

Der Bau der Prugelstrasse : ein steiniger Weg über rund 250 Jahre

Autor(en): **Jacober, Ralf**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Mitteilungen des historischen Vereins des Kantons Schwyz**

Band (Jahr): **106 (2014)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-514051>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der Bau der Prigelstrasse – ein steiniger Weg über rund 250 Jahre

Ralf Jacober

Studie zu Fahrstrasse Brunnen– Muotathal–Glarus–Rhätien–Biasca, Oberst Dominik Benedikt von Weber, Schwyz, undatiert [1736?]¹

[S. 1] Mathematische und aufklärende Abhandlung über eine zu erstellende öffentliche Fahrstrasse von Brunnen am See durch das Muotathal, das Gebiet von Schwyz, Glarus, Rhätien, Disentis, die Vogteien Bolenz und Rivier bis zur Brücke von Biasca, ausgearbeitet von dem sehr gelehrten Herrn Oberst Dominik Benedikt Weber von Schwyz.²

Zu Ehren des höchsten allmächtigen Gottes, zum Nutzen des Vaterlandes, ja ganz Helvetiens, und zur Bequemlichkeit aller, die diesen Weg benutzen.

Nachdem die Völker zu einander in Rechtsgemeinschaft getreten u. sich gegenseitig wirtschaftlich sich genähert, schien es ihnen gar zuträglich, ja durchaus notwendig, Strassen zu eröffnen und solche bequemer anzulegen, damit Waren, die in der einen Gegend im Überfluss vorhanden, von einer andern, die derselben mangelt, durch den Handel erworben werden können, so dass kein Land irgend Not leide. Daher erliessen die höchsten Machthaber

der Erde Befehle, dass öffentliche Wege, die ihnen, den solches Befehlenden, unantastbar gehören, errichtet werden. Besondere Kraft verliehen diesen Erlassen die Dekrete der Päpste, vor allem die Bulle Gregors XIII., die den Wegelagerern die Zuflucht zu den geheiligten Orten verbietet, so dass sie daselbst sich keines Asyls sich erfreuen dürfen, sondern von Rechts wegen gefangen weggeführt werden sollen.

Wir wissen, dass auch unsere Vorfahren schöne Strassen gebaut, liessen sie doch in den öffentlichen Gotteshäusern zu Gott Gebete verrichten für diejenigen, die sich mühten die Strassen zu erbessern und

[S. 2] bequemer zu machen. Zweifellos ist daher der Strassenbau zum öffentlichen Wohle ein Werk, das dem höchsten Gott gar wohlgefällig ist, geeignet dem Vaterlande reichstes Lob, Ehre und Nutzen einzutragen und von zahlreichem müssigen Volke dringende Not und soviel bedauerliches Übel, das hieraus zu entstehen pflegt, abzuwenden. So steht denn unumstösslich fest, dass dieses Werk verdienstlich und Gott wohlgefällig ist. Es recht und richtig an die Hand zu nehmen, sind nach meiner Meinung drei Dinge notwendig, wenn wir immer loblich und mit Klugheit vorgehen wollen – und sonderlich ist bei einem Geschäfte von hoher Bedeutung Klugheit immer anzuwenden – und diese drei Dinge sind die Möglichkeit, die Gerechtigkeit und die Nützlichkeit, welche Lob und Ehre erhobenen Hauptes und festen Schrittes aufs angenehmste begleiten.

Kommentar

Historisches Umfeld der Abhandlung

Als Verfasser der lateinischen Abhandlung über eine Fahrstrasse von Brunnen – unter anderem über den Pragelpass und den Lukmanier – nach Biasca wird Dominik Benedikt von Weber (1689–1766) von Schwyz bezeichnet.³ Die hier transkribierte und zirka um 1910 verfasste deutsche Teil-Übersetzung stammt vom Einsiedler Pater und Archivar Norbert Flüeler (1865–1941),⁴ der wahrscheinlich eine

¹ STASZ, Deposita, Familien und Private, 126, Familienarchiv von Weber, 3.5. Dort wurde im Rahmen von Recherchearbeiten durch den Autor für den biografischen Artikel zu Dominik Benedikt von Weber im «Historischen Lexikon der Schweiz» (vgl. Jacober, Weber, Dominik Benedikt von) die Abhandlung aufgefunden. Das auf elf Seiten beschriebene Dokument liegt zusammen mit der deutschen Teil-Übersetzung von P. Norbert Flüeler in einem losen Umschlag. Darauf wurde von einer dritten Hand (um 1890?) der Datumsvermerk 14. September 1770 geschrieben. Eventuell wurde zum Schutz des Originals ein bereits für ein anderes Aktenstück beschrifteter Umschlag verwendet oder auf diesem eine falsche Datierung angebracht.

An Franz Xaver von Weber, Schwyz, geht ein herzlicher Dank für das Einverständnis für die Forschung zu diesen Dokumenten.

² Im Original stammt der Eintrag zum Verfasser von einer vierten Hand (wahrscheinlich aus dem 18. Jahrhundert).

³ Vgl. Jacober, Weber, Dominik Benedikt von.

⁴ Vgl. Henggeler, Flüeler.

längere Schrift zur Studie von Webers plante, was aber nicht zum Abschluss kam.⁵

Die von ihm übersetzte Einleitung dürfte ihn besonders angesprochen haben, da hier von Weber mit dem völkerverbindenden, politischen und wirtschaftlichen Nutzen sowie insbesondere mit der Gottgefälligkeit den Strassenbau rechtfertigt. Dominik Benedikt von Weber verbindet also Naturerkenntnis und Technik mit dem Lob an die göttliche Schöpfung. Ausserdem steht sein Strassenprojekt im Umfeld der aufkommenden Alpenbegeisterung, wenn nicht eigentlichen Entdeckung der Alpen. Das beweist sein Hinweis im technischen Abschnitt seines Papiers auf Johann Jakob Scheuchzer (1672–1733)⁶ und dessen kartografisches Hauptwerk «Nova Helvetiae tabula geographica» oder «grosse Schweizerkarte», die 1713 erschien und 1765 nochmals aufgelegt wurde.⁷ Die Zeitgenossen Scheuchzer und von Weber stehen also am Übergang vom Universalgelehrten zum empirisch vorgehenden Wissenschaftler der (Früh-)Aufklärung. Dies dokumentiert Letzterer einerseits mit der Bezugnahme auf antike Autoren – Mathematiker und Geografen wie Archimedes und Euklid, aber auch den Staatsmann und politischen Philosophen Solon. Mit diesem begründet von Weber eine – wenn nicht die – Grundvoraussetzung des Strassenbaus, die Bedeutung des Rechtsstatus des Gebietes, über welches der Weg führt, respektive die Übereinstimmung des Rechts der Leute auf dem ganzen Gebiet. Zum anderen ist von Weber auf dem aktuellen Forschungsstand – nebst Scheuchzers Karte zitiert er die «Geographia generalis» von

Bernhardus Varenius (1622–1650/1651) und Isaac Newton (1643–1727).⁸ Sicher schöpfte er dafür aus seiner umfangreichen wissenschaftlichen Bibliothek.⁹

Gewidmet wird das geplante Werk ausserdem dem Nutzen des Vaterlandes – womit in erster Linie Schwyz gemeint sein dürfte – beziehungsweise der ganzen Eidgenossenschaft. Deutlich wird damit der vaterländische Aspekt des Vorhabens, das aber mit der Erwähnung der Sicherung und Rechtsvereinheitlichung der öffentlichen Wege durch die «höchsten Machthaber der Erde» – gemeint sind damit vor allem aristokratische Herrschaftsträger – und die Erlasse der Päpste, insbesondere Gregors XIII. (1502–1585), eine internationale Dimension erhält. Dadurch zeigt sich übrigens, dass es von Weber als Kind seiner Zeit politisch und rechtlich nicht um Demokratisierung, sondern um Herrschaftsbewahrung respektive -sicherung gehen kann als Voraussetzung für einheitliches Recht, Ruhe und Ordnung beim Bau und der Benutzung der Strassen. Wann er die Schrift über die «öffentliche Fahrstrasse» Brunnen–Biasca verfasste, geht aus diesem Dokument nicht hervor, am wahrscheinlichsten ist aber das in der Literatur – ohne Quellenangaben – mehrfach genannte Jahr 1736 (Tabelle, zu 1736).

Technischer Teil der Studie

Eine mathematische und strassenbau-technische Aus- und Bewertung der vorliegenden Studie kann zwar im Rahmen dieses Artikels nicht erfolgen und ist wünschenswert für die weitere Forschung. Dennoch sollen hier die wichtigs-

⁵ Im Dossier hat es auch ein maschinengeschriebenes Entwurfs-Blatt – womöglich von Flüeler – mit Angaben zur Rolle der Schweiz als Verbindungsland, zur (wirtschaftlichen) Bedeutung der Alpenpässe und der internationalen Verbindungsstrassen sowie zur Biografie von Dominik Benedikt von Weber. Am Schluss kommt der Autor auf von Webers «aufs genaueste ausgearbeitete Project einer neuen Verbindungsstrasse von Schwyz nach Italien» zu sprechen und bemerkt: «Was er damit wollte, wird später ausgeführt.» Damit bricht der Text ab, eine Fortsetzung ist nicht auffindbar. (STASZ, Deposita, Familien und Private, 126, Familienarchiv von Weber, 3.5.) Im Verzeichnis des Nachlasses von P. Norbert Flüeler im Klosterarchiv Einsiedeln gibt es keinen Hinweis auf ein solches Dokument. (Vgl. www.klosterarchiv.ch.)

⁶ Scheuchzer gilt «vor Albrecht von Haller [als] der bedeutendste Entdecker der Schönheit der Alpen. Die ästhetisierende Darstellung von Land und Volk in Friedrich Schillers Wilhelm Tell geht auf seinen Einfluss zurück. Scheuchzer war einerseits ein Polyhistor barocken Zuschnitts, andererseits als empirischer Wissenschaftler schon stark der Aufklärung verpflichtet.» (Marti, Scheuchzer.)

⁷ Als Vorarbeiten zur Schweizer Karte machte Scheuchzer 1702–1711 zahlreiche Reisen in den Alpen, sammelte Informationen aus älteren Karten – insbesondere aus den «Gyger-Karten» 1657/1683 – und korrigierte diese. Scheuchzers Karte bildete die Eidgenossenschaft im bisher grössten Massstab (zirka 1:230'000) und Detailreichtum ab und war bis «zum Erscheinen des Meyer-Weiss-Müller «Atlas Suisse» von 1796–1802 [...] in der Schweiz [...] die entscheidende Autorität auf kartographischem Gebiet. Nicht zu unterschätzen ist auch die Wirkung der Scheuchzerkarte als «Werbeprospekt» für den frühen schweizerischen Tourismus.» (Vgl. Dürst, Scheuchzer.)

⁸ Vgl. Varenius/Newton, Geographia. Darin «werden die grundlegenden Prinzipien der Geographie auf einer breiten wissenschaftlichen Basis [...] erläutert. Die Systematische Geographie wird in einem bis dahin unbekanntem Rahmen beschrieben, auch die bis dahin unbekanntes spezielle regionale Geographie wird eingeführt. Das Werk wurde oft überarbeitet, die Ausgabe von 1672 [und etwa auch 1681] enthält Erweiterungen und Einträge von Isaac Newton.» (Bernhard Varenius, in: http://de.wikipedia.org/wiki/Bernardus_Varenius [Status: 11.9.2014].)

⁹ Vgl. Jacober, Weber, Dominik Benedikt von.

rum Petrarum Casionem in pedibus quadratis redditam, unalium quadratura Super-
ficies totius sternenda Via Tongæ unius hexapeda Tatæ vero $2\frac{1}{2}$ vel
long: ped: 6 lat: ped: 14 ab uno solum Homine elaborata

	Numerus	Podus	Ped: Cub	Transportatio Materie requirit		occupat in superficie				
				Tempus	Expensas	Pedes quad:	hom:			
Sphaeroides	288	5008 $\frac{31}{8}$	31 $\frac{3}{7}$	4	$\frac{226}{333}$	32	2	} 72	}	
Sabulum Viertel n'	$22\frac{24679}{75077}$	3835 $\frac{183}{843}$	28 $\frac{2}{7}$	3	$\frac{216}{31383}$	14	4			
Petræ laterales	6	1933 $\frac{1}{3}$	12	1	$\frac{545}{323}$	27	3			12
Casio lateru Petrarum	124			2		4				36
Effectio et stratura			72	3		14				84
Summa		10832 $\frac{152}{3103}$	72	13	$\frac{778}{3123}$	6	12	$\frac{232}{765}$	84	

Tabella

De tota et Integrâ Viâ plaustris apibilib: 14 Pedibus lata Saxis, Sabulo, et Petris firmis
Disendis, et Praefectararum Bolentz, et Riviera usq; ad Albiacæ pontem, 90 dierum
super suo Territorio ductæ, cuiuscunq; Speciei Materiam expediat parare, atq; dispen-

	Hora	Hexapeda	Sphaeroides	Sabulum Viertel	Petræ Viæ laterales
Switz	6 $\frac{714}{2021}$	18804 $\frac{85262}{38273}$	541580 $\frac{84923}{38273}$	431630 $\frac{1394277402}{35157815477}$	112829 $\frac{20195}{38273}$
Glarus	9 $\frac{831}{2021}$	27871 $\frac{45153}{38273}$	8026992 $\frac{4762}{38273}$	639737 $\frac{3296522267}{38273}$	167229 $\frac{29}{38273}$
Rhætia Disendis	8 $\frac{1272}{2021}$	25520 $\frac{87632}{38273}$	7850016 $\frac{6128}{38273}$	585784 $\frac{3554618984}{38273}$	153125 $\frac{34427}{38273}$
Bolenz Riviera	4 $\frac{116}{2021}$	14551 $\frac{37827}{38273}$	4190729 $\frac{622}{38273}$	333999 $\frac{2512063307}{38273}$	87308 $\frac{30936}{38273}$
Summa	29 $\frac{481}{3767}$	86748 $\frac{63396}{38273}$	24983600 $\frac{77623}{38273}$	1991142 $\frac{4457254096}{35774998273}$	52049 $\frac{8557}{38273}$

Monitum. Postquam res Mathematico more strictè demonstrativo agitata fuit, atq; vice-
versisimo scrutata, inveniendò semper principio et fundamentis cofine factis, à quibus
quantum natura rei patiebatur, rationem et Computum deducta sunt. Jam non expedit
monere, quod res Omnis circa plus et minus aliter, ac præsens Calculus exhibet, in actu pract-

Abb. 1: Technischer Teil der Studie zu einer öffentlichen Fahrstrasse Brunnen-Biasca via Pragelpass des Gelehrten und Oberst Dominik Benedikt von Weber (1689–1766), Schwyz, um 1736 (?). In seiner Haupttabelle mit Mengenangaben zu Länge, Zeitbedarf, Baumaterial, Arbeiten, Menschen und Kosten macht der Abschnitt über das Land Schwyz etwa einen Fünftel der Gesamtstrecke aus.

ten Themen und Berechnungen, soweit sie das Land Schwyz betreffen, skizziert werden. Dargelegt werden zum Beispiel Transportmittel («Lastwagen»), der Zustand der Strassen («Steine im Weg durch Gewitter und Regen») und ein mathematisches Schema zum Aufbau kugelförmiger

Körper. Überdies kommen Baumaterialien («Steine, Felsen, kugelförmige Körper, Kies»), deren Gewicht, Menge, benötigte Transportzeit und Festigkeit zur Sprache sowie die Breite der Strasse («14 Fuss», rund 4.2 m). Damit war sie notabene breiter geplant als der heute bestehende Pragelstrassen-Abschnitt Roggenloch–Pragelpass–Richisau (Glarus) mit durchschnittlich 3.5 m Breite, der für Militär, Alp- und Forstwirtschaft konzipiert wurde (Tabelle, zu 1970–1974). Für den Teil im Land Schwyz, der etwa einen Fünftel der Gesamtstrecke ausmacht, rechnet¹⁰ von Weber mit einer Länge von 35.7 km, sechs Stunden Zeitbedarf,¹¹ mit rund 5.4 Millionen «kugelförmigen Körpern»,¹²

¹⁰ Die den folgenden Zahlen im Original (S. 7–8) kleingeschrieben beigefügten (Bruch?)-Werte sind nicht verständlich. Vielleicht handelt es sich um Untereinheiten.

¹¹ Möglicherweise ist damit die Reisezeit gemeint.

¹² Eventuell handelt es sich dabei um die Elemente der Pflasterung.

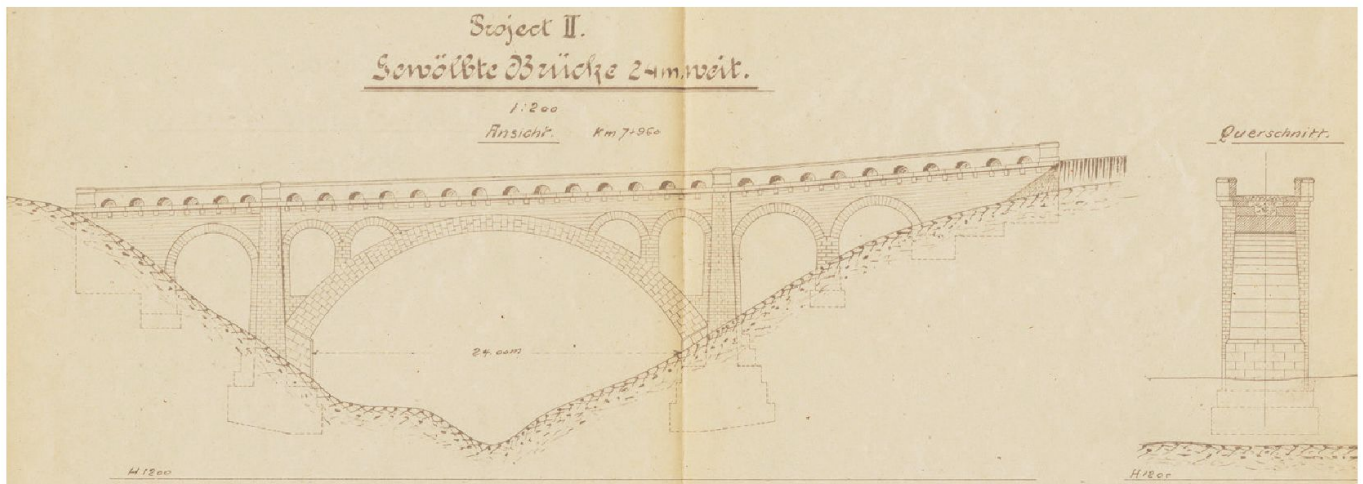


Abb. 2: Ausschnitt aus Kunstbauten-Plan für Strasse Muotathal–Richisau, Ingenieure Müller und Zeerleder, Zürich, um 1906. Die geplante 24 m lange Brücke – sie erinnert an das Steinstafelviadukt der Furka-Oberalp-Bahn – war Teil des ersten Pragelstrassen-Projekts im eigentlichen technischen Sinn, welches zudem einen Abzweiger Pragel–Wägital beinhaltetete. Der Bundesrat lehnte aber 1909 eine Subventionierung ab.

432'000 Viertel Kies, 113'000 Ziegelsteinen, geschlagenen Ziegelsteinen mit einer Fläche von 677'000 Quadratfuss, dem Umgraben und Pflastern im Volumen von 1'354'000 Kubikfuss, 2850 «Menschen» – wohl Arbeitern – und Kosten von 119'000 Gulden.¹³

Dann enthält das Dokument Angaben zu Vermessungen («geodatam expertum») durch «Berge, Hügel, Steigungen, Senkungen, Winkel und Windungen» sowie eine nummerierte Liste mit Ausführungen zu Pfählen (für Schwyz 3762 Stück), zu Massen von Hütten, Werkstätten für Eisen- und Holzbearbeitung, Werkzeugen, Beaufichtigern von Strassen und Werk («inspectores»), zu Architekten und Bauleitung, zur Buchführung, Entschädigung von Grundbesitz (mit ausdrücklicher Nennung von Muotathal), Brücken, Zollstellen (mit Erwähnung der Grenze zwischen Schwyz und Glarus) und Stationen, insbesondere für Pferdewechsel beziehungsweise -erholung am Fuss der Berge. Schliesslich werden drei Blätter erwähnt mit mathematischen Beweisen und Aufwand-Berechnungen sowie eine Rechtfertigung abgegeben für das Verfassen der Studie in lateinischer und nicht in deutscher Sprache.

Das «erste technisch ausgearbeitete Fahrstrassenprojekt über den Pragel» mit Fortsetzung über den Panixer- und Lukmanierpass von 1736 wurde aber nie realisiert.¹⁴ Es stand fast am Anfang einer langen Reihe von vergeblichen Anläufen in einem Zeitraum von rund 250 Jahren für den Bau einer Pragelstrasse (Tabelle).¹⁵ Die Liste spricht beinahe für

sich, dennoch ist im grossen Bogen auf die Gründe der immer und immer wieder lancierten Projekte und deren Nicht-Verwirklichung respektive des in den Jahren 1970–1974 erfolgten Strassenbaus einzugehen.

Hintergründe der Vorstösse für Pragelstrassen-Projekte

Die Einleitung von Dominik Benedikt von Weber enthält Motivationen und Voraussetzungen für den Strassenbau, die in späterer Zeit wiederholt respektive ergänzt wurden. 1929

¹³ Unklar ist, was in der Übersichtstabelle auf den Seiten 7 und 8 unter «Actiones N° 594, [Gulden] 25, [Schilling] 12» zu verstehen ist. Vielleicht geht es um Kosten für Amtshandlungen.

¹⁴ Schuler, Bericht, S. 4.

¹⁵ Nicht aufgenommen wurden Verbesserungen des Saumpfadens am Pragel. Zum Beispiel fasste der Glarner Rat am 1. Juli 1566 einen Beschluss über die beiden «Strassen gegen Jätz und Klöntal». (Winteler, Glarus, S. 56.) Immerhin verweisen die (teilweise) Zuständigkeit der Länder Schwyz und Glarus für den Unterhalt sowie die Nennung eines Zolls auf einen Fernverkehr zwischen Graubünden und Schwyz. (STASZ, Urk. 1655; Akten 1, 187.14; Winteler, Glarus, S. 56.) Siehe auch Gwerder, Liegenschaftsgeschichte 4, S. 130, mit Hinweis auf die Landesrechnung von 1592 mit Ausgaben für Wegarbeiten «hinder dem Pragel»; Weibel, Namenbuch 4, S. 44, zu 1603: «strass über den Pragell». «Der Name Pragel beruht auf einem kleinen Alpstadel einer romanisch sprechenden Bevölkerung.» (Weibel, Namenbuch 4, S. 44.)

hiess es in einem externen Gutachten über den Ausbau des Schwyzer Strassennetzes zu Handen des Baudepartements: «Die *Verordnung über das Strassenwesen im Kanton Schwyz* [von] 1849 kann Wort für Wort auch auf die heutigen Verhältnisse angewendet werden. Heute wie damals gilt, dass der Wohlstand der Bevölkerung eines Landes wesentlich auf zweckmässigen und gut unterhaltenen öffentlichen Strassen beruht, dass es somit eine der vorzüglichsten Pflichten und Aufgaben dieser Behörde ist, durch beförderliche und zweckmässige Verbesserung und Erstellung der Hauptstrassenzüge im Kanton, immerhin mit Rücksicht auf dessen finanzielle Kräfte, dieses so dringende Bedürfnis zu befriedigen, dadurch Handel und Gewerbe zu beleben.»¹⁶ Diese Verordnung blieb bis 1964 in Kraft.¹⁷

Konkret wird von den Experten der Ausbau der Kantonstrassen Luzerner Grenze–Küssnacht–Arth–Lauerz–Schwyz–Brunnen–Urner Grenze; Zuger Grenze–Arth; Brunnen–Gersau; Zürcher Grenze–Pfäffikon–Lachen–Reichenburg–Glarner Grenze; Seedamm–Pfäffikon; Pfäffikon–Schindellegi–Biberbrücke–Sattel–Schwyz; Sattel–Oberarth; Biberbrücke–Einsiedeln sowie der Bezirks- und Gemeindestrassen Gersau–Vitznau; Küssnacht–Greppen als notwendig erachtet. Den Verbesserungen der Strassen Schwyz–Muotathal und im Wägital wird eine zweite Priorität beigemessen, ein Neubau der Pragelpass-Strasse erscheint überhaupt nicht in der Expertise von 1929.

Im Wesentlichen sind darin die Strassenzüge genannt, die bereits in der Verordnung von 1849 im ersten Plan für die Erstellung und den Unterhalt eines kantonalen Strassennetzes aufgelistet wurden.¹⁸ Insbesondere erscheinen sowohl 1849 als auch 1929 die beiden Strassenzüge, die schon in früher Neuzeit als «Heerstrassen» des Landes Schwyz galten. Es handelt sich um die Verbindung zwischen dem inneren und äusseren Kantonsteil über den Sattel und die Landstrasse zwischen der Zürcher und Glar-

ner Grenze, für die in den 1760er- bis 1780er-Jahren überhaupt erste grössere Ausbauarbeiten von Schwyzer Strassen belegt sind.¹⁹

Die Bedeutung einer Pragelstrasse preist ein vom Schwyzer Bezirksschreiber Josef Maria Schuler verfasster Bericht an die Stimmberechtigten des Bezirks «betreffend Bewilligung eines Bezirksbeitrages an den Bau und Unterhalt einer Pragelstrasse» von 1947: «Seit ca. 200 Jahren ist der Ruf nach dem Bau einer Pragelstrasse nie mehr verstummt. Das diesem Rufe zu Grunde liegende Begehren ist trotz aller Rückschläge [...] immer wieder von neuem, immer stärker [...] erhoben worden, was dafür zeugt, dass ihm eine Kraft innewohnt, die von kulturellen und wirtschaftlichen Notwendigkeiten getragen wird. [Es hat] allergrösste Bedeutung für das Muotathal; ihrer Erstellung kommt kantonale, interkantonale und sogar internationale Bedeutung zu.»²⁰ Die Pragelstrasse sei eine Fortsetzung der französischen «Route des Alpes d'hiver» und erschliesse die Voralpenschönheiten der Schweiz auf der Strecke Genfersee–Simmental–Thuner- und Brienersee–Brünig–Vierwaldstättersee–Kerenzerberg–Rheintal. Auch sei sie das fehlende Zwischenglied der wichtigen und kürzesten Verbindung von Les Verrieres an der französischen Grenze nach Liechtenstein–Österreich. In Verbindung mit dem Klausenpass bilde der Pragelpass eine Rundtourstrasse für das Fremdenverkehrszentrum der Zentralschweiz und das volkreiche Zürich und schaffe den Zugang zu den Kurgebieten der Zentralschweiz und von Graubünden und der Ostschweiz. Diese Bedeutung werde sich mit der Erstellung eines Alpenstrassenübergangs Glarus–Graubünden, der bereits beschlossene Sache sei, noch wesentlich erhöhen.²¹ Eine solche Strasse wurde aber nie gebaut, ebensowenig eine Fortführung durch das Greina-Gebiet ins Bleniotal als Alternative zum Ausbau des Gotthards.²²

Schuler fährt fort, dass der Wert der Pragelstrasse in der West-Ost-Quer Verbindung im Herzen der Schweiz liege, im Vergleich mit den viel zahlreicheren Nord-Süd-Alpenübergängen und den Längsstrassen ohne Querverbindung. Ausserdem sei sie eine Wirtschaftsstrasse zwischen Schwyz und dem industriereichen Glarus, verlängere die Reisesaison, fördere Handel und Gewerbe, intensiviere die Land-, Alp- und Forstwirtschaft, schaffe für die Bauzeit der Strasse vor allem für Muotathal Arbeitsplätze und habe Bevölkerungszuwachs zur Folge.

Nicht zuletzt handle es sich bei der Pragelstrasse um eine «Rochade-Linie» im Innern des Landes, die im Zeitalter der West-Ost-Politik einen Wert für die Landesverteidigung besitze. Zum Schluss werden als Vergleiche die positiven

¹⁶ Ammann/Schwarz, Gutachten, S. 5.

¹⁷ Schiedt, Strassengeschichte, S. 18.

¹⁸ Schiedt, Strassengeschichte, S. 20.

¹⁹ Schiedt, Strassengeschichte, S. 8.

²⁰ Schuler, Bericht, S. 23–24.

²¹ Schuler, Bericht, S. 24–25.

²² Vgl. etwa Collenberg Adolf, Greina, in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version: 13.1.2006, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D8817.php> [Status: 25.9.2014].



Abb. 3: Foto von der Pragelpasshöhe – Blick Richtung Muotathal (Südwesten), 1945. Die Aufnahme stammt vom Strasseninspektorat des Kantons Schwyz, das einen Bericht über ein Strassen-Projekt des Bezirksrates Schwyz von 1939/1940 erstellte, welches – wie schon viele zuvor und ein paar danach – nicht über das Planungs-Stadium hinaus gelangen sollte.

volkswirtschaftlichen Auswirkungen des Baus der Klausenstrasse und die militärische Bedeutung der Axenstrasse herangezogen.²³

Diese Argumente fruchteten zwar in der Volksabstimmung vom 30. November 1947 (Tabelle), wie schon eine Güterstrasse über den Prigel nebst einem Strassenbau Prigel–Schweinalp–Wägital²⁴ am 28. November 1937 vom Volk gutgeheissen wurde. Zentral war dabei der Aspekt von Arbeitsbeschaffung als Notstandsmassnahme.²⁵ Weder im einen noch im anderen Fall wurden aber die Arbeiten in Angriff genommen, ja diese – und im Grunde alle bisherigen und späteren Projekte bis unmittelbar vor Baubeginn 1970 – wuchsen kaum wesentlich über die Stufe einer generellen Planung hinaus.

Immerhin liessen der Bezirk Schwyz sowie die Gemeinden Muotathal und Schwyz im Herbst 1939 die Strasse Schwyz–Hinterthal auf 6 m verbreitern und entstand 1940–1944 auf Glarner Seite dank Bundessubventionen die Verbindung Vorauen–Richisau (Kantonsgrenze). Auf Schwyzer Seite kam die Sache nicht in Gang, trotz der Bewilligung der Subvention von 70 % für den Bau der Passstrasse durch die Bundesversammlung am 20. Juni 1939.²⁶

Hindernisse im Kanton Schwyz

Die Steine im Weg zur Verwirklichung der Prigelstrasse lagen auf vielen Ebenen, waren vielfältig und lassen sich nicht einseitig zuordnen (Bund, Kantone Schwyz und Glarus, Bezirk Schwyz, Gemeinde Muotathal, Oberallmeind-Korporation Schwyz, weiteren Privaten; siehe Tabelle). Im Folgenden liegt der Fokus auf den Hindernissen im Kanton Schwyz. Wie bereits ausgeführt, lag die Prigelstrasse in (zu) grosser Konkurrenz zu anderen innerkantonalen Strassenprojekten (Verbindung Inner- und Ausserschwyz über den Sattel, Zürcher–Glarner Grenze, Seedamm Pfäffikon, Axenstrasse und Strasse Gersau–Vitznau). Überdies war die Aufnahme der Letzteren in den Alpenstrassenausbau des Bundes 1937 und die gleichzeitige Zurückstellung der Prigelstrasse für diese ein herber Schlag.²⁷

Wichtige Gründe für einen Rückstand von rund 20 Jahren im Strassenbau des Kantons Schwyz des 19. und der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts gegenüber den Mittel- und Landkantonen waren die knappen Kantonsfinanzen – ein Steuergesetz wurde erst 1936 genehmigt, ein modernes Steuersystem mit Einkommenssteuer 1946 –,²⁸ die lange Zeit prekären Institutionen des Kantons und das Fehlen

²³ Schuler, Bericht, S. 25–28.

²⁴ Die Bedeutung der Abzweigung ins Wägital hatte historische Gründe: Der Viehtrieb aus Innerschwyz erfolgte häufig via Saaspass ins Prigelgebiet. (Freundliche Mitteilung von Erwin Horat, Staatsarchiv Schwyz.)

²⁵ Horat, Weltkriege, S. 155, Kasten «Weltwirtschaftskrise». Die Abstimmungsparole lautete etwa: «Brot durch Arbeit! Schwyzer. Reicht Euch die Hand! 28. Nov. Ja» [mit Abbildung der Prigelstrasse]. (Horat, Weltkriege, S. 156.)

²⁶ Schneeberger, Verkehr, S. 116.

²⁷ Auf Bundesebene wurden aus militärischen Gründen zum Beispiel der Sustenpass und die Bündner Pässe bevorzugt.

²⁸ Straumann Tobias, Die Wirtschaft im 19. Jahrhundert, in: Geschichte des Kantons Schwyz, Bd. 5, Zürich 2012, S. 155.

eines grösseren städtischen Zentrums.²⁹ Die ersten zehn Jahre nach der Kantonalisierung des Strassenbaus 1848 waren von verfassungs-, verwaltungs- und finanzpolitischen Konflikten zwischen dem Kanton und den Bezirken und der Bezirke untereinander geprägt.³⁰ So waren die Bezirke noch Jahrzehnte lang die eigentlich handlungsfähigen – und auch im Strassenbau massgebend mitbestimmenden – Einheiten.³¹ Die ersten kantonalen Strassenprojekte wurden durch eine «abenteuerliche Mischung von Anleihenfinanzierung, althergebrachten Realleistungen und Vorausfinanzierung der Bezirke» realisiert.³² Andererseits konnte sich die kantonale Ebene durch die Aufgaben der Erhaltung und des Ausbaus der Kantonsstrassen allmählich, aber sukzessive stärken; vor allem durch reicher fliessende Bundesmittel seit den 1860er-Jahren.³³

Dieser Prozess vom Schattengebilde eines Staates zu einem handlungsfähigen Kanton war aber langwierig und hindernisreich. Er verunmöglichte immer und immer wieder die Umsetzung des sehr lange gehegten Wunsches nach einer Prugelstrasse, die aber letztlich in der Planung des kantonalen (und interkantonalen) Strassennetzes keine hohe Priorität einnahm.

So war es bezeichnend, dass die Initiative zum heute bestehenden Bau der Prugelstrasse vom damaligen Kommandanten der Reduitbrigade 24, Oberstbrigadier Nicolaus Cramer, ausging. Die im Durchschnitt 3.5 m breite Strasse wurde 1970–1974 als ein Gemeinschaftswerk von



Abb. 4: Aufnahme beim Bau der Prugelstrasse durch das Militär beim Klöndurchlass, Richtung Glarner Grenze, zwischen 1970 und 1974. Die Militär-, Alp- und Forstwirtschaftsstrasse weist gegenüber allen früheren Projekten und dem Saumpfad eine neue Strecken-Führung auf, zum Beispiel auf der westlichen Pass-Seite vom Roggenloch her durch den Bödmerenwald, nicht direkt zum Prugelpass.

Militär, Bezirk Schwyz, Gemeinde Muotathal, Oberallmeind-Korporation Schwyz – und dem Strassenbau- und Oberforstamt des Kantons Schwyz – verwirklicht. Zur Erinnerung: Oberst Dominik Benedikt von Weber hatte in seiner Abhandlung für seine Zeit die Bedeutung der Rechtsvereinheitlichung beim Bau und der Benutzung öffentlicher Strassen unterstrichen.

²⁹ Schiedt, Strassengeschichte, S. 20.

³⁰ Schiedt, Strassengeschichte, S. 21.

³¹ Schiedt, Strassengeschichte, S. 21–22.

³² Schiedt, Strassengeschichte, S. 22.

³³ Schiedt, Strassengeschichte, S. 17–18.

Quellen und Literatur

Ungedruckte Quellen

Staatsarchiv Schwyz

- STASZ, Urk. 1655
Zolltarife für Brunnen, Rothenthurm und den Pragel, 12.8.1758.
- STASZ, cod. 15
Ratsprotokolle 1626–1630.
- STASZ, cod. 60
Ratsprotokolle 1710–1722.
- STASZ, cod. 65
Ratsprotokolle 1722–1736.
- STASZ, cod. 285
Landsgemeindeprotokolle 1764, 29. April–1802, 1. August.
- STASZ, RRP 1848–, Nr. [Laufnummer]
Protokolle des Regierungsrats 1848–.
- STASZ, Akten 1, 47
Grenzen zwischen Schwyz und Glarus 1421–1809.
- STASZ, Akten 1, 187.14
Susten und Zölle im Kanton Schwyz: Verschiedene Zölle und Zollbestimmungen, Nr. 125, Zollrodel in dem Muothathall old auf dem Bragel, 24.9.1725.
- STASZ, Akten 1, 252
Strassen Schwyz, Küssnacht, Sattel–Rothenthurm, Axenstrasse, 16.–19. Jahrhundert: Dossier Pragel 1766 [unnummeriert].
- STASZ, Akten 2, 11, 837
Regierungsratsakten 1848–1903: Strassenwesen, Finanzielles; darunter: Kanton Schwyz. Kantonsstrassen. Auszug aus Rechenschaftsberichten 1848–1928. Gründung und Bau der Eisenbahnen im Gebiet des Kantons Schwyz 1846–1896, bearb. von Willy Abegg, Strasseninspektor/Th. Kälin, dipl. ing., März 1951.
- STASZ, Akten 3, 11, [Theke, Faszikel]–3, 14, [Theke, Faszikel]
Regierungsratsakten 1928–1969 [zu Pragelstrasse]: 19.167–19.169, 19.173–19.175, Bauwesen (Kantonsstrassen: Neubauten und Korrekturen) 1928–1937; 25.22–25.36, Bauwesen (Kantonsstrassen: Neubauten und Korrekturen) 1934–1939; 26.176; 141.424, 141.455, Justiz (Arbeitslosenversicherung und -fürsorge, Arbeitsbeschaffung) 1937.
- STASZ, Akten 3, 2
Akten des Kantonsrates 1928–1969 [zu Pragelstrasse]: 1013.9, Kantonsratsakten 1943, Varia, Antrag der kantonsrätlichen Pragelstrassenkommission; 1014.4, Kantonsratsakten 1944, November 28./29., Materialien zum Kantonsratsbeschluss [KRB] betreffend Bau und Unterhalt der Pragelstrasse; 1015.6, Kantonsratsakten 1946, Varia, 3. Protokoll der kantonsrätlichen Pragelstrassenkommission; 1015.10, Kantonsratsakten 1947, Varia, KRB über den Bau und Unterhalt einer Strasse vom Hinterthal über den Pragel an die Kantonsgrenze Schwyz–Glarus durch den Kanton Schwyz; 1036.9, Pragelstrassenkommission 1944, 25.7.1944–17.11.1944, Protokolle.

- STASZ, Akten 3, 3, 12.41 [prov.], 85 [prov.]
Akten der Departemente 1928–1969: Baudepartement, 12.41 [provisorische Lokatur], Kantonsstrassen, 85. Pragelstrasse [aus Nachlass Regierungsrat Cäsar Bachmann] 1931–1947; darunter: Die Pragelstrasse, bearb. von Alfred Strüby, Chef des eidgenössischen Meliorationsamtes, 32 S., 20.5.1939 [zit.: Strüby, Pragelstrasse].
- STASZ, Akten 3, 3, 12.41 [prov.], 86 [prov.]
Akten der Departemente 1928–1969: Baudepartement, 12.41 [provisorische Lokatur], Kantonsstrassen, 86. Pragelstrasse [aus Nachlass Regierungsrat Cäsar Bachmann] 1934–1945.
- STASZ, Akten 3, 3, 12.41 [prov.], 2. Ablieferung
Akten der Departemente 1928–1969, Baudepartement, 12.41 [provisorische Lokatur], Kantonsstrassen, 86. Pragelstrasse, 2. Ablieferung, Situationen bei Richisau, Passhöhe, Profile 1934.
- STASZ, Akten 3, 3, 34.58 [prov.], Erg. 6 und 7 [prov.]
Akten der Departemente 1928–1969: Baudepartement, 34.58 [provisorische Lokatur], Pragelstrasse, Ergänzungen 6 und 7; in Erg. 6: Pragelstrasse. Vorgeschichte [1896–1969], J. Gasser, Projektleiter Tiefbauamt, 8 S. [zit.: Gasser, Pragelstrasse].
- STASZ, Deposita, Familien und Private, 126, Familienarchiv von Weber.
- STASZ, Plan- und Kartensammlung A, 96
Nideröst Jost Rudolf. Plan einer Wegverbindung zwischen den Hauptorten. Grenzgebiet zwischen Glarus und Schwyz am Pragel, 1756 [Verfilmung eines Dias; Original im Landesarchiv Glarus].
- STASZ, Plan- und Kartensammlung (aussortierte Pläne Akten 2)
Pragelstrasse, Pläne [aussortiert von Archivar Hermann Bischofberger aus: STASZ, Akten 2], 1891/1892, 1905/1906 [ohne Signatur].

Gedruckte Quellen

- Ammann/Schwarz, Gutachten
Ammann E./Schwarz A., Gutachten über den Ausbau des Strassennetzes, dem Direktor des Baudepartements des Kantons Schwyz am 28. September 1929 übergeben, Manuskript [in Bibliothek Amt für Kultur des Kantons Schwyz].
- Dettling, Geschichtskalender
Dettling Alois, Schwyzer Geschichtskalender, Schwyz 1897–1934.
- Id
Schweizerisches Idiotikon. Wörterbuch der schweizerdeutschen Sprache, Bd. 1–, gesammelt auf Veranstaltung der Antiquarischen Gesellschaft in Zürich unter Beihilfe aus allen Kreisen des Schweizervolkes, Frauenfeld 1881–.
- Japanesen, Pragel
[Japanesengesellschaft], Alles über den Pragel. Grosses historisches Fest-Spiel zur Eröffnung der Pragel-Strasse im Jahre 2000: aufgeführt am Schmutzigen Donnerstag 1908 nachmittags 1 Uhr auf dem Hauptplatz der Residenz Schwyz, Schwyz 1908.

- Oberallmeind, Inventar
 Inventar des offenen Geländes der Oberallmeind-Korporation Schwyz. Anhang: Servituten-Verzeichnis. Bestand im Jahre 1880, Schwyz 1881.
- Ober- und Unterallmeind, Korporationsgüter
 Verzeichnis der den beiden Korporationen Ober- und Unterallmeind [...] zugehörigen Korporationsgüter. Verzeichnis und Ausscheidung der Pflichten und Lasten derselben Korporationen und derjenigen des Bezirks oder Staats, Schwyz 1857.
- Oss, Prigel
 [Oss Mario], Prigel – vom Saumweg zur Pass-Strasse. Offizielle Übergabe der Prigelstrasse an die zivilen Behörden durch Kdt Geb AK 3, KKdt F. Wille, 2. Oktober 1974, o. O., 1974.
- Prigelstrasse-Aktions-Komitee, Notwendigkeit
 Prigelstrasse-Aktions-Komitee, Die Prigelstrasse, eine militärische Notwendigkeit, Schwyz, o. J., S. 1–20.
- RBR
 Rechenschaftsbericht des Regierungsrates an den Kantonsrat, 1848/49–.
- Schibig, Prigel
 Schibig Augustin, Historisches über den Kanton Schwyz A – D. Prigel, in: MHVS, 94/2002, S. 136–137.
- Schuler, Bericht
 Schuler Josef Maria, Bericht und Antrag des Bezirksrates Schwyz an die Stimmberechtigten des Bezirkes Schwyz betreffend Bewilligung eines Bezirksbeitrages an den Bau und Unterhalt einer Prigelstrasse, Schwyz 1947.
- Studien Prigelstrasse
 Studien für die Prigelstrasse, in: Zeitschrift des Vereins Schweizerischer Konkordatsgeometer, 3/1905, Heft 5, S. 57–58.
- Varenius/Newton, Geographia
 Varenius Bernhardus/Newton Isaac, Geographia generalis. In qua affectiones generales telluris explicantur, Cambridge 1681.
- Wyler, Prigelstrasse
 Wyler Eugen, Prigelstrasse. Sonderausgabe, in: Glarnerland und Walensee, Nr. 8, 32/1927.
- Literatur**
- Dürst, Scheuchzer
 Dürst Arthur, Johann Jakob Scheuchzer als Kartograph, in: Berner Geographische Mitteilungen, 1973–1974, S. 8.
- Gwerder, Liegenschaftsgeschichte 4
 Gwerder Alois, Liegenschaftsgeschichte Muotathal–Illgau, Bd. 4: Stalden–Kreuz–Bisisthal, Schwyz 1993.
- Henggeler, Flüeler
 Henggeler Rudolf, P. Norbert (Eduard) Flüeler von Stans, in: Professbuch der Fürstl. Benediktinerabtei U. L. Frau zu Einsiedeln, Zug [1933] (Monasticon-Benedictinum Helvetiae, Bd. 3), S. 605–606.
- Hoppe, Strassen- und Wegnetz
 Hoppe Peter, Das innerschweizerische Strassen- und Wegnetz im Jahr 1801. Eine Auswertung der helvetischen Strassenklassierung im Kanton Waldstätten, in: Gfr., 158/2005, S. 211–249.
- Horat, Eisenbahn
 Horat Erwin, Mit der Eisenbahn über den Prigel (1911), in: Bote der Urschweiz, Nr. 3, 5.1.2011, S. 4.
- Horat, Weltkriege
 Horat Erwin, Die Zeit der Weltkriege, in: Geschichte des Kantons Schwyz, Bd. 4, Zürich 2012, S. 147–165.
- Jacober, Weber, Dominik Benedikt von
 Jacober Ralf, Weber, Dominik Benedikt von, in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version: 3.4.2013, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D46393.php> [Status: 3.9.2014].
- Kälin, Prigelstrasse
 Kälin Walter, Die Prigelstrasse, in: Technische Mitteilungen für Sappeure, Pontoniere und Mineure, 38/1973, Nr. 1, S. 1–8.
- Kurhaus Richisau
 (1830) Kurhaus Richisau, in: www.kloental.com [Status: 22.9.2014].
- Landolt, Strassenbau
 Landolt Oliver, Strassenbau und Strassenunterhalt in spätmittelalterlicher Zeit nach zentralschweizerischen Quellen, 163/2010, S. 27–72.
- Marti, Scheuchzer
 Marti Hanspeter, Scheuchzer, Johann Jakob, in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version: 20.11.2012, in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version: 17.8.2011, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D14622.php> [Status: 19.9.2014].
- Marti-Weissenbach, Pragelpass
 Marti-Weissenbach Karin, Pragelpass, in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version: 17.8.2011, <http://www.hls-dhs-dss.ch/textes/d/D8856.php> [Status: 30.8.2014].
- Meyer von Knonau, Kanton Schwyz
 Meyer von Knonau Gerold, Der Kanton Schwyz, St. Gallen/Bern 1835 (Neudruck: Editions Slatkine 1978) (Historisch-geographisch-statistisches Gemälde der Schweiz, fünftes Heft).
- Militärischer Strassenbau
 [aws.], Militärischer Strassenbau am Prigel, in: Neue Zürcher Zeitung, Nr. 434, 17.9.1972, S. 35.
- Ochsner, Strassenwesen
 Ochsner Martin, Schwyz und der Verkehr über den St. Gotthard, II. Das schwyzerische Strassenwesen, in: MHVS, 35/1927, S. 5–156.
- Ochsner, Zollwesen
 Ochsner Martin, Schwyz und der Verkehr über den St. Gotthard, III. Das schwyzerische Zollwesen, in: MHVS, 36/1929, S. 1–156.
- Schiedt, Strassengeschichte
 Schiedt Hans-Ulrich, Strassengeschichte des Kantons Schwyz vom 19. Jahrhundert bis in die Gegenwart, Schwyz 2014.
- Schiedt, Verkehrswege
 Schiedt Hans-Ulrich, Verkehrswege, Verkehrsbedingungen und Verkehrskapazitäten in der Zentralschweiz im ausgehenden 18. und im 19. Jahrhundert, in: Gfr., 163/2010, S. 109–136.

- Schiedt, Wegnetze
 Schiedt Hans-Ulrich, Wegnetze und Mobilität im Ancien Régime, in: Schweizerische Zeitschrift für Geschichte, 49/1999, S. 16–34.
- Schneeberger, Verkehr
 Schneeberger Paul, Verkehr 1712–2005, in: Geschichte des Kantons Schwyz, Bd. 5: Wirtschaft und Gesellschaft 1712–2010, Zürich 2012, S. 100–123.
- Thomann, Prigel
 Thomann Hans, Prigel – ein Strassenprojekt im Wandel der Zeit, in: Glarnerland/Walensee, 21/1985, S. 7–9.
- Walder, Prigelstrasse
 Walder Franz, 125 Jahre Bundesamt für Landwirtschaft. Prigelstrasse: ein steiniger Weg zur Verbindung zweier Kantone, in: Geomatik Schweiz: Geoinformation und Landmanagement, 105/2007, S. 467–469.
- Weibel, Namenbuch 4
 Weibel Viktor, Schwyzer Namenbuch. Die Orts- und Flurnamen des Kantons Schwyz, Bd. 4: Pl–Sto, unter Mitarbeit von Albert Hug, Schwyz 2012.
- Winteler, Glarus
 Winteler Jakob, Glarus. Geschichte eines ländlichen Hauptortes, Glarus 1961.
- Wyrsh-Ineichen/Wyrsh-Ineichen, Réduit
 Wyrsh-Ineichen Gertrud/Wyrsh-Ineichen Paul, Im Réduit. Der Kanton Schwyz während des Zweiten Weltkrieges. Situationen und Ereignisse, über die damals nicht alles in der Zeitung stand, in: MHVS 87/1995, S. 81–108.
- Wyrsh-Ineichen/Wyrsh-Ineichen, Reiseberichte
 Wyrsh-Ineichen Gertrud/Wyrsh-Ineichen Paul, in: Unbekannte Reiseberichte über den Kanton Schwyz und Umgebung zur Biedermeierzeit, in: MHVS, 85/1993, S. 27–98.

Anläufe für den Bau der Pragelstrasse

Datum	Aussteller ¹	Projekt(-Idee): Inhalt	Beleg Quelle/Literatur
1711, 1. Juli	Landrat, dreifacher	Instruktion für die Tagsatzung (<i>«Johanni Jahrrechnung»</i>) in Baden: <i>«Es sollen [...] die Herren bey den [...] Ehrengesandten von [...] Glarus sich informieren lassen, wass Intentions die seyen wegen der projectierten Strass über den Pragel in Weltschlandt.»</i>	STASZ, cod. 60, S. 93, 96; Dettling, Geschichtskalender 1908, S. 38
1736 (?)	Dominik Benedikt von Weber (1689–1766)	Studie Fahrstrasse Brunnen–Muotathal–Glarus–Dissentis–Blenio–Riviera–Biasca.	STASZ, Depos., Familien und Private, 126, Familienarchiv von Weber, 3.5; Kälin, Pragelstrasse, S. 1; Schuler, Bericht, S. 4–5; Walder, Pragelstrasse, S. 467
1756	Jost Rudolph von Nideröst (1686–1770)	<i>«Endtwurff des Weegs und Situs von Schweyz über den Bragel nacher Glarus. Mit einigen Anmerckungen, in einem gemachten Spatziergang den 5 und 6 Augst.»</i>	Landesarchiv Glarus [Original]; STASZ, Plan- und Kartensammlung A, 96 [Verfilmung ab Dia]
1766, 1. Mai	Landsgemeinde	<i>«Es trachte [...] Meister Joseph Frantz Erler vor, wie das Er von Ihr Fürstl. Gnaden zu Dissentis ein Schreiben wegen Machung des Weges über den Pragel empfangen habe, welcher desswegen eine Unterredung zwischen [...] Schwitz und Glarus und [...] Dissentis verhoffe.»</i> (STASZ, cod. 285) Begleitschreiben (Kopie) von Schwyz an Glarus mit dem Ziel, dass <i>«der vor Jahren schon im Wurff gelegene² Pass aus – und in – Italien über den Pragel eingeführet und in Stand gesetzt würde»</i> . (STASZ, Akten 1, 252)	STASZ, cod. 285, S. 211–212; STASZ, Akten 1, 252; Kälin, Pragelstrasse, S. 1; Ochsner, Strassenwesen, S. 7; Schneeberger, Verkehr, S. 116; Schuler, Bericht, S. 5
1766, 25. Mai	Landsgemeinde Glarus	<i>«Disere neuwe Einrichtung eines Passes [ist] von bedenklicher Wichtigkeit [...], so seyndt wir uneinmahlen nicht eingetretten, sonderen [haben] unserem Landt Rath [die Sache] übergeben.»</i>	STASZ, Akten 1, 252; Ochsner, Strassenwesen, S. 7
1767	Landsgemeinde Glarus	<i>«Der Bau [unterblieb] wegen vor-dringlicher Erstellung innerkantonaler Strassen.»</i> (Kälin)	Kälin, Pragelstrasse, S. 1; Schuler, Bericht, S. 5

¹ Ohne Nennung einer Ortsbezeichnung beziehen sich die Angaben jeweils auf Schwyz.

² Id 16, Sp. 1431–1432: «In Wurf kommen», auftreten, im Vordergrund stehen.

Datum	Aussteller	Projekt(-Idee): Inhalt	Beleg Quelle/Literatur
1781 (?)	Landsgemeinde	«Im Anfange der Achtzigerjahre [...] beschloss die Landsgemeinde, drei Ingenieure sollten den Weg über den Prigel beaugenscheinigen, abstecken und die Kosten berechnen; [...] da Uri [...] befürchtete, die Anlegung einer Strasse nach Glarus und von da nach Graubünden möchte der Gotthardstrasse schädlich werden, blieb man bei der Untersuchung stehen und sagte: «Dem Feind wolle man das Land nicht öffnen.»» (Meyer von Knonau)	Meyer von Knonau, Kanton Schwyz, S. 289; Schibig, Bragel, S. 136
1801	Helvetische Behörden, Kanton Waldstätten	Strassenklassierung: «5. Classe [Saumwege]. [Distrikt] Swiz. 10. Von Muthathal über den Bragel. [...] Fängt an im Muthathal, und endet im Cleinthal (Kleenthal) Kanton Linth. [...] Geht über die Alpen. [...] Eine Bergstrasse.»	Hoppe, Strassen- und Wegnetz, S. 239
1836	Oberallmeind-Korporation	«[Vom Fruttli] bis an die Glarner-Gränze Richlisau, über Bergen und Prigel, liegt die Pflicht des Unterhalts sowohl für den Fuss- als Fuhr-Weg, Brücken und Grube dem Staat ob.»	Ober- und Unterallmeind, Korporationsgüter, S. 61; Gwerder, Liegenschaftsgeschichte 4, S. 132
1840, 1853		«Saumweg zu Fahrsträsschen ausgebaut» [auf Glarner Seite].	Kurhaus Richisau
1854, 27. September	Standeskommission Glarus	Anregung zu fahrbarer Verbindung Richisau–Prigelpass–Muotathal.	STASZ, Akten 2, 11, 837; Strüby, Prigelstrasse, S. 1–2; Schneeberger, Verkehr, S. 116
1855–1856	Strasseninspektor und Strasseningenieur, kantonaler	Berechnungen zur Länge (total 65'000 Fuss, 52'000 auf Schwyzer Gebiet) und zu Kosten (für Schwyz Fr. 52'000.– oder Fr. 36'400.–) eines 6 Fuss breiten Fahrweges (pro laufenden Fuss 70 Rappen oder 1 Franken). «Der Bau [unterblieb] wegen vor-dringlicher Erstellung innerkantonalen Strassen.» (Kälin)	STASZ, Akten 2, 11, 837; Strüby, Prigelstrasse, S. 3–5; RBR 1855/1856, S. 64; Kälin, Prigelstrasse, S. 1; Schuler, Bericht, S. 5
1857	Private	Im glarnerischen Richisau Erweiterung einer Molken-Kuranstalt durch ein Kurhaus (Gasthaus).	Kurhaus Richisau; Thomann, Prigel, S. 7; Winteler, Glarus, S. 63

Datum	Aussteller	Projekt(-Idee): Inhalt	Beleg Quelle/Literatur
1860, 3. Oktober	Regierungsrat Glarus	Ersuchen an Regierungsrat Schwyz, auf die Frage der Korrektur der Prugelstrasse einzutreten.	STASZ, Akten 2, 11, 837; Strüby, Prugelstrasse, S. 5; RBR 1860, S. 9; Schuler, Bericht, S. 5
1861, 24. April	Regierungsrat	Auftrag an Baudepartement (Strasseninspektor) für Plan und Kostenberechnung eines Saumwegs von 5 bis 6 Fuss Breite. Der Bezirksrat Schwyz kann bei der Planung seine Wünsche einbringen.	STASZ, Akten 2, 11, 837; Strüby, Prugelstrasse, S. 5–6; RBR 1861, S. 16; Kälin, Prugelstrasse, S. 1; Schuler, Bericht, S. 5
1864, 12. September	Standeskommission Glarus; Regierungsrat	Ersuchen von Glarus um Unterhandlungen mit Schwyz zwecks Erstellung einer besseren Verbindung über den Pragelpass. Dem Kanton Schwyz sollen weder Erstellungs- noch Unterhaltskosten zufallen (sondern Bund, Bezirken, Gemeinde Muotathal, Oberallmeind-Korporation Schwyz). (RBR)	STASZ, Akten 2, 11, 837; Strüby, Prugelstrasse, S. 6; RBR 1864, S. 10; Schuler, Bericht, S. 5
1864, 7. November	Regierungsrat Glarus; Regierungsrat	Übereinkunft zur Planung und Kostenberechnung der Prugelstrasse mit einer Breite von 14 Fuss und maximalen Steigung von 9–10% (Projektierung durch die Ingenieure der Kantone Schwyz und Glarus). Der Kanton Schwyz könne nur die Kosten für die Planbearbeitung übernehmen. (RBR)	STASZ, Akten 2, 11, 837; Strüby, Prugelstrasse, S. 6; RBR 1864, S. 85–86; Schuler, Bericht, S. 6
1865	Strasseningenieure, kantonale, Schwyz und Glarus; Bezirk Schwyz	Beginn Planaufnahmen. Finanzielle Engpässe des Kantons Schwyz infolge des Ausbaues seiner innerkantonalen Strassen, der Axenstrasse und der Beteiligung am Gotthardbahnbau. Eröffnung Bezirksstrasse Schwyz–Muotathal (bis Gemeindegrenze); Teil des Prugelstrassenprojekts.	Strüby, Prugelstrasse, S. 6; Kälin, Prugelstrasse, S. 1; Schneeberger, Verkehr, S. 116; Schuler, Bericht, S. 6
1866, 27. Juli	Standeskommission Glarus	Mitteilung an Schwyz, dass die Pläne auf Glarner Kantonsgebiet erstellt seien.	Strüby, Prugelstrasse, S. 6; Schuler, Bericht, S. 7
1868, 21. Oktober	Strasseninspektor, kantonaler	Schwyz hat zu den Planaufnahmen erst eine kleine Feldarbeit durchgeführt. In der Folge Streit zwischen der Regierung und dem (alt) Strasseninspektor um Ablieferung der Planung.	Strüby, Prugelstrasse, S. 6–7
1871, Dezember	Regierungsrat Glarus	Ersuchen an Schwyz, die Frage des Prugelstrassen-Baus zu erwägen.	Strüby, Prugelstrasse, S. 7

Datum	Aussteller	Projekt(-Idee): Inhalt	Beleg Quelle/Literatur
1872	Landsgemeinde Glarus	Unterstützung des Baus fahrbarer Strassen über Klausen-, Prigel- und Panixerpass, wenn die Nachbarkantone diese Strassen auf ihrem Gebiet fortsetzen und durch den Bund subventioniert werden.	Schuler, Bericht, S. 7
1872, 4. Oktober	Regierungsrat	Bericht des Baudepartementes, dass es nicht gelungen sei, einen Ingenieur für die Planung zu engagieren (wegen anderweitiger Beschäftigung an der Wädenswil-Einsiedeln-, der Gotthard- und der Kaltbad-Rigi-Scheidegg-Bahn und wegen fehlender « <i>technischer Bildung</i> » der Kandidaten).	Strüby, Prigelstrasse, S. 7–8
1873	Private	Bau eines Kurhauses (Hotel) im Richisau.	Kurhaus Richisau; Winteler, Glarus, S. 63
1874, 1875		«Anläufe zum Bau einer Strassenverbindung ins Muotatal.» «Glerner Zeitung»: « <i>Die Oefnung des Pragelpasses würde [...] sich [...] für das Wäggethal und die March vortheilhaft gestalten. Wie leicht wäre eine Verbindung von den Schwyzenalpen aus nach dem Wäggethal zu bewerkstelligen.</i> »	Marti-Weissenbach, Prigelpass; Muotathal, in: Bote der Urschweiz, Nr. 56, 17.7.1875, S. 3
1880	Oberallmeind-Korporation	Fahrweg von Bergen nach Klön (Unterhaltspflicht Bezirk).	Oberallmeind, Inventar, S. 63–64; Gwerder, Liegenschaftsgeschichte 4, S. 132
1884		«Die Glarnerblätter besprechen [...] die Zweckmässigkeit der Erstellung der Klausen- und namentlich der Prigelstrasse. Ob jetzt der richtige Moment? (Bote)»	Gwerder, Liegenschaftsgeschichte 4, S. 132
1886		«Die Richisauer Strassengenossenschaft hat [...] ein Verbot erlassen, auf der neu erbauten Strasse mit den Alpsenten auf oder ab den Schwyzer Alpen zu fahren. Gegen dieses Verbot hat die [Oberallmeind] Schwyz Beschwerde erhoben. (Zeitungsmeldungen Bote)»	Gwerder, Liegenschaftsgeschichte 4, S. 132
1890	Regierungsrat	Verbindungsaufnahme wegen Prigelstrasse mit Glarus, nachdem dort die Erstellung der Klausenstrasse in den Vordergrund trat.	Kälin, Prigelstrasse S. 2; Schuler, Bericht, S. 7; Strüby, Prigelstrasse, S. 8

Datum	Aussteller	Projekt(-Idee): Inhalt	Beleg Quelle/Literatur
1891–1892	Regierungsrat	Vertrag mit Ingenieur B. Leu, Luzern, für ein generelles Projekt mit 8–10 % Steigung (Massstab 1:5000 mit Situation, Längen-, Querprofilen und Kostenvoranschlag). Projektierungskosten von Fr. 2400.– tragen Kanton, Bezirk und Oberallmeind. Voranschlag Strasse: Fr. 1'061'750.– (pro Laufmeter Fr. 53.76).	STASZ, Akten 2, 11, 837; STASZ, Plansammlung (aussortierte Pläne Akten 2); RBR 1891, S. 106; Schuler, Bericht, S. 7; Strüby, Pragelstrasse, S. 8–9
1892	Landsgemeinde Glarus	Beschluss zum Bau der Klausenstrasse (Eröffnung 1899).	Schuler, Bericht, S. 8
1896–1900	Bezirk Schwyz; Oberallmeind-Korporation	Erstellung Bergensträsschen (Muotathal–Gutenthalboden) mit 2.5–3 m Breite und Steigung bis zu 20%. Kosten: Fr. 55'335.42. Bezirk Schwyz trägt Fr. 25'572.42; Bund Fr. 8584.25; Oberallmeind-Korporation Schwyz Fr. 21'178.75.	Schuler, Bericht, S. 8; Strüby, Pragelstrasse, S. 9
1900, 11. Januar	Regierungsrat Glarus	Anfrage an Schwyz betreffend gemeinsamem Vorgehen beim Pragelstrassen-Projekt.	Kälin, Pragelstrasse, S. 2; Schuler, Bericht, S. 8; Strüby, Pragelstrasse, S. 10
1900, 31. Oktober	Regierungsrat Schwyz und Glarus	Gesuch an Bundesrat zur Beantragung des Baus einer fahrbaren Pragelstrasse an die Bundesversammlung.	Schuler, Bericht, S. 8
1900, 27. November	Bundesrat; Regierungsrat Schwyz und Glarus	Konferenz Bund–Schwyz–Glarus zur Subventionierung und den technischen Anforderungen an die Planung.	Schuler, Bericht, S. 8
1901, 6. Juli	Bundesrat	Antrag auf Subventionierung der Pragelstrasse an die eidgenössischen Räte, aber auch Verschiebung um zwei Jahre, bis sich Finanzlage des Bundes besser abgeklärt habe (Ausgaben für Rhätische Bahn und Simplontunnel).	Schuler, Bericht, S. 9
1901, 27. November	Kantonsrat	Ermächtigung Regierungsrat zu technischen Vorarbeiten für Pragelstrasse inklusive Abzweigung Prigel (Schwyzerwald)–untere Saasalp–Schweinalp–Brüschalp–Wägital. Bedingung: Bezirk Schwyz, Oberallmeind-Korporation und Gemeinde Muotathal übernehmen $\frac{2}{3}$ der Kosten der Planung der Pragelstrasse, der Bezirk March $\frac{1}{3}$ der Kosten für Abzweigung nach Innerthal.	STASZ, Akten 2, 11, 837; RBR 1901, S. 148; Schuler, Bericht, S. 9

Datum	Aussteller	Projekt(-Idee): Inhalt	Beleg Quelle/Literatur
1903, 9. Juni	Regierungsrat	Vertrag zur Planung Strasse Schwyz–Muotathal–Glarnergrenze mit Ingenieuren Müller und Zeerleder in Zürich und für die Strasse Innerthal–Anschluss Pragelstrasse mit Ingenieur C. Schmid in Weesen. Projektierungskosten für das erste Projekt: Fr. 21'837.27; für das zweite: Fr. 8086.70.	STASZ, Akten 2, 11, 837; RBR 1903, S. 178; Schuler, Bericht, S. 9–10
1906, 3. Mai	Ingenieure Müller und Zeerleder; Schmid	Abgabe der Projekte: Müller und Zeerleder: 17.7 km lange Strasse Muotathal–Richisau, 5 m breit, maximale Steigung 8 %, Kostenvorschlag: Fr. 1'607'000.–; C. Schmid: Strasse Pragel–Schweinalp–Wägital, 3.6 m breit, maximal 9 % Steigung. Glarner Planung im Rückstand wegen Variantenausarbeitung aufgrund des Klöntal-Stausee-Projekts.	STASZ, Plansammlung (aussortierte Pläne aus Akten 2); Studien, Pragelstrasse, S. 57–58; Gasser, Pragelstrasse, S. 1; Kälin, Pragelstrasse, S. 2; Strüby, Pragelstrasse, S. 10
1908, Schmutziger Donnerstag	Japanesengesellschaft, Schwyz	«Alles über den Pragel. Grosses historisches Fest-Spiel zur Eröffnung der Pragelstrasse im Jahre 2000.»	Japanesen, Pragel
1908, 7. April	Regierungsrat Schwyz und Glarus	Projekteingabe zuhanden Bundesrat und Bundesversammlung: Pragelstrasse von Schwyz bis Glarus mit Abzweigung Pragel–Wägital–Siebnen mit Vorschlag: Schwyz–Muotathal, Länge 13.5 km [...], Fr. 780'000.–. Muotathal–Glarnergrenze, Länge 17.416 km [...]: Muotathal–Himmelbach, Länge 8.036 km [...], Fr. 1'158'000.–; Himmelbach–Passhöhe, Länge 4.206 km [...], Fr. 386'000.–; Passhöhe–Glarnergrenze, Länge 5.174 km, Fr. 670'000.–. Verwaltungskosten und Bauleitung: 266'000.–. Verzinsung Baukapital: Fr. 140'000.–. Gesamtkosten: 3'400'000.–. Beantragte Bundessubventionen: Kanton Schwyz 90 %, Kanton Glarus 80 %.	Schuler, Bericht, S. 10–11
1909, 27. April	Bundesrat	Ablehnung der Subventionierung der Pragelstrasse wegen angespannter Bundesfinanz-Lage.	Kälin, Pragelstrasse, S. 2; Schuler, Bericht, S. 11
1909–1911	Regierungsrat Schwyz und Glarus	Weitere erfolglose Schritte der Regierungen.	Schuler, Bericht, S. 11

Datum	Aussteller	Projekt(-Idee): Inhalt	Beleg Quelle/Literatur
1911	Private	Konzessionsgesuche für eine Eisenbahn Brunnen–Muotathal–Pragelpass–Glarus, 49.2 km Länge, 8 Millionen Franken Budget, und für eine «geleiseloze Autobahn» (Projekte nicht realisiert).	Horat, Eisenbahn; Winteler, Glarus, S. 58 Vgl. auch Schneeberger, Verkehr, S. 108 [mit Quellen und Literatur]
1913, 1915	Oberallmeind	Initiativen für Gütersträsschen über den Pragel als Grundlage für die Schaffung einer Strasse (aus finanziellen Gründen nicht weiter verfolgt).	Kälin, Pragelstrasse, S. 2; Schuler, Bericht, S. 11
1927	Initiativkomitee ³	Strassen-Projekt (nicht umgesetzt).	Kälin, Pragelstrasse, S. 2; Schuler, Bericht, S. 11
1927, August	Verkehrsverein für den Kanton Glarus	Sondernummer «Glarnerland und Walensee» mit Werbung für Pragelstrasse durch Glarner Politiker und Wirtschafts-Exponenten.	Wyler, Pragelstrasse; Thomann, Pragel, S. 8
1929, 28. September	Ammann E.; Schwarz A.	Gutachten über den Ausbau des Strassennetzes für das Baudepartement: Strasse über Pragelpass wird nicht erwähnt. Erst in zweiter Linie sollen Strassen durchs Wägital und Schwyz–Muotathal verbessert werden.	Ammann/Schwarz, Gutachten, S. 5–6
1929, 20. Oktober	Oberallmeind	Vorstoss für Pragelgüterstrasse.	Schuler, Bericht, S. 11–12
1931, 29. April	Bezirksrat Schwyz	Versprechen einer Güterstrassen-subvention (18%) und eines Betrags für den Auskauf des Bezirks vom Pragelweg-Unterhalt.	Schuler, Bericht, S. 12
1931, September	Oberallmeind	Augenschein der Interessenten der Kantone Schwyz und Glarus.	STASZ, Akten 3, 3, 12.41 [prov.], 85 [prov.], Protokoll Oberallmeind; Projekt Güterstrasse Bergen–Richisau, Situation 1:2000, 7.8.1931, Karl Zündt; Strüby, Pragelstrasse, S. 11
1931, 18. Oktober	Oberallmeind	Projekt-Auftrag für eine 3.6 m breite Güterstrasse Bergen–Pragel–Richisau und für Ausbau des Stalden-Bergen-strässchens (mit Bezirk Schwyz und Gemeinde Muotathal).	Schuler, Bericht, S. 12; Strüby, Pragelstrasse, S. 11

³ Es handelt sich um das erste Auftreten des Initiativkomitees für den Bau der Pragelstrasse.

Datum	Aussteller	Projekt(-Idee): Inhalt	Beleg Quelle/Literatur
1932/1933	Kulturingenieur Karl Zündt, Schwyz	Voranschlag: Strassenbreite 3.60 m, maximale Steigung 10%, Länge 9.04 km; für Bergen–Pragelpass Fr. 175'000.–; für Pragelpass–Richisau Fr. 320'000.–. Ausbau der Stalden–Bergenstrasse Fr. 85'000.–. Projekt in technischer Hinsicht ungenügend und nicht finanzierbar.	STASZ, Akten 3, 3, 12.41 [prov.], 2. Ablieferung; Schuler, Bericht, S. 12; Strüby, Prugelstrasse, S. 11
1934, 24. März	Regierungsrat Glarus und Schwyz	Gemeinsam mit Schwyz, den Bundesrat anfragen betreffend Bau der Prugelstrasse als Notstandsarbeit des Bundes gegen Arbeitslosigkeit. Schwyz kann keinen Kantonsbeitrag an Bau leisten (Priorität Ausbau bestehender Strassen; kein modernes Steuergesetz).	STASZ, RRP 1934, Nr. 607; STASZ, Akten 3, 11, 25.22.
1934, 9. Oktober; 15. November	Regierungsrat	Alpenstrassen-Subvention des Bundes für Prugelstrasse beantragen: Begründung: militärische und wirtschaftliche Landesverteidigung. Projekte Müller und Zeerleder sowie Zündt (mit Priorität) eingeben. Ausserdem Verteilung der Restkosten regeln.	STASZ, RRP 1934, Nr. 1962; Nr. 2307; Schuler, Bericht, S. 13
1934, November	Aktionskomitee für den Bau einer Prugelstrasse	Gründung, Präsident Bezirksammann Melchior Weber, Schwyz.	STASZ, RRP 1935, Nr. 1204; 1936, Nr. 701a; Gasser, Prugelstrasse, S. 1
1935, Juli	Regierungsrat	Glarus drängt auf Anmeldung des Prugelstrassen-Baus beim Bund. Schwyz lässt generelles Projekt machen durch Kulturingenieur Nussbaumer.	STASZ, RRP 1935, Nr. 1489; Nr. 1542; STASZ, Akten 3, 11, 25.22–25.24
1935, 24. August	Regierungsrat	Bauprogramm Strecke Muotathal–Himmelbach geht an eidgenössisches Departement des Innern. Kostenschätzung für 6 m breite Strasse Muotathal–Richisau: 6.5 Millionen Franken.	STASZ, RRP 1935, Nr. 1743; STASZ, Akten 3, 11, 19.167; Gasser, Prugelstrasse, S. 1; Schuler, Bericht, S. 13–14
1936, 27. März; April	Regierungsrat	Treffen von interessierten Gemeinwesen und Privaten. Argumente: Arbeitsbeschaffung (für Muotathal), West-Ost-Verbindung, Tourismus. Bezirk Schwyz verlangt Ablösung der Unterhaltspflicht der Prugelstrasse durch Kanton.	STASZ, RRP 1936, Nr. 701a; Nr. 931; STASZ, Akten 3, 11, 25.26; 25.27
1936, März; April	Regierungsrat	Propagierung der zwei Projekte Vitznau-Gersau und Prugel beim Bund.	STASZ, RRP 1936, Nr. 618; Nr. 853; Nr. 1793; STASZ, Akten 3, 11, 19.168; 19.169; 25.25

Datum	Aussteller	Projekt(-Idee): Inhalt	Beleg Quelle/Literatur
1936, September–Dezember	Bundesrat; Regierungsrat Schwyz und Glarus; Bezirk Schwyz; Gemeinde Muotathal; Oberallmeind; Aktionskomitee	Augenschein mit Bundesrat Philipp Etter. Absprachen zu Kostenübernahme eines Detailprojekts. Lobbying.	STASZ, RRP 1936, Nr. 2063; Nr. 2228; Nr. 2419a; Nr. 2433; Nr. 2854; STASZ, Akten 3, 11, 25.28–25.31; 25.34.
1936, November; Dezember	Bezirksrat Schwyz und March	Anfragen an Regierungsrat zu Verknüpfung Erwerbssteuergesetz und Projekt Hurdenerstrasse sowie zur Abzweigung Pragelstrasse–Wägital.	STASZ, RRP 1936, Nr. 2567; Nr. 2770; STASZ, Akten 3, 11, 25.32; 25.33
1936, Ende; 1937, Anfang	Oberst Sennhauser; Oberst-Divisionär Dormann	Gutachten über militärischen Wert einer Pragelstrasse.	Schuler, Bericht, S. 13
1937, 26. Februar; 24. März	Bundesrat	Pragelstrasse wird für erste Etappe Alpenstrassenausbau 1936/1943 zurückgestellt, Strasse Vitznau-Gersau wird aufgenommen.	STASZ, RRP 1937, Nr. 769; Nr. 1004; Nr. 1594a; STASZ, Akten 3, 11, 19.173–19.175; Gasser, Pragelstrasse, S. 2; Schuler, Bericht, S. 13–14
1937, 4. Oktober	Bezirk Schwyz	Geometer Zündt: Kostenschätzung für eine 4.5 m breite Güterstrasse Hinterthal–Pragel–Richisau: Fr. 1'800'000.–.	Gasser, Pragelstrasse, S. 2
1937, 28. November	Volksabstimmung	Bewilligung an Bau Güterstrasse von 25 % oder maximal Fr. 450'000.– (an Bezirk Schwyz); von gleich hohem Betrag an den Strassenbau Pragel–Schweinalp–Wägital; an Seedammumbau von Fr. 440'000.– ; an Elektrifikation Südostbahn von einem Darlehen von Fr. 1'200'000.–.	STASZ, RRP 1937, Nr. 2554; 1938, Nr. 123; Gasser, Pragelstrasse, S. 2; Schuler, Bericht, S. 15
1939, 18. Februar	Regierungsrat	Kostenschätzung für 6 m breite Pragelstrasse mit 8 % maximaler Steigung, 18 km Länge, durch Strasseninspektor W. Abegg, Kulturingenieur Nussbaumer und Ingenieur Zündt: Fr. 6'000'000.–.	STASZ, RRP 1939, Nr. 427; Nr. 525; Schuler, Bericht, S. 15
1939, 20. Juni; Juli; September	Bundesversammlung	Bewilligung Bundesbeiträge an Pragelstrasse Hinterthal–Vorauen (Glarus) im Voranschlag von Fr. 2'200'000.–: dem Kanton Schwyz 70 % = Fr. 1'260'000.–, dem Kanton Glarus 60 % = 240'000.–. Restliche Kosten übernehmen Bezirk Schwyz als Bauherr mit 1 % und die Oberallmeind mit 4 %.	STASZ, RRP 1940, Nr. 298; Schuler, Bericht, S. 15. Siehe auch STASZ, RRP 1939, Nr. 1584; Nr. 1930; Nr. 2064

Datum	Aussteller	Projekt(-Idee): Inhalt	Beleg Quelle/Literatur
1939, Herbst	Bezirk Schwyz; Gemeinden Muotathal und Schwyz	Strasse Schwyz–Hinterthal auf 6m verbreitert und mit Dauerbelag versehen, Kosten: Fr. 1'037'500.57.	Schuler, Bericht, S. 15
1939, 18. Oktober	Bezirk Schwyz	Bezirk Schwyz beauftragt Ingenieure Big- ler, Schwyz, Sektion Hinterthal–Sturz- egg; Zündt, Schwyz, Sturzegg–Passhöhe; Meier, Lachen, Passhöhe–Richisau.	Gasser, Prugelstrasse, S. 2
1940, 9. Februar	Regierungsrat	Annahme des Bundesbeschlusses unter Bedingungen.	STASZ, RRP 1940, Nr. 298
1940, August–1944	Kanton Glarus	Strecke Vorauen–Richisau mit 4.6 m Breite ausgeschrieben und fertiggestellt.	STASZ, Akten 3, 3, 34.58 [prov.], Erg. 6, Bericht Burgert/Abegg, 10.11.1945; Schuler, Bericht, S. 15.
1940, August–1945	Kanton Schwyz	Ausschreibung Baulos Gutenthalboden– Passhöhe; Verschiebung des Baus auf 1941; Verteuerung der Baukosten. 1941 billigste Übernahmeofferte: Fr. 3'080'227.–; Ende 1943 inklusive Kriegsteuerung von Fr. 400'000.– auf 6'000'000.– gestiegen. Verschiebung der Aufnahme des Projekts in Arbeitsbeschaffungsprogramm. Anmeldung für 2. Bauetappe des Alpen- strassenausbaus des Bundes. Ablehnung des Gesuchs um Einsetzung von Internier- ten durch Bund. Abgabe Bericht Prüfung des Voranschlags durch Strasseninspektor W. Abegg (Vorschlag: 5.2 m Breite): Kosten: Fr. 7'800'000.–	STASZ, RRP 1941, Nr. 910; Nr. 2222; 1942, Nr. 1279; 1943, Nr. 2697; 1944, Nr. 2718; 1945, Nr. 2612; STASZ, Akten 3, 3, 12.41 [prov.], 85 und 86 [prov.]; STASZ, Akten 3, 3, 34.58 [prov.], Erg. 6, Bericht Burgert/ Abegg, 10.11.1945; Gasser, Prugelstrasse, S. 3–6; Schuler, Bericht, S. 16.
1947, 22. April	Kantonsrat	Beschluss für Strasse von 4.6 m Breite, Steigung maximal 10 %: Kredit von Fr. 6'900'000.–. Bedingungen: Bund trägt Kosten zu 70 %, Bezirk Schwyz und Oberallmeind Schwyz zu 5 %; Bezirk Schwyz zahlt Kanton für den Unterhalt eine Loskaufsumme von Fr. 300'000.–. Grundlage: Vertrag mit Bezirk vom 23.1.1947. Kantonsrat beschliesst Baube- ginn; tritt innert vier Jahren nach Geneh- migung keine erhebliche Arbeitslosigkeit ein, soll verkehrspolitische Entwicklung berücksichtigt werden.	Gasser, Prugelstrasse, S. 6; Schuler, Bericht, S. 17–18
1947, 30. November	Volksabstimmung	Kantonsratsbeschluss genehmigt.	Gasser, Prugelstrasse, S. 6

Datum	Aussteller	Projekt(-Idee): Inhalt	Beleg Quelle/Literatur
1948, 29. Januar	Bundesbehörde	Für Bau einer Autostrasse entfällt Unterstützung. Regierungen Schwyz und Glarus intervenieren, aber darauf wird nicht eingetreten.	Gasser, Prigelstrasse, S. 6
1963, 8. August	Strassenbauamt; Forstamt	Beginn neuer Projektierungsarbeiten (Strassenbreite: 7.0 m): generelle Studie, Plan 1:5000 ohne Querprofile und Kostenberechnung, keine geologischen Abklärungen. Projektierung auf Grund eines Forstweges (1:10'000).	RRP 1966, Nr. 1172; Gasser, Prigelstrasse, S. 6–7; aws., Militärischer Strassenbau am Prigel, in: NZZ, Nr. 434, 17.9.1972, S. 35
1969	Strassenbauamt	Generelle Kostenschätzung bei 5.4 m Strassenbreite, maximal 8 % Steigung, 17'500 m Länge. Ausbau im Bereich bestehender Strasse: 2000 m à Fr. 600.–/m = Fr. 1'200'000.–. Neuanlage samt Kunstbauten: 15'000 m à Fr. 1300.–/m = Fr. 19'500'000.–: total rund Fr. 21'000'000.–. Ein Detailprojekt mit endgültiger Linienführung liegt nicht vor. Die Finanzierung ist nicht gesichert.	Gasser, Prigelstrasse, S. 7–8
1970–1974	Korpskommandant Fritz Wille; Oberstbrigadier Nicolaus Cramer; Genietruppen; Bezirk Schwyz; Gemeinde Muotathal; Oberallmeind; Strassenbauamt; Oberforstamt	Prigelstrassen-Bau: Militär- sowie Alp- und Forstwirtschaftsstrasse, 8.6 km lang, 3.5 m breit, zwischen Strassen Stalden–Fruttli–Roggenloch (8.6 km; Erstellung durch Bezirk Schwyz und Oberallmeind) und Vorauen–Richisau. Neue Strecken-Planung, von Roggenloch her durch Bödmerenwald, nicht direkt zum Pragelpass. Kosten für zivile Stellen: Fr. 1'600'000.– nach Subventionen Bund und Kanton.	STASZ, Akten 3, 3, 34.58 [prov.], Erg. 6; ⁴ Gwerder, Liegenschaftsgeschichte 4, S. 134; Kälin, Prigelstrasse, S. 3–7; Oss, Prigel, S. 2; Walder, Prigelstrasse, S. 469; NZZ, Nr. 434, 17.9.1972, S. 35
1972, 18. Mai	Kantonsrat	Kredit von Fr. 250'000.–.	Kälin, Prigelstrasse, S. 6
1978, 1979	Kanton Glarus; Bundesgericht	Pragelpass wird für Motorfahrzeugverkehr freigegeben, aber Glarus lässt am Wochenende Strasse Richisau–Kantons-grenze zu Schwyz sperren. Der Entscheid wird richterlich gestützt.	Gwerder, Liegenschaftsgeschichte 4, S. 134–135; Thomann, Prigel, S. 9

⁴ Ausbau Prigelstrasse, Bemerkung von Markus Gasser, Tiefbauamt, 2.2.2009: Bei «Archivräumarbeiten wurden ca. im Jahr 1999 alle Akten betr. Bau 1971 bis 1974 chronologisch sortiert, in Schachteln abgefüllt und dem Bezirk Schwyz übergeben [...]. Die Akten umfassen ca. 20 Schachteln.»

