

100 Jahre Eisenbahn im Glarnerland : die Schiene öffnet ein Tal

Autor(en): **Hauser, Fritz**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]**

Band (Jahr): **52 (1979)**

Heft 6: **100 Jahre Eisenbahn im Glarnerland = Cent ans de chemins de fer glaronais = Cento anni delle ferrovie nel Glarona = A railway centenary in Glarus**

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-774913>

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.

Ausstellung im Kunsthaus Glarus

1. Juni - 26. August 1979

Täglich geöffnet:

10-12 Uhr und 14-18 Uhr

100 Jahre Eisenbahn im Glarnerland

Die Schiene öffnet ein Tal



100
JAHRE
EISENBAHN
IM GLARNERLAND

Gestaltung: Georg Stettelin
Kunsthaus Glarus
Druck: Schmid & Co., Glarus

Die Geschichte der Glarner Eisenbahnen beginnt furios. Kaum acht Tage nach Bekanntwerden, die damalige «Südostbahn-Gesellschaft» wolle die Rheintallinie (Rorschach–Chur) und die Linthlinie (Rapperswil–Sargans) erstellen, treffen sich Glarner Industrielle am 5. Dezember 1852 im Rathaus Glarus, um ein Eisenbahnkomitee zu bilden. Der Landammann übernimmt dessen Vorsitz. Nur drei Wochen später berät der Landrat über den «Antrag auf Erteilung der Konzession zum Bau und Betrieb einer Zweiglinie nach Glarus». In fast panikartiger Eile erreicht der Antrag, vom Landrat mit 76:1 Stimmen gutgeheissen, nur vier Tage später, am 2. Oktober 1853, die Landsgemeinde und passiert den Souverän erfolgreich.

Innert 30 Tagen, von der Gründung des Komitees bis zum Volksentscheid, ist die Konzession erteilt. Es gibt kein zweites Beispiel für einen die Zukunft dieses Kantons so massgeblich bestimmenden Landsgemeindebeschluss, der praktisch innert Monatsfrist entstanden ist. Die Industriellen haben nicht geschlafen und die Chance, am entstehenden Verkehrsnetz zu partizipieren, genutzt. Mit den Politikern haben sie die Landsgemeinde regelrecht überrannt.

◀ *Plakat für die Ausstellung «Hundert Jahre Eisenbahn im Glarnerland» im Kunsthaus Glarus, die im September auch im Verkehrsmuseum Luzern und im November im Zürcher Kunstgewerbemuseum zu sehen ist. Der Entwurf stammt von Georg Staehelin, Fachlehrer für Foto-Grafik, und Rudolf Lichtsteiner, Fachlehrer für Fotografie, beide an der Kunstgewerbeschule Zürich*

Affiche pour l'exposition «Cent ans de chemins de fer glaronais», au Musée d'art de Glarus, que l'on verra aussi en septembre au Musée des transports à Lucerne, puis en novembre au Musée des arts et métiers de Zurich. L'esquisse est de Georg Staehelin, professeur d'art graphique, et Rudolf Lichtsteiner, professeur de photographie, tous deux à l'École des arts et métiers de Zurich

Affiso per l'esposizione «Cento anni delle ferrovie nel Glarona» nelle sale del Kunsthaus di Glarona; l'esposizione verrà pure ospitata dal Museo dei trasporti di Lucerna nel mese di settembre e dal Museo delle arti applicate di Zurigo in novembre. Il bozzetto è dovuto a Georg Staehelin, insegnante di foto-grafica, e a Rudolf Lichtsteiner, insegnante di tecnica fotografica, presso la scuola di arti e mestieri di Zurigo

Poster for an exhibition marking the centenary of the railway up the Linth Valley, mounted in the Glarus Art Gallery and scheduled to go on to the Transport Museum in Lucerne in September and to the Museum of Applied Art in Zurich in November. The exhibition was designed by Georg Staehelin, head of the photography department at the School of Applied Art in Zurich, and Rudolf Lichtsteiner, head of the photography department

Auf Eile folgt Weile – sechs Jahre warten – Rothschild hilft!

Die mühselige Seite dieses verdächtig raschen Entscheids sind die Finanzen. Glarus sollte eine halbe Million Franken aufbringen, um Aktien zu übernehmen. Dieser Betrag scheint zwar angemessen, denn die Nachbarkantone Graubünden und St. Gallen müssen eine und zwei Mio Franken leisten. Der Landrat bremst diese Finanzvorlage mit 57:12 Stimmen, setzt aber eine Kommission ein. Diese getraut sich, nur noch die Hälfte des geforderten Betrages zu beantragen. Zwei Politiker, beide Mitglieder der neuen Eisenbahngesellschaft, stimmen den Landrat wieder um und setzen mit einer 48:22-Zustimmung die ursprüngliche Vorlage durch. Bis zur Landsgemeinde am 22. Mai 1853 formieren sich die Gegner. Sie ziehen im «Ring» alle Register. Es sieht böse aus. Plötzlich bricht im Rathaus Feuer aus. Die Landsgemeinde muss abgebrochen werden. Vierzehn Tage später, bei der Fortsetzung am 5. Juni 1853, scheinen die gegnerischen

Argumente mitverbrannt zu sein. Das Stimmvolk unterstützt die Befürworter mit einer etwa $\frac{4}{5}$ -Mehrheit.

Bis Anfang November 1853 hat die «Südostbahn» für ihr Gesamtvorhaben erst 9 Mio Franken an Aktien ausgeben können. Noch fehlen 16 Millionen. Das Gründungskomitee findet bei kapitalkräftigen Engländern den gesuchten Finanzpartner. Rheintal-, Linthlinie und damit auch die Zweigbahn nach Glarus scheinen gesichert. Doch der 1854 ausbrechende Krimkrieg dient den englischen Partnern als Vorwand, zum Rückzug zu blasen. Sie treten von ihren Verpflichtungen zurück. Trotz langwieriger Bemühungen (Ständerat Dr. J. J. Blumer soll sogar mit grossem Eifer Englisch gelernt haben) kommt es im Januar 1856 endgültig zum Bruch. Erst im September 1856, als sich die «Südostbahn» mit der «Glattalbahnen» und der «St. Gallen-Appenzell-Bahn» zusammantut, woraus sich am 10. April 1857 die «Vereinigten Schweizer Bahnen» (VSB) konstituieren, kommen neue Verbindungen mit dem Bankhaus Rothschild, Paris, zustande. Endlich ist der Bahnbau gesichert.

Abgesehen von Geländeschwierigkeiten am oberen Zürichsee und entlang des Walensees wachsen Rheintal- und Linthlinie in etwa erwartungsgemäss. Just noch vor Jahresende 1858 ist die Linie Rütli–Rapperswil–Weesen fertiggestellt. Die Glarner müssen sich noch einen Monat bis zum 29. Januar 1853 gedulden, dann fährt die erste Dampflokomotive im Hauptort Glarus ein.

14. Februar 1859 – Eröffnung der ersten Glarner Bahn (Weesen–Näfels–Glarus)

Die «Glarner Zeitung» (22. 1. 1859) widerspiegelt eine recht zwiespältige Stimmung vor dem Fest. «Neun Zehnthelle» der Einwohner hätten weder Güter zu exportieren oder importieren noch weite Reisen zu machen. «...es dürfte die Zahl der Abhängigen und Unbemittelten sich nur noch vermehren, ...weil die Eisenbahnen nur auf die Vergrosserung der Grossen auf Kosten der übrigen abzielten...» Der sozialkritische Ton ist aus dem lokalen Zeitgeist erklärlich; denn fünf Arbeitervereine mit rund 800 Mitgliedern organisieren sich. Aus diesem Geist erwächst wenig später, um 1864, das Glarner Fabrikgesetz, ein Vorläufer des eidgenössischen Fabrikgesetzes (1877), dem auch ein Glarner, Dr. Fridolin Schuler, als eidgenössischer Fabrikinspektor zu Gevatter steht. Die kritische Veröffentlichung bezeichnet die Bahn als «knothwendiges Übel» und obendrein als «Geschenk Gottes».

Die Einweihung wird ein rauschendes Fest: «Im schönsten Festschmuck standen Bahnhof und Zufahrtsstrasse da, jener mit unzähligen Flaggen und Triumphbogen ausgerüstet, diese mit Reihen von jungen Tannbäumchen, die unter sich mit Guirlanden verbunden waren.»

Den mit Fridli-Banner und Efeu geschmückten Festzug von Rapperswil empfangen Kanonendonner und viel Volk. Nach einem «schön geordneten» Festzug steigen im Ratsgebäude nicht weniger als 13 Reden. Jeder Referent führt «sein Eisenbahnthema durch, bis zuletzt niemand mehr zuhören mochte...» Glarus ist nun durch je drei Zugspare mit Zürich und Chur verbunden. Reisezeit: drei Stunden.

1875 – Eröffnung der zweiten Glarner Bahn (Ziegelbrücke–Näfels)

Erst 16 Jahre später folgt die zweite Unterländer-Strecke, wiederum als Zweiglinie einer neuen Linie. Die «Nordostbahnen» (NOB) wollen mit der linksufrigen Zürichseelinie in Ziegelbrücke an die Linthlinie anschliessen. Die Glarner beteiligen sich unter der Bedingung, dass ab Thalwil nach Zug eine Anschlusslinie an die ebenfalls im Entstehen begriffene Gotthardlinie gebaut würde. Mit lebhaftem Interesse setzen sich für die zweite Glarner Strecke auch die Unterländergemeinden Bilten, Nieder-, Oberurnen, die der bestehenden

Linie (Weesen–Näfels) entfernt liegen, sowie Näfels und Mollis ein. Die Landsgemeinde vom 5. Mai 1872 stimmt dem Projekt zu und genehmigt einen Betrag von Fr. 600 000.–. In gut drei Jahren ist das Werk vollendet (Einweihung 20. 9. 1875) und eine groteske Situation geschaffen.

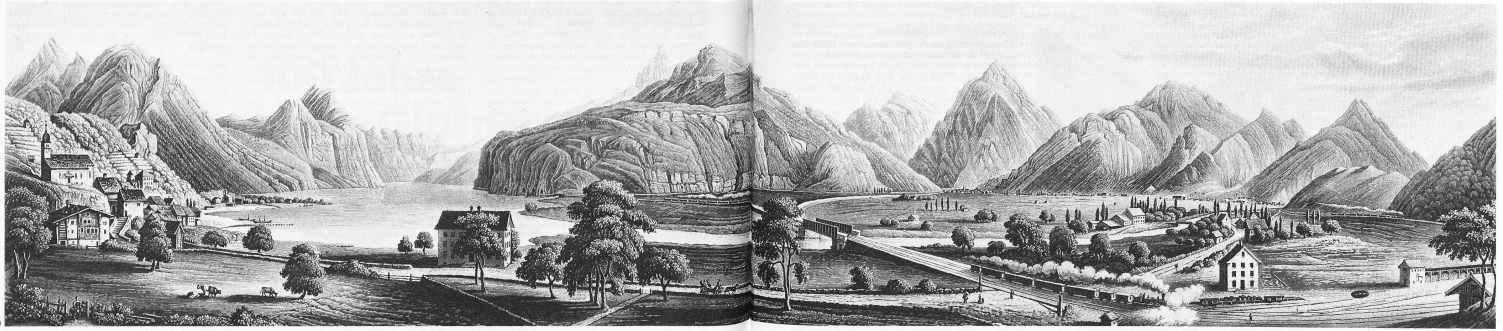
«Eisenbahndreieck» (Ziegelbrücke–Weesen–Näfels)

Für fast 40 Jahre besteht nun auf engstem Raum das Unikum der Glarner Eisenbahngeