

# Im Glarner Unterland : Klischees aus Jenny-Kappers "Katalog der ältern Ansichten des Landes Glarus"

Autor(en): **Winteler, Jakob**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Appenzeller Kalender**

Band (Jahr): **238 (1959)**

PDF erstellt am: **23.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-375649>

## **Nutzungsbedingungen**

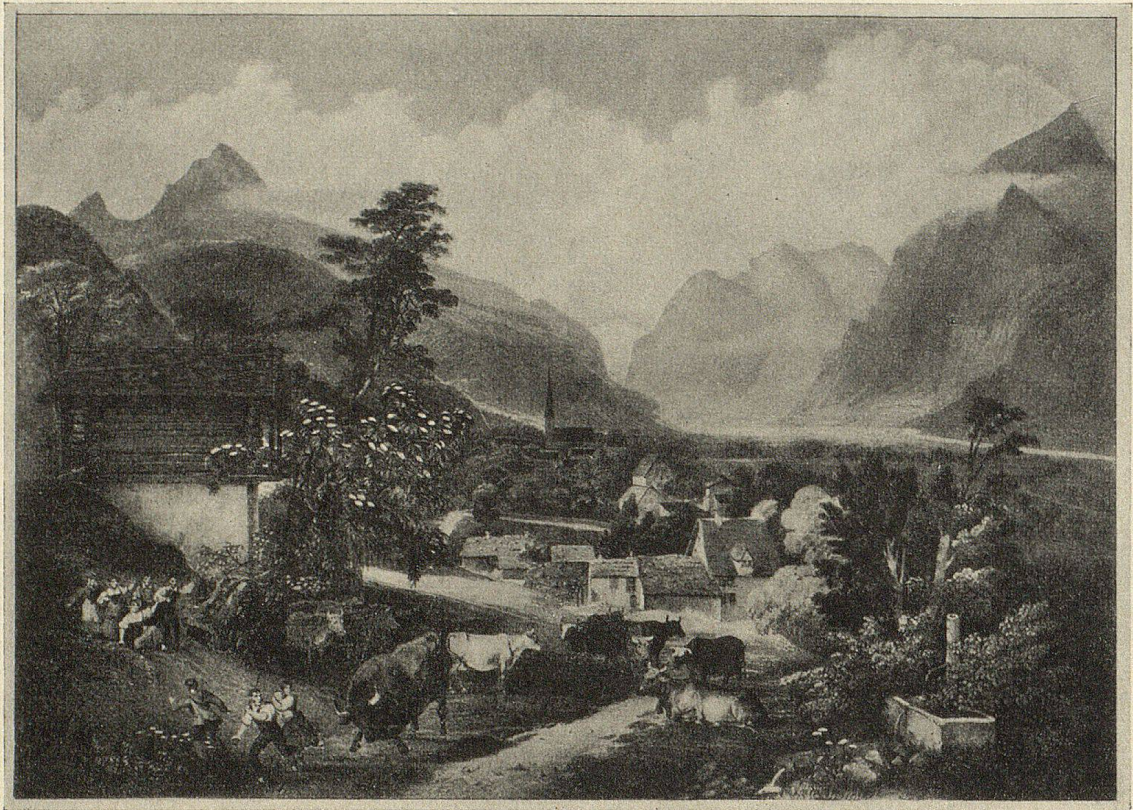
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



*Gesamtansicht von Mollis, um 1850*

Links der Fronalpstock, rechts Glärnisch, Wiggis und Rautispitz.

