeitete einen Entwurf aus, der von den vier Kantonen mit einigen Abänderungen gebilligt wurde. Daraufhin legte die Exekutive den Räten einen Entwurf betreffend Reorganisation der Linthverwaltung vor, der die obigen Bestimmungen in fünf Artikeln zusammenfasste. Die Punkte a, b, c bildeten nun einen Artikel, ebenso e und f, neu hinzu kam die Bestimmung, dass das vom Bundesrat gewählte Mitglied aus der Bundeskasse zu entschädigen sei, die kantonalen Mitglieder von den Kantonen. Der Bundesbeschluss<sup>2)</sup> selbst, der am 27. Januar 1862 zu stande kam, bestimmt die gegenwärtige Organisation folgendermassen:

1. Die eidgenössische Linthkommission und die kantonale Schiffahrtskommission vereinigen sich in eine Behörde unter dem Titel „*Linthkommission*“. Der Dotationsfonds und der Schiffahrtsfonds bilden den *Linthfonds* (Art. 1).

2. Die neue Linthkommission besteht aus fünf Mitgliedern, vier werden von den kantonalen Regierungen (Zürich, Schwyz, Glarus und St. Gallen) ernannt, eines vom Bundesrat, der zugleich den Präsidenten bezeichnet<sup>3)</sup>. Die Amtsdauer beträgt sechs Jahre (Art. 2).

3. Die Kompetenzen und Pflichten der beiden frühern Kommissionen gehen auf die Linthkommission über (Art. 3).

<sup>1)</sup> Beschluss vom 13. März 1861.

<sup>2)</sup> B. G. 7, 119.

<sup>3)</sup> Seit 1888 bekleidet dieses Amt der zürcherische Regierungsrat Nägeli.

4. Das vom Bundesrat gewählte Mitglied wird aus der Bundeskasse entschädigt, die kantonalen Mitglieder von den Kantonen (Art. 5).

5. Dieser Beschluss ändert an den Rechtsverhältnissen, die durch den Zollauslösungsvertrag begründet wurden, nichts (Art. 6).

Als bald nach ihrer Konstituierung erliess die Linthkommission die erforderlichen Reglemente, so im Dezember 1862 ein Reglement über ihre Geschäftsordnung, das 1877, als man die Stelle eines besondern Rechnungsführers aufhob, durch ein neues ersetzt wurde. Dieses wiederholt manches, was im Reorganisationsbeschluss steht, bestimmt Zürich als Sitz der Kommission und Domizil der Unternehmung, schreibt vor, dass jährlich zwei ordentliche Sitzungen abzuhalten und wie die Werttitel aufzubewahren seien.

## B. Die Beamten.

### 1. Der Linthingenieur und die Linthaufseher.

Dem Linthingenieur, der von der L. C. <sup>1)</sup> auf die Dauer von drei Jahren gewählt wird, liegt unter Oberaufsicht der L. C. die direkte Aufsicht über das ganze Linthwerk ob, sowie die Leitung aller technischen Arbeiten (§ 9 der Geschäftsordnung). Er hat seinen Wohnsitz im Gebiete der Linthunternehmung zu nehmen; in den Sitzungen der L. C. kommt ihm beratende Stimme zu. Seine weitem Befugnisse und Obliegenheiten sind gemäss Protokoll vom 5. Dezember 1881 folgende:

1. Innert den Grenzen des Budgets kann er Akkorde bis auf Fr. 2000 abschliessen.

2. Unter Genehmigung des Linthpräsidenten kann er Verträge, Käufe und Verkäufe bis auf Fr. 1000 einleiten.

3. Jährliche Ganten und Verpachtungen anordnen.

4. Ihm liegt ob die monatliche Zusammenstellung aller Arbeiten, Lieferungen, Leistungen und Visum der Rechnungen zu Handen des Sekretärs.

5. Die Kontrolle und Aufsicht der Hintergrabenarbeiten.

Nach § 16 der Polizeiverordnung von 1869 bestimmt der Ingenieur den genauen Betrag der Bussen.

Als Linthingenieur amte von 1863—1897 G. H. Legler, dem hier mit Rücksicht auf seine Verdienste um das Werk einen kurzen Nachruf zu widmen gestattet sei <sup>2)</sup>. Als junger Mann, der seine Studien am Wiener Polytechnikum absolviert hatte, trat er 1845 in den Dienst des Linthwerks, dem er während eines halben Jahrhunderts seine hervorragende Kraft widmete. Eine gediegene fachmännische Bildung, natür-

<sup>1)</sup> L. C. = offizielle Abkürzung für Linthkommission.