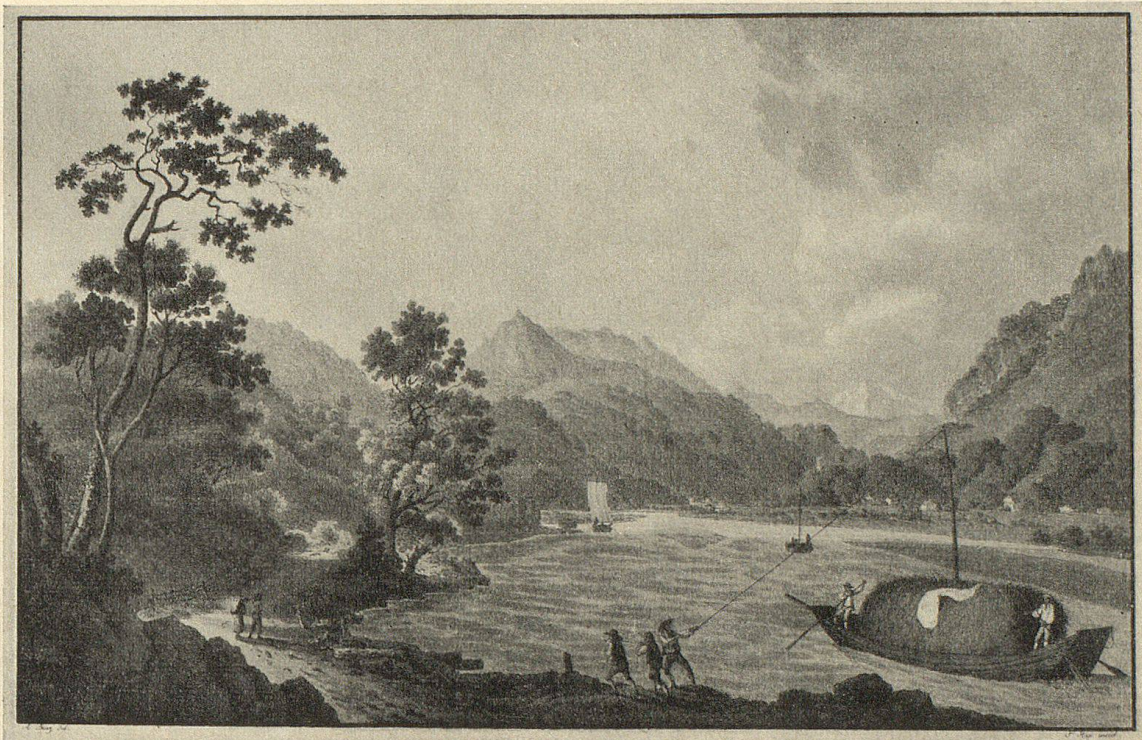
## Im Glarner Unterland

Von Jakob Winteler

Klischees aus Jenny-Kappers «Katalog der ältern Ansichten des Landes Glarus».

Das Tal Glarus besitzt nur einen einzigen natürlichen Zugang von Norden her. Der Zürcher Chronist Johs. Stumpf hat es mit einer Fischeiweide verglichen. Das erklärt die Tatsache, daß trotz der schon im Frühmittelalter benützten Route Zürichsee-Walensee kein Durchgangsverkehr aufzukommen vermochte. Immerhin gehört der nördliche Landesteil zum frühesten und dichtest besiedelten Gebiet, wenn auch der Kanton seinen Namen von dem sozusagen in der Mitte des Landes gelegenen Hauptorte empfangen hat. Kunde aus der Römerzeit stammen – abgesehen von im ganzen Land verbreiteten Münzen – bis jetzt lediglich aus der Gegend des heutigen Linthkanals und des Kerenzerberges, ein Zeichen dafür, daß die Querverbindung Rempraten-Kapperswil nach Chur schon in einer frühgeschichtlichen Zeit begangen worden war. Sie mag teilweise von Weesen über den Walensee ge-

führt haben, weil der jäh in das Wasser abstürzende Walenberg einen unpässbaren Querriegel bildete. Im Hüttenbösch, jenseits des heutigen Linthkanals gegenüber Weesen, liegt eine römische Siedlung im Boden, die eines der nächsten Forschungsobjekte der Urgeschichtsfreunde bilden wird. Sie mag der Ausgangspunkt zur Landverbindung über den Kerenzerberg gewesen sein, wo in der allerletzten Zeit, wie längst vermutet, aber immer wieder bestritten, vor Filzbach eine ausgedehnte römische Siedlung ausgegraben worden ist. Der Schiffsverkehr über den Walensee ist durch eine kaiserliche Urkunde aus dem Jahre 955 nachgewiesen, doch zeugen häufige Nachrichten über schwere Schiffsunfälle von der Gefährlichkeit des Wasserverkehrs. Im Sommer 1472 ertranken 17 Menschen auf der Fahrt von Murg nach Walenstadt. Der italienische Goldschmied und Künstler Benvenuto Cellini beschreibt 1537 dra-



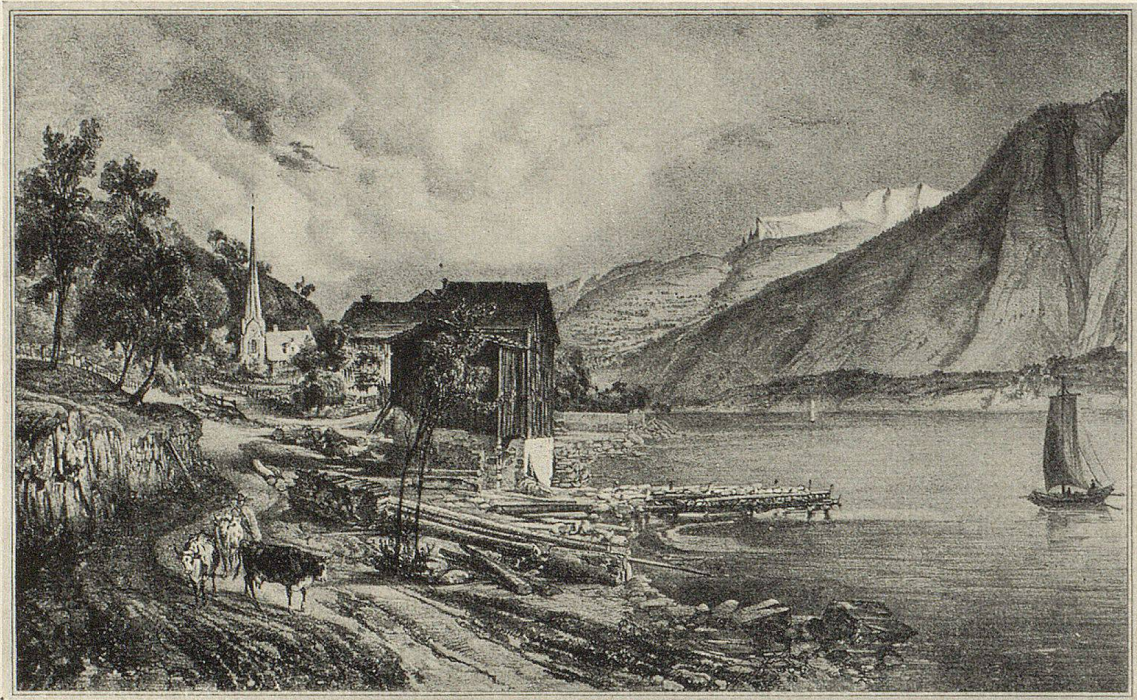
*Die Linth oberhalb der Ziegelbrücke, um 1808*

In der Mitte der Fronalpstock, an dessen Fuß Mollis mit der Kirche, rechts die Ruine Vorburg.

stisch die Gefahren einer Seereise in umgekehrter Richtung, die ihn in Mühlehorn, der einzigen glarnerischen Gemeinde am See, zum Verlassen des Schiffes und zum Einschlagen des Bergweges veranlaßte, was nach seiner von Goethe übersehten Darstellung nicht weniger mit gefährvollen Abenteuern verknüpft gewesen sei. Als in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts die Dampfschiffahrt aufkam, glaubte man gegen solche Gefahren gesiegt zu sein. Der Untergang des „Delphin“ mit 16 Personen in der Sturmnacht des 16./17. Dezember 1850 widerlegte freilich diese Meinung auf betrübliche Weise. Der Ruf nach einer Balenseestraße ist durch viele Jahrhunderte nie verstummt, weil eben diese Route trotz allem schon vom erwähnten Stumpf als die „allergängigste Straße nach Italam“ bezeichnet worden ist. Angesichts eines weitern größern Schiffsunglückes im Jahre 1601 gelobte sich der tatkräftige Handelsmann und Hauptmann Fridolin Heer von Glarus, eine „Straße“ von Niederurnen durch das Riet und Gäsli entlang dem Balensee nach Mühlehorn zu erstellen. Als Entgelt wurde ihm durch die Landsgemeinde die Erhebung eines Zolles von jedem Benutzer zugestanden. Heer verwirklichte in der Tat sein Vorhaben;

der neue Weg wurde zur Zeit des Dreißigjährigen Krieges wiederholt von fremdem Kriegsvolk auf seinem Zug nach Graubünden benützt. Der Erbauer durfte sich freilich nicht lange seiner Tat erfreuen. Die Ironie des Schicksals wollte es, daß er 1617 durch Steinschlag auf seiner „Straße“ ums Leben kam. Durch mangelnden Unterhalt und Naturgewalten war der Weg Ende des 17. Jahrhunderts nicht mehr passierbar. Erst 1859 trat durch die Eröffnung der Bahnlinie Weesen-Chur eine namhafte Verbesserung der Verkehrsverhältnisse ein. In unserer Zeit endlich durchbohren die Maschinen die Felsen, um neben einer Doppelbahnspur eine moderne Autostraße auszubrechen, ein Unterfangen, das in rund 4 Jahren vollendet und einen Aufwand von guten 40 Millionen Franken erheischen wird.

Anderthalb Jahrhunderte sind seit dem letzten großen Eingriff in die Natur des Glarner Unterlandes erfolgt, der die Gegend aus einem öden, trostlosen Ziebersumpf in eine blühende Landschaft verwandelte. Die Linth, der Glarner Talfluß, der in Hochwasserzeiten zum reißenden und zerstörenden Strom werden kann, floß einst von Näfels an Niederurnen vorbei in stetig sich verändernden Win-



*Gesamtansicht von Mühlehorn, um 1850*

Blick in Richtung Weesen, rechts die Abhänge des Leistkammes und die Bergmulde von Amden.

dungen nach Ziegelbrücke, wo sie mit dem Ausfluß des Walensees, der Maag, sich vereinigte und gleich einem Lindwurm dem obern Zürichsee zustrebte. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts mehrten sich die Klagen über die periodischen Überschwemmungen. Das Geschiebe erhöhte den Flußlauf und immer mehr traten die Wasserfluten über die Dämme. Die Maag fand keinen richtigen Abfluß mehr; die kleinen Landstädtchen Weesen und Walenstadt an beiden Enden des Sees standen im Frühsommer wochenlang unter Wasser, von dem ein sinkender Morast zurückblieb. Die schrecklichen Überschwemmungen hatten Malaria und Faulfieber zur Folge, von denen nach zeitgenössischen Berichten 16 000 Menschen in Mitleidenschaft gezogen wurden. Schon in den 1780er-Jahren, kurz vor dem Ende der Alten Eidgenossenschaft, befaßte sich die Tagsatzung wiederholt mit Reformen, die entweder eine Begradigung und Tieserlegung der bestehenden Flußbetten vorsahen oder eine Ableitung der Linth in den Walensee. Allein die Aufgabe scheiterte einstweilen an ihrer Größe. Der Ketter erstand erst in der Person des Zürchers Conrad Escher (1767–1823), der mit dem Zunamen „Escher von der Linth“ in die Geschichte eingegangen ist. Die Tagsatzung von 1804 genehmigte seinen Plan; das Werk wurde als

sog. Aktienunternehmen durchgeführt, dessen Gegenwert Kantone, Gemeinden und Menschenfreunde aus dem ganzen Schweizerland spendeten. Escher zur Seite standen im Kanton Glarus vorab die beiden Brüder Kaspar und Konrad Schindler in Mollis. Am 8. Mai 1811 ergossen sich die Fluten der Linth durch den neuen Escherkanal in den Walensee; nach weiteren fünf mühevollen Jahren war der fast schnurgerade Linthkanal vom Walen zum Zürichsee erstellt. Das ganze für die damalige Zeit gigantische Werk wurde 1823 dem endgültigen Abschluß entgegengeführt; 800 Jucharten Neuland waren gewonnen und 20 000 weitere wurden der Kultur wiedergegeben. Die endgültige Melioration der riesigen Linthebene blieb freilich erst der Zeit des letzten Weltkrieges vorbehalten (siehe App. Kal. 1952).

Wenn auch der ursprüngliche Plan, vor allem auf dem Neuland eine gemeinnützige Siedlung für 30–50 arme Familien zu errichten, in der Folge fehlschlug, so entstand 1817 bei Ziegelbrücke die „Linthkolonie“, eine Armen-erziehungsanstalt im Sinne des Fellenberg'schen Institutes von Hofwil für die neben erheblichen Beiträgen aus dem ganzen Schweizerland auch solche des russischen Kaisers Alexander I. und anderen ausländischen Phi-



Gesamtansicht von Netstal, um 1780

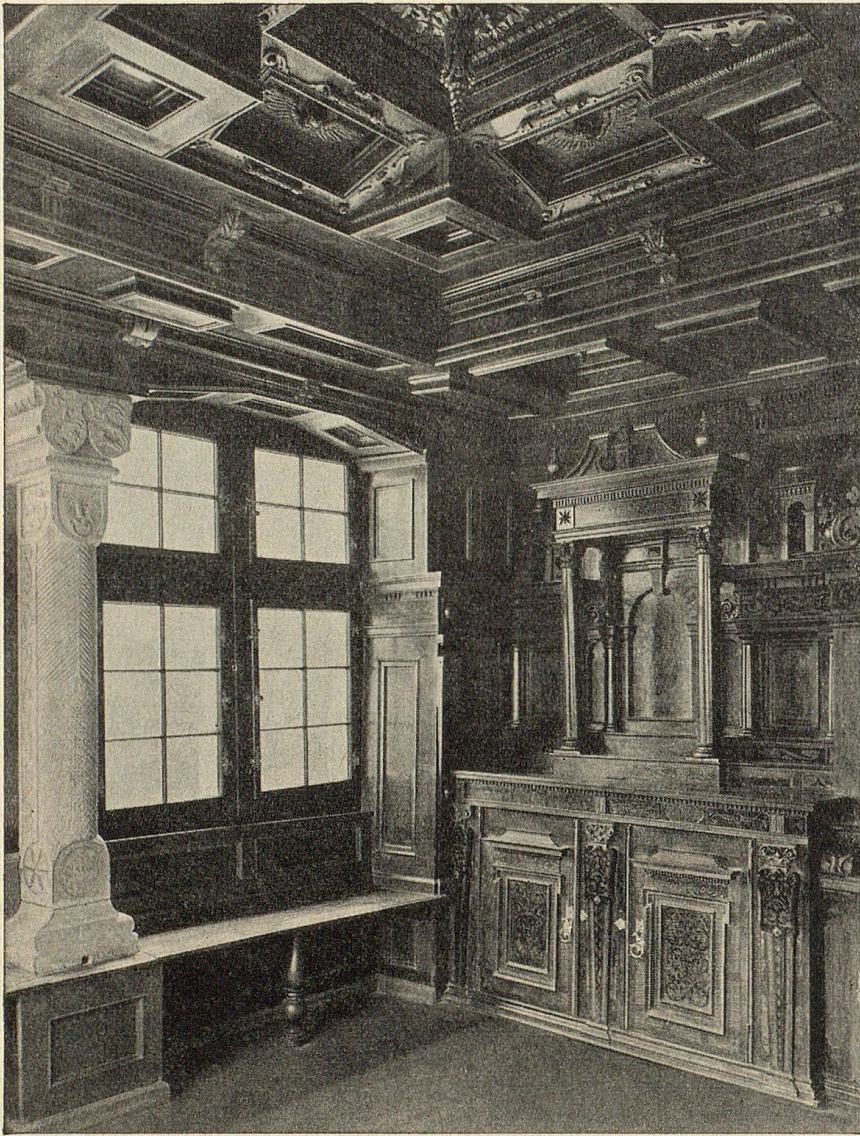
Blick gegen den Glärnisch, links die alte Holzbrücke über die Linth.

lantropen eingingen. Sie stand unter der Obhut der Evangelischen Hilfs-gesellschaft des Kantons, die 1850 in Biltten eine zweite Anstalt errichtete, die bis 1944 Bestand hatte. Sie war untergebracht in dem von Ratsherr Heinrich Elsener, genannt Milt, 1618 erbauten stattlichen Haus, das im Dachgeschoß ein kostbares Baudenkmal, die sog. Ehrenstube, besitzt. Sie kann mit den Prunkräumen des wenige Jahrzehnte später entstandenen Freulerpalastes in Näfels wetteifern. Der Kunsthistoriker Johann Rudolf Rahn nannte sie „eines der zierlichsten Interieurs, welche in schweizerischen Bauten des 17. Jahrhunderts zu finden sind“.

Das heute noch vorwiegend bäuerliche Dorf Biltten einerseits und Ziegelbrücke andererseits, letztere Kleinsiedlung so geheißen nach der ursprünglich gedeckten Holzbrücke, sowie die etwas talaufwärts gerückte Biäsche am Linthkanal waren die Pforten zum Glarnerland. In Ziegelbrücke befand sich die Landesfuhr, d. h. die Umschlagstation für den Warentransport und die Zollstätte, die ein von der Landsgemeinde gewählter Hausmeister verwaltete.

Der Kuriosität halber sei beigelegt, daß Glarus auch das Amt eines Seevogtes kannte, dem die Überwachung der Transportschiffe auf dem Walensee oblag, wie auch die Versorgung des Landes mit Fischen. Gleichwie man heute in Ziegelbrücke die durchgehenden Eisenbahnwagen nach Paris und Wien besteigen kann, so war der Ort auch Abgangsstelle für die Wasserreisen. Dort verließen im 17. und 18. Jahrhundert die eigens erstellten Kähne mit der kostbaren Ladung der Glarner Schieferische die Heimat zur Fahrt nach Holland; im Frühjahr 1845 schifften sich auch jene 193 Männer, Frauen und Kinder ein, die drüben im nordamerikanischen Staate Wisconsin mit New Glarus eine neue Heimat schufen, weil die alte sie nicht mehr zu ernähren vermochte. (App. Kal. 1947).

Zwei Straßen führten ins Land hinein, jene von Biltten über Niederurnen nach Näfels und jene von der Ziegelbrücke bzw. Biäsche über Mollis, die sich in früherer Zeit erst in Glarus vereinigten. Zwischen Nieder- und Oberurnen ragt auf einem Hügelvorsprung die letzte der noch stehenden Burg-



Die sog. Ehrenstube aus dem Elsenerhaus in Bilten vom Jahr 1618

Klischee aus Mitteilungsblatt Nr. 4, 1957 der Schweiz. Gesellschaft für Kunstgeschichte

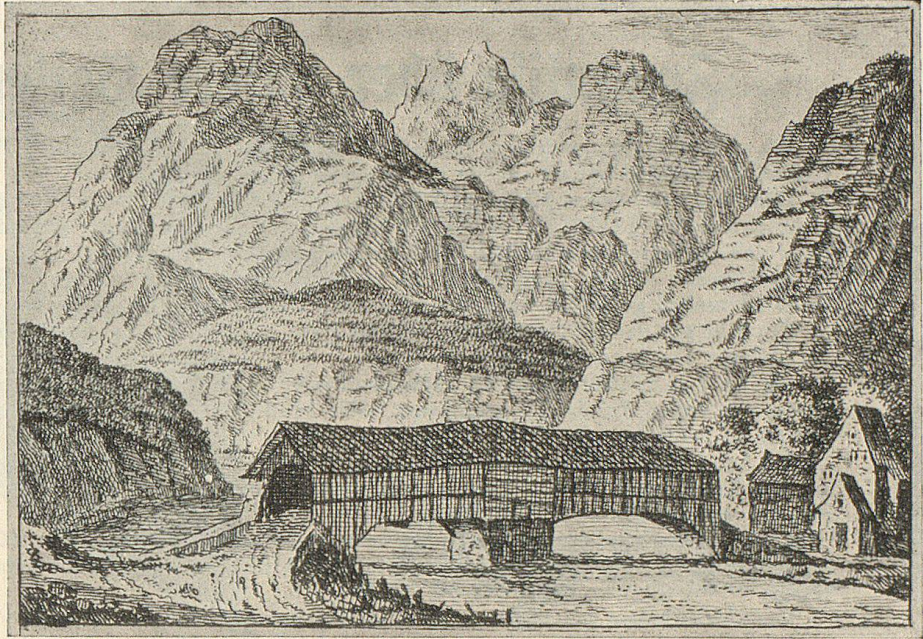
ruinen auf, die einstige Vorkburg. Die Trümmer der Oberwinddeck auf der Kuppe eines andern Berg-hanges oberhalb Niederurnen, dessen Südflanke ein jahrhundertalter Rebberg bedeckt, sind zu Anfang unseres Jahrhunderts durch eine aussichtsreiche Gaststätte ersetzt worden. Niederurnen mit Ziegelbrücke beherbergen heute ausgedehnte Industrieunternehmen, so neben einem Textilgroßbetrieb die schweizerische Eternitfabrik, die gegenwärtig im Welschland einen Filialbetrieb erstellt.

Lenkt der Wanderer seine Schritte weiter taleinwärts, so erreicht er die „Unterländer Metropole“

Näfels. Diesem stattlichen Ort kam seit der Reformation bis zum 19. Jahrhundert sozusagen die Rolle des zweiten Hauptortes zu, auf alle Fälle jene des katholischen Landesteiles. Ursprünglich zur großen Kirchgemeinde Mollis gehörend, blieb Näfels der alten Kirche treu, während sich das der Einth gegenüberliegende Mollis ebenso vollständig der neuen Lehre zuwandte. Der Fluß wurde gewissermaßen zur Landesgrenze. Neben der katholischen Minderheit zu Glarus ist Näfels der Stammsitz jener Häupterfamilien gewesen, die vornehmlich die Offiziere für die in Frankreich, Spanien und Neapel dienenden schweizerischen Söldnerregimenter stellten. Einem von ihnen, Gardeoberst Kaspar Freuler in königlich-französischen Diensten, verdanken wir den 1642-47 erbauten Freulerpalast, dessen prächtige Räume heute das Museum des Landes Glarus beherbergen. Näfels, seit 1679 Sitz des Kapuzinerklosters Marienburg, das sich mit der dazu gehörigen Kirche auf dem alten habsburgischen Burghügel erhebt, nennt in dem 1780/81 erbauten Gotteshaus die stilvolle, schönste Barockkirche des Landes ihr eigen. Jedes Frühjahr steht der Ort im Mittelpunkt der an die Freiheits-schlacht von 1388 gemahnenden Jahrsfeier.

Mollis darf sich eines andern stattlichen Bau-denkmals, des „Haltli“ aus den Jahren 1782/84 rühmen, eines von Architekt Konrad Schindler in unvergleichlicher Aussichtslage erstellten großräumigen Herrschaftssitzes, der heute als gemeinnützige Erziehungsanstalt dient. Schindler hatte das Glück, in der holländischen Staatenlotterie 100 000 Gulden zu gewinnen, was ihm einen glanzvollen Lebensstil zu entwickeln erlaubte. Die Gemeinde ist überhaupt reich an Herrschaftssitzen aus dem 18. Jahrhundert, weil ihre Erbauer sowohl als Offiziere in holländischen und piemontesischen Diensten

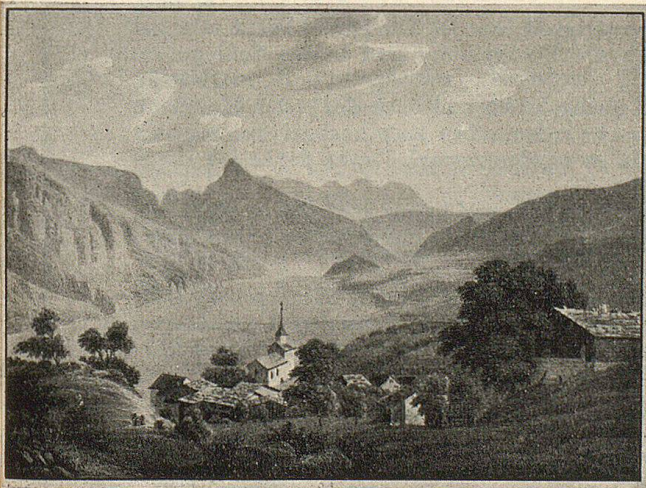
als auch als unternehmende Handelsherren zu Reichtum und Ansehen kamen, der ihnen auch die aktive Teilnahme am staatlichen Leben in den höchsten Ehrenämtern gestattetete. Nicht vergessen sei das noch erhaltene Elternhaus des Glarner Humanisten Heinrich Voriti genannt Glarean, das zu den allerältesten profanen Bauten des Landes gehört, an die sich geschichtliche Erinnerungen knüpfen. Mollis ist auch der Ausgangspunkt der 1835 beschlossenen Straße über den Kerenzlerberg, deren älteste Kirche zu Obstalden im Gegensatz zu allen anderen glarnerischen Kirchgemeinden zum Bistum Chur gehörte, jene aber zur alten Diözese Konstanz. Zur eingangs erwähnten Römerzeit und noch im Mittelalter muß der Weg direkt über den Kerenzlerberg den steilen Walenberg hinab nach Hüttenbösch geführt haben. Silzbach, Obstalden und Mühlehorn bildeten bis 1887 einen unzerteilten Tagwen, d. h. Gemeinde. Über das blühende Industriedorf Netstal, von dem auch ein Weg ins Klöntal abzweigt, erreicht man in bequemer Wanderung den Hauptort Glarus. Im



*Die Ziegelbrücke anno 1789*

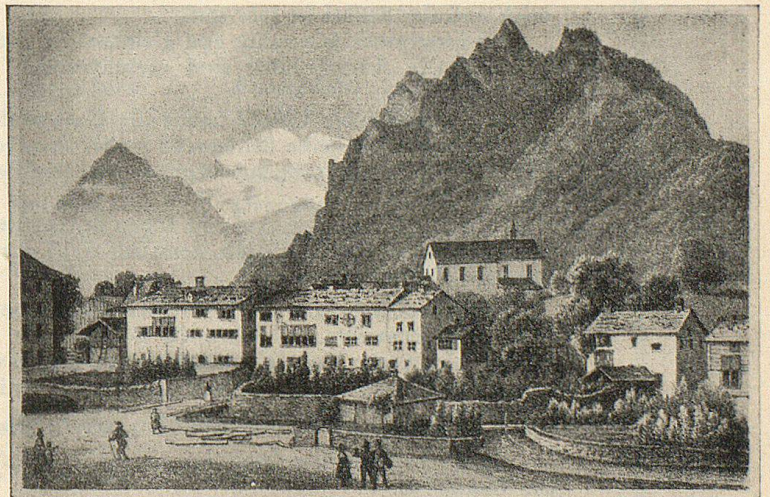
Blick vom rechten Linthufer gegen das Glarnerland

Herbst 1799 ging anlässlich der Kämpfe zwischen Russen und Franzosen die gedeckte Straßenbrücke Netstal-Mollis in Flammen auf. Im Jahre 1908 nahm in Netstal das den Klöntalersee als Stau- becken benützende Löntschwerk seinen Betrieb auf, das, eine Art Vorstufe der heutigen Großkraftwerke, als ein „wahres Wunderwerk neuzeitlicher Technik“ gepriesen wurde.



*Gesamtansicht von Obstalden, um 1840*

Blick gegen die Churfürsten



*Gesamtansicht von Näfels, um 1838*

Blick gegen Glärnisch und Wiggis. Im Hintergrund die Klosterkirche