<sup>2)</sup> Seit 1888 bekleidet dieses Amt der zürcherische Regierungsrat Nägeli.

liche Begabung für seinen Beruf und genaueste Gewissenhaftigkeit und rege Umsicht setzten ihn in stand, die Eschersche Schöpfung zu erhalten und zu einem Musterwerke auszubauen. Von seinen Arbeiten sind namentlich zu erwähnen: die Verlängerung des Escherkanals in den Wallensee, die Ersetzung der Sporren durch Parallelwuhre, die Einführung grösserer und kleinerer Kanäle in die Hintergraben, die Ufersicherung durch Steinwuhre. — Mit der Amtstätigkeit war der Kreis seines Wirkens noch nicht geschlossen. Legler arbeitete sich rasch zur Autorität im Wasserbau empor; 1868 erschienen seine „Hydrotechnischen Mitteilungen“. Gutachten wurden vielfach von kantonalen und eidgenössischen Behörden bei ihm eingeholt. Er war als Experte tätig bei der Regulierung des Tessin, bei den grossen Wasseranlagen im Kanton Neuenburg, bei der Regulierung des Genfersees etc. — Politisch betätigte er sich nicht, dagegen lag er in seinen Mussestunden historischen Studien ob. 1888 gab er eine Schrift über die Schlacht bei Näfels heraus. — Das Andenken an den trefflichen Linthingenieur wird stets mit dem Werke verbunden sein.

Seit seinem Tode bekleidet Ingenieur Leuzinger diese Stelle.

Gemäss der Instruktion für die Linthaufseher vom 25. September 1877 kommt dem Linthingenieur die Aufsicht über die vier Linthaufseher zu, die die ihnen angewiesenen Bezirke zu beaufsichtigen haben. Sie müssen wöchentlich wenigstens einmal ihren Bezirk durch Rundgang kontrollieren und die Pegelstände beobachten, darauf sehen, dass Verordnungen und Reglemente nicht übertreten werden, und Fehlbare zur Anzeige bringen. Sie haben als Vorarbeiter an den Bauten mitzuarbeiten und Bericht über die geleisteten Arbeiten zu erstatten. Die im § 4 der Instruktion erwähnte Stelle eines Oberaufsehers und Bauführers wurde mit derjenigen des Ingenieurs verschmolzen <sup>1)</sup>.

2. Der *Sekretär* führt das Protokoll der Sitzungen der Linthkommission, besorgt alle schriftlichen Arbeiten, wie Erledigung der ein- und ausgehenden Korrespondenzen (§ 11 der Geschäftsordnung); seit 1877 führt dieser Beamte auch das gesamte Rechnungswesen (Kapital- und Kassaverwaltung). — Von 1860 bis 1905 hatte C. Zwicky dieses Amt inne.

3. Der *Schiffahrtsaufseher* besorgt die Bestellung der Reckzüge und prüft das Gewicht der Schiffladungen. Wenn zwischen Schiffer und Recker Widerspruch über letzteres waltet, so schätzt er es ab und bestimmt danach die Reckertaxe (§ 13 der Schiffahrts- und Reckerordnung).

<sup>1)</sup> Verwaltungsbericht von 1897.

### III. Verwaltung des Werkes.

#### A. Schutz und Unterhalt der Anlage.

##### 1. Schutz.

Die jahraus jahrein durch die Kanäle fließende Wassermenge beschädigt mit der Zeit die bestgebauten Wuhre, es leiden die stärksten Dämme unter den alles zersetzenden Witterungseinflüssen. Wahrgenommene Beschädigungen dieser Art sind sofort wieder auszubessern. Lassen sich solche Schäden nicht vermeiden, so doch jene, die durch ein Tun oder Unterlassen des Menschen verursacht werden. Sie können durch gehörige Polizeiaufsicht und Strafbestimmungen entweder ganz vermieden oder doch auf ein minimales Mass reduziert werden.

Bis zum Juli 1869 standen immer noch die von der Tagsatzung sanktionierten Abschnitte IV und V der Polizeiverordnung vom 6. Juli 1812 in Kraft, die nun aber nach mehr als 50jähriger Dauer in verschiedenen Punkten revisionsbedürftig geworden waren. Die Linthkommission erliess unterm 8. Februar 1861 eine neue, weniger ins Detail gehende Verordnung über die Linthpolizei<sup>1)</sup>, die die nicht veralteten Artikel des Tagsatzungsbeschlusses teils wörtlich, teils dem Inhalte nach enthält. Die wichtigsten Bestimmungen sind:

Die Linthkommission und ihre Ingenieure überwachen die Ausübung der Wasserrechtskonzessionen; neue Konzessionen können nur von der Linthkommission ausgehen. Sie bestimmt ferner die Ladungs- und Lagerplätze. — Das Befahren einzelner Dammstrecken ist nur bei trockener Witterung oder gefrorenem Boden gegen Bezahlung einer Taxe gestattet. — Das Einlegen von mit Fangwuhren versehenen Fischreusen oder anderer Gegenstände, die den freien Wasserabfluss hindern könnten, ist verboten. — Geschiebführende Bäche müssen ihr Material auf Kiesfängen ablagern können. — Am Schluss der Verordnung findet sich ein Bussenkodex mit Bussen von 1 bis 50 Franken. Beschädigungen von erheblicher Bedeutung beurteilt der Strafrichter des Kantons, in dem das beschädigte Gebiet liegt. Mit der privatrechtlichen Verantwortlichkeit können zivile Schadensersatzansprüche konkurrieren.

##### 2. Unterhalt.

*Unterhalt der Linthkanäle.* Da die Bestrebungen, auf der Rechtsgrundlage von 1812 die absolut notwendige Zentralisation des Unterhalts herbeizuführen, immer fehlschlagen, blieb der Linthbehörde einzig der Weg offen, ein neues Gesetz betreffend Unterhalt des Werkes zu schaffen. Ein diesbezüglicher erster Ent-

wurf, der alle Reparaturen der Linthkommission übertrug und die Genossamen aufhob, fand bei den Kantonsregierungen Zustimmung, bei den Genossamen grösstenteils entschiedene Ablehnung. Dieser angefochtene Entwurf wurde von der Linthkommission einer nochmaligen Bearbeitung unterzogen, wobei die Wünsche der acht Genossamen möglichst berücksichtigt wurden; dann gelangte er als Gesetzesentwurf betreffend den Unterhalt des Linthwerks mit einer ausführlichen Botschaft<sup>1)</sup> an die Bundesversammlung. Nach Beratung im Ständerat wurde der Entwurf vom Nationalrat am 24. Juli 1867 in die Dezembersession verschoben. Am gleichen Tage reichte Nationalrat Bernold folgende Motion ein<sup>2)</sup>, die erheblich erklärt wurde:

„Der Bundesrat ist eingeladen, Bericht und Anträge vorzulegen, wie an der Stelle der früheren<sup>3)</sup> Linthgenossamen die Beitragspflichtigen für den Unterhalt der Linthkanäle in der Linthverwaltung organisiert und vertreten sein sollen.“

Zunächst ersuchte das Departement des Innern die Linthkommission, ein Gutachten über diese Angelegenheit einzureichen. Nach reiflicher Behandlung des Gegenstandes erwähnt die Kommission in ihrem Antwortschreiben zwei Möglichkeiten, um die Absicht des Motionärs, den Grundbesitzern ein Mitbeschliessungsrecht zu sichern, zu erfüllen. Die eine wäre eine Vertretung der Genossamen in der Linthbehörde, die andere eine Repräsentation neben ihr.

Die Lösung, wonach künftig auch Delegierte der Landeigentümer in der Linthbehörde sitzen sollen, schien der Kommission noch verhältnismässig annehmbar; dann wäre doch wenigstens nur eine Behörde, die befehle, und die Möglichkeit vorhanden, dass doch etwas beschlossen würde; dagegen würde schon die Regelung der Vertreterzahl Schwierigkeiten machen, keineswegs dürften die Genossamen die Mehrheit besitzen, sonst würden zum Schaden des Werkes nur die allernotwendigsten Arbeiten ausgeführt. Aber auch die Genossamen selbst hätten nicht alle gleiches Interesse am künftigen Ausbau des Werkes; während im Gebiet der Weesener Genossamen fast nichts mehr zu tun sei, müssten an der untern Linth im nächsten Jahrzehnt noch kostspielige Bauten ausgeführt werden. Unzweifelhaft würde dann das eigene Lokalinteresse jeder Genossame bei Stimmabgabe massgebend sein; sie würden sich selbst bekämpfen, Beschlüsse kämen nur mit Mühe zu Stande.

Von einer Vertretung der Genossamen neben ihr wollte die Linthkommission gar nichts wissen, lieber

<sup>1)</sup> B. B. 1867. 2. 248 ff.

<sup>2)</sup> B. B. 1867. 3. 95 ff.

<sup>3)</sup> Nicht richtig, 1867 bestanden die 8 Genossamen noch (Legler 16).

<sup>1)</sup> B. G. 9. 847.

solle man von jeder Reform absehen, als eine konkurrierende Behörde schaffen. Eine Kompetenzausscheidung sei bei diesem System höchst schwierig, und die Folge wäre, dass entweder gar keine oder sogar einander widersprechende Anordnungen getroffen würden. Ferner macht der Bericht darauf aufmerksam, dass bei Einsichtnahme des ersten Entwurfs die Genossamen auf keine Repräsentation in der Linthbehörde drangen, offenbar hätten die zunächst beteiligten Kreise kein Verlangen, den Gesetzesentwurf im Sinne der Motion Bernold zu ergänzen. Der Motion liege der Gedanke zu Grunde, die Linthkommission habe zu grosse Macht in den Händen, leicht könne sie den Genossamen überflüssige und unnütze Arbeiten diktieren, die sie widerspruchslos auszuführen hätten. Diese Befürchtungen seien entschieden unbegründet, die Interessen der Genossamen seien ja indirekt durch die Vertreter der Linthkantone, die in der Linthkommission die Mehrheit hätten, genügend gewahrt.

Anschliessend an die Ausführungen der Linthkommission bemerkte der Bundesrat, dass durch den Zweck der Reform, die technische und administrative Einheit herbeizuführen, die Genossamen selbst zwecklos würden; eine Reorganisation hätte nur dann einen Sinn, wenn ihnen zugleich neue Aufgaben überbunden würden. Davon könne aber keine Rede sein, der lässige Unterhalt des Werkes, der unter den acht von einander getrennten Verwaltungsbezirken herrsche, dürfe nicht aufs neue sanktioniert werden. Eine Organisation im Sinne der Motion liesse sich vielleicht durch Vereinigung der Genossamen zu einer *Gesamtgenossame* herbeiführen. Diese hätte die Arbeiten am ganzen Werke nach einheitlichen Grundsätzen auszuführen, und dafür von den Grundbesitzern die Beiträge zu erheben. Dadurch wäre eine gewisse Einheit erreicht und eine sorgfältigere und sachkundigere Ausführung der Reparaturen zu erwarten. Der Bundesrat ist jedoch der Ansicht, dass selbst unter diesem System neue Reibungen zwischen dem Genossameausschuss, der die Interessen der Grundbesitzer vertritt, und der Linthkommission, seiner Aufsichtsbehörde, nicht zu vermeiden seien. Der Bundesrat kommt zum gleichen Schlusse wie die Linthkommission, auch er ist überzeugt, die gegenwärtige Zusammensetzung der Linthbehörde biete genügende Garantie, dass berechtigten Begehren und Wünschen der Grundbesitzer entsprochen werde.

In der Dezembersession der Räte wurde der Entwurf zum Gesetz erhoben. Der Inhalt des Bundesgesetzes vom 6. Dezember 1867<sup>1)</sup> betr. Unterhalt des Linthwerkes ist kurz folgender:

1. Die Linthkommission erlässt die zum Schutze der Kanäle, Dämme und Hintergraben erforderlichen Verordnungen und Reglemente, die alle der Genehmigung des Bundesrates unterliegen.

2. Art. 2. Der Unterhalt der Linthkanäle nebst Zubehör (Artikel 5) wird bestritten:

a) Aus den Linthzollauslösungs-Geldern; b) aus den Erträgen der Liegenschaften etc.; c) aus den Zinsen des Linthfonds nach seinem jeweiligen Bestande; d) aus den Beträgen, welche den innerhalb der Grenze der Mehrwertschätzungslinie gelegenen, im Linthkataster aufgetragenen Grundstücken nach Artikel 6 auferlegt werden.

3. Die Anordnung und Ausführung der Unterhaltsarbeiten ist Sache der Linthkommission. Die Leitung der Arbeiten am Linthbett zur Erhaltung der Ufer, Wuhre, Dämme etc. liegt dem Linthingenieur ob (Artikel 3 und 5). Dagegen sind die Hintergraben von den Grundeigentümern zu erhalten, die zu diesem Zweck zu Unterhaltsgenossamen vereinigt werden. Die Hintergraben stehen unter der Oberaufsicht der Linthkommission.

4. Bei Eingriffen in den Kapitalbestand des Linthfonds bestimmt der Bundesrat auf Antrag der Linthkommission die Beitragsleistung des beteiligten Grundeigentums, um den Fonds wieder auf seinen normalen Bestand von Fr. 40,000 zu bringen (Artikel 4). In diesen Fällen soll der Minimalbetrag 20 Cts. per Juchart betragen (Artikel 6).

5. Die Linthkommission legt einen Beitrag auf sämtliche verpflichteten Liegenschaften, wenn sie mit ihrer ordentlichen Einnahme während eines Jahres (Art. 2 Lit. a, b, c) ihre Verpflichtungen nicht erfüllen kann. Die für die ganze Linthgegend gleiche Auflage richtet sich nach dem katastermässigen Inhalt des Grundstückes. 75 Cts. per Juchart (2,085 Cts. per Are) soll in der Regel die Maximalauflage sein. (Art. 6.)

Nach dem abändernden und ergänzenden Bundesgesetz vom 28. Juli 1882 beträgt nun die Minimalauflage 1 Ct. per Are, die Maximalauflage 5 Cts.

Durch dieses Gesetz waren nur die acht Genossamen aufgelöst. Die mehr als dreissigjährigen Zentralisationsbestrebungen hatten sich damit verwirklicht.

#### Die Hintergrabengenossamen.

Durch das Gesetz von 1867 ging der Unterhalt der Hauptkanäle an die Linthverwaltung über, nicht aber der des zweiten und dritten Wassersystemes, der Hinter- und Entwässerungsgraben, der bis dahin auch von den Genossamen besorgt wurde. Art. 8 des Unterhaltungsgesetzes bestimmt nun, dass die Hintergraben, da wo sie vornehmlich nur noch zur Begrenzung des Eigentums dienen (Friedgraben) von den Anstössern

<sup>1)</sup> B. G. 9, 208.

zu unterhalten seien; für diejenigen Hintergraben die das ganze Jahr Wasser führen, seien neue Unterhaltsgenossamen zu bilden. Der Linthkommission schien es, dass die Hintergraben als solche nur sekundäre Bedeutung haben und ihr Unterhalt ohne Gefahr für das Werk von dem durch sie geschützten und entwässerten Grundeigentum besorgt werden könne, sofern der Kommission ein Aufsichtsrecht über die Genossamen zugestanden würde. Die Regelung der Verhältnisse der Abzugsgraben glaubte die Linthkommission füglich der Einsicht der Liegenschaften-Besitzer, resp. den Kantonen überlassen zu können. (Art. 10.) So erliess sie denn die Verordnung betreffend Bildung von Hintergrabengenossamen vom 22. Oktober 1870<sup>1)</sup>. Darnach wurden im Frühjahr 1871 folgende drei Hintergrabengenossamen gebildet.

1. *Niederurner Hintergraben-Genossame*, zwischen der Ausmündung des Oberschwärzigrabens und der Ausmündung des Hintergrabens in den Linthkanal oberhalb der Ziegebrücke. Unterhaltungspflichtige Liegenschaften gemäss Register. (Art. 4.)

2. *Bilten - Tuggener Hintergraben - Genossame*, zwischen Ausfluss des Källengrabens und der Grynauerbrücke; gebildet von den Liegenschaften der bisherigen Biltener und linksseitigen Benkener Genossame. Art. 5.

3. *Schänis - Uznacher Hintergraben - Genossame*, zwischen Ausfluss des Winkeln-Baches bis zur Grynauerstrasse; gebildet von den Liegenschaften der bisherigen Linthgenossamen Schänis und rechtseitig Benken (Art. 6).

Auf den Entwurf der Hintergrabengenossamen, der den Beteiligten zur Vernehmlassung zugestellt wurde, antworteten die bisherigen Genossamen, es sollen keine neuen Genossamen gebildet werden, auch der Unterhalt der Hintergraben sei zu zentralisieren und gleich dem der Hauptkanäle von der Linthkommission zu besorgen. Die Kosten des Unterhalts sollen auf das gesamte unterhaltungspflichtige Linthgebiet gleichmässig verteilt werden. Die Linthkommission, dem Gesamtunterhalt durchaus nicht abgeneigt, glaubte wegen der bestimmten Vorschrift des Unterhaltungsgesetzes (Art. 8, 2) die Wünsche der Genossamen nicht erfüllen zu können<sup>2)</sup>. Um aber doch der Vorteile des zentralisierten Unterhalts nicht verlustig zu gehen, wurde in Art. 10 der Verordnung die Bestimmung aufgenommen, dass die Besorgung der Hintergraben gegen Entschädigung der Linthkommission übertragen werden könne; diese Offerte wurde von der Schänis-Uznacher Genossame sofort akzeptiert. 1875 hatten alle drei Genossamen den Unterhalt auf drei Jahre der Linthkommission

übertragen. Gegenwärtig besorgt die Niederuner-Genossame den Unterhalt selbst, mit Ausnahme der Strecken von der Einmündung des Schwärziauszugsgrabens bis Ziegelbrücke, deren Unterhalt der Firma F. & C. Jenny in Ziegelbrücke vertraglich übertragen worden ist, solange sie die Wasserkraft des Hintergrabens benutzt. Die beiden andern Genossamen haben ihn der Linthverwaltung übertragen. —

Pflicht der beiden untern Hintergrabengenossamen ist ferner, für den Unterhalt der Benkener Hintergrabendämmlein (offizieller Ausdruck) zu sorgen. Sie wurden beidseitig längs den Hintergraben zum Schutze gegen Überschwemmungen von den Anstössern mit Hilfe der alten Linthgenossamen von Giessen bis Grynau gebaut. *Eine Verordnung der Linthkommission über den Unterhalt des Benkener Hintergrabendämmleins vom 5. Dezember 1881<sup>1)</sup>* erklärt die Dämmlein als Teile des Linthwerkes, jedoch stehen sie im Eigentum der Liegenschaftenbesitzer, die aber an ihnen keine Änderungen vornehmen dürfen. Die Verordnung regelt ferner die Pflichten der Anstösser gegen die Genossamen, schreibt die Benutzungsart den Anstössern vor.

Die Grabengenossamen sind nicht durch private Initiative gebildet worden, sondern durch die Linthkommission kraft eidgenössischem öffentlichem Recht. Sie sind öffentlichrechtliche Korporationen, die der Stiftung zur Erfüllung ihres Zweckes, Unterhalt der Hintergraben, verpflichtet sind<sup>2)</sup>. Ihre Pflicht können sie auf zwei Arten erfüllen. Entweder müssen sie sich zu Korporationen konstituieren, oder die Besorgung der Hintergraben der Linthkommission übertragen (Artikel 10 und 11). Bilden die Genossamen eine Korporation, so kommt ihr als solche juristische Persönlichkeit zu; sie ist eine organisierte Personengemeinschaft, eine Einheit, die eine Zwangskorporation ist. Das Organ dieses Rechtssubjektes, der Vorstand, vollzieht die Beschlüsse der Mehrheit; er erwirbt für die Korporation Rechte und verpflichtet sie (Art. 10). Der Verband kann vor Gericht als Klägerin oder als Beklagte auftreten.

Eine nicht korporierte Genossame bildet ebenfalls eine Zwangsvereinigung von unterhaltungspflichtigen Grundeigentümern. In diesem Fall besorgt aber nicht die Genossame als solche die Geschäftsführung, sondern die Linthkommission, die die Kosten auf die Beitragspflichtigen verteilt und bei ihnen die Beiträge einzieht. Nur alle drei Jahre versammeln sich die Grundeigentümer einer solchen Genossame, um zu beschliessen, ob die Linthkommission den Grabenunterhalt ferner

<sup>1)</sup> B. G. 5. 916.

<sup>2)</sup> 1878 stellten die Genossamen das gleiche Begehren; doch ohne Erfolg.

<sup>1)</sup> B. G. V. 913.

<sup>2)</sup> Gegen die Theorie Rosin's Meyer. Deutsches Verwaltungsrecht I, 24 und die dort Zitierten; dagegen wieder Rosin 28.

besorgen soll oder ob man eine Korporation bilden wolle. Einer nicht korporierten Genossame kommt das Attribut der Persönlichkeit nicht zu, sie ist als solche nicht rechts- und handlungsfähig, besitzt auch keine Organe; sie bildet lediglich einen Kreis von Beitragspflichtigen, Steuerpflichtigen, die neben der allgemeinen Linthauflage noch die Kosten für den Unterhalt ihres Hintergrabens zu bestreiten haben.

### B. Benutzung des Wasserlaufes.

Gemäss Artikel 4 des Reorganisationsbeschlusses von 1862 hatte die Linthkommission ein Reglement betreffend das Linthschiffahrts- und Reckerwesen, den neuen Verhältnissen angemessen, zu erlassen. Dies geschah 1865<sup>1)</sup>. Da die Konkurrenz der Eisenbahnlinie Rapperswil-Weesen die Schifffahrt arg schädigte, fanden sich immer weniger Leute, die den Beruf eines Schiffers ergriffen; daher wurde in der Neuordnung die Schifffahrt freigegeben. Die Reckerei hingegen liess man ferner durch patentierte Leute besorgen, für die man höhere Recklöhne festsetzte<sup>2)</sup>. Ein besonderer Schifffahrtsaufseher überwachte die Befolgung der Vorschriften, bestellte die Reckzüge und hatte als Schiedsrichter bei Differenzen zwischen Schiffern und Reckern zu amten. Diese entstanden gar nicht selten und waren die Ursache dreier rasch aufeinanderfolgender Revisionen des Reglements von 1865. Die Abänderung von 1872<sup>3)</sup> präziserte die Pflichten des Reckers und setzte die Recktaxe von Mitte Giessen bis zum Wallensee auf Fr. 8 fest, diejenige von 1874<sup>4)</sup> änderte einige Artikel des Reglementes von 1872 ab. Die heute gültige *Schiffahrts- und Reckerordnung* wurde 1876<sup>5)</sup> aufgestellt. Auf zwei Konferenzen der Interessenten einigte man sich über die Neuerungen, die das dringende Bedürfnis der Schiffer nach einem geordneten Reckerwesen befriedigen sollten. Die Taxen wurden wieder erhöht und Halbreckzüge<sup>6)</sup> eingeführt. Die in Diskussion gezogene Frage der Freigabe der Reckerei fand manche Anhänger, die Mehrheit der Linthkommission war jedoch der Ansicht, die Interessen der Schifffahrt würden bei freier Konkurrenz nicht gehörig bedient; man nahm dann auch wieder das Konzessionssystem in die Ordnung auf. Die Verordnung enthält Bestimmungen über Aufsicht, Bussen und Entschädigungen, Schiffbreite nicht über 5,4 m., Flossschifffahrt, das Aus-

<sup>1)</sup> B. G. 8. 386.

<sup>2)</sup> Protokoll der Linthkommission 1864, S. 4 (Mappe L. 101<sup>o</sup>).

<sup>3)</sup> B. G. 10. 680.

<sup>4)</sup> B. G. 11. 517

<sup>5)</sup> B. G. II. 177 (Mappe L. 1016 [43.] 1.).

<sup>6)</sup> Halbreckzüge müssen mit mindestens zwei, Ganzreckzüge mit mindestens vier tauglichen Pferden bespannt sein (§ 17 der Schifffahrts- und Reckerordnung).

weichen der Schiffe, Gewicht der Ladungen, Reckzeit und Aufbieten der Reckzüge, Recklohn u. s. w.

## Quellen und Literatur.

### A. Quellen.

#### a) Formelle Quellen, d. h. Quellensammlungen und Quellenausgaben.

1. *Abschied*. Gedruckte Abschiede der ordentlichen Tagsatzungen der XIII Stände der Schweiz.
  2. Ältere eidg. Abschiede VIII. 85 ff.
  3. *Off. Not.* = Offizielles Notizenblatt die Linthunternehmung betreffend. 3 Bde. (1807—1829).
  4. *Off. Stg.* Offizielle Sammlung der das schweiz. Staatsrecht betr. Aktenstücke. 3 Bde. (1815—1848).
  5. *Protokoll* der Linthpolizei-Kommission.
  6. *Repertorium I.* Repertorium der Abschiede der eidg. Tagsatzungen aus den Jahren 1803 bis 1813. In zweiter Auflage bearbeitet von Jakob Kaiser.
  7. *Repertorium II.* Repertorien der Abschiede der eidg. Tagsatzungen aus den Jahren 1814 bis 1848; bearbeitet von Wilhelm Fetscherin. 1. Bd.
- Snell, L.* (= Sn.). Handbuch des schweizerischen Staatsrechts. 1. Bd.
- B. B.* = Bundesblatt.
- B. G.* = Bundesgesetzessammlung (Bände der alten Serie mit arabischer, die der neuen mit römischer Ziffer).

#### b) Materielle Quellen, d. h. die gesetzgeberischen Akte im einzelnen.

- Tagsatzungsbeschluss v. 28. VII. 1804 — Stiftungsurkunde (Sn. 267).
- v. 30. VI. 1808 — Statt blosser Korrektion des Flusslaufes, Anlage von Kanälen (Sn. 271).
- v. 2. VII. 1810 — Erhöhung der Aktienzahl auf 4000. — Beginn der Mehrwerterschätzung (Sn. 273).
- v. 10. VII. 1810 — Genehmigung der Konvention betr. Beiträge, abgeschlossen zwischen der Aufsichtskommission und Abgeordneten des Standes Glarus (Sn. 273). — Weitere Leistungen der Gemeinden Mollis und Näfels (Sn. 284, 1).
- v. 6., 8., 9. VII. 1811 — Linthboden — Grundsätze betr. Liquidation (Sn. 274); ferner Sn. 273, 3, c; 284, 3; 285, 4; 287, 6; 290, 1; 291, 3.
- v. 6. VII. 1812 — Polizeiverordnung (Sn. 277).
- v. 13. VII. 1812 — Dotationsboden (Sn. 284); Tags.-Beschl. 3. VIII. 30. — Zusatzdotation (Sn. 297).
- v. 8. VII. 1813 — Betr. Mehrwerterschätzung für das Gebiet Grynau-Zürichsee (Sn. 284).
- v. 22. VII. 1822 — Instruktion für die eidg. Wasserbau-Polizei-Kommission. *Off. Not.* 3, 434 bis 467.

Tagsatzungsbeschluss v. 14. VIII. 1823 — Übergabe der Linthbezirke (Sn. 286); Bestätigung der Aufträge zur Übergabe (Sn. 292). — Vollendungsarbeiten (Sn. 286); Beschleunigung der Vollendungsarbeiten (Sn. 292). — Denkmal des Stifters der Linthunternehmung (Sn. 286); Abänderung des Standortes (Sn. 293). — Betr. Gedenktafel für Escher etc. (Tags.-Beschl. 21. IX. 1832, Sn. 297).

Erklärungen der 3 beteiligten Stände betr. Übernahme der Linthbezirke 3. XII. 1823; 25. VI. 1824; 12. VII. 1824 (Sn. 288, 289, 290).

Tagsatzungsbeschluss vom 6. VIII. 1824 — Veräusserung des der Unternehmung anheimgefallenen Sumpfbodens (Sn. 290).

— v. 18. VIII. 1828 — Auflösung der Schatzungskommission — künftige Geschäftsbesorgung (Sn. 294).

— v. 30. VIII. 1830 — Verhältnisse des Molliserkanals (Sn. 295).

Beschl. betr. die Reorganisation der Linthverwaltung v. 27. I. 1862. 7. 119.

B. Beschl. betr. die Korrektur der Linth von Grynau bis zum Zürichsee v. 27. II. 1865. 8. 400.

B. Ges. betr. die Unterhaltung des Linthwerkes v. 6. XII. 1867. 9. 208.

B. Ges. v. 28. VI. 1882 betr. Abänderung u. Ergänzung des B. Ges. v. 6. XII. 1867. VI. 497.

Verordnung über die Linthpolizei v. 9. II. 1869. 9. 847.

Reglement betr. Erhebung der Linthanlage v. 3. II. 1870. 10. 115.

Verordnung der Linthkommission betr. die Bildung der neuen Hintergraben-Genossamen v. 22. X. 1870. V. 916.

Linthschiffahrts- und Reckerordnung v. 24. IV. 1876. II. 177.

Reglement über die Geschäftsordnung der Linthkommission v. 27. IX. 1877. III. 232.

Verordnung der Linthkommission über den Unterhalt des Benkner Hintergraben-Dämmleins v. 5. XII. 1881. V. 913.

B. Beschl. v. 25. III. 1897 betr. Zusicherung eines Bundesbeitrages für die Vollendung des Linthwerkes. XVI. 102.

## B. Literatur.

*Baumgartner*, Geschichte des Freistaats St. Gallen. II. 90 ff.

*Fäh*, Aus der Geschichte der Gemeinde Walenstadt. 20 ff.

*Finsler*, Dr. Gutachten über den Strandboden (1846). — Gutachten über die Unterhaltungspflicht der Hintergräben (1846).

*Heer, Oswald*. Der Kt. Glarus (histor.-geogr.-statist. Gemälde der Schweiz, VII. Bd.). 1846. S. 39 ff.

*Hottinger, J. J.* Hans Conrad Escher v. der Linth, Zürich 1852.

*Hydrotechnische Mitteilungen* über das Linthunternehmen, Runsenbauten, Zürichseeregulierung, v. G. H. Legler; Glarus 1868.

*Jahrbuch* des historischen Vereins des Kt. Glarus. Viertes Heft 1868.

*Legler, G. H.* Summarischer Bericht über das Linthunternehmen (1862—1886).

*Mappen* mit Akten über das Linthunternehmen auf dem Staatsarchiv Zürich.

*Mitteilungen über Grynau-Zürichsee*. Mitteilungen der eidg. Linthkommission an die bei der Linthkorrektur Grynau-Zürichsee Beitragspflichtigen. Glarus 1870.

*Mitteilungen* zur Vaterländischen Geschichte. Herausgegeben vom historischen Verein in St. Gallen. XIII. Bd.

*Neujahrsblatt* der Zürcher Hilfsgesellschaft. 1824.

*Öchsli*, Geschichte der Schweiz im XIX. Jahrh., p. 636 ff.

*Rosin*, Recht der öffentlichen Genossenschaft (1886).

*Weyrauch, Jak. J.* Der Escher-Linth-Kanal. Histor.-technische Studie. Zürich 1868.

*Wolf*, Biographien zur Kulturgeschichte der Schweiz. III. 360 ff. IV. 342 ff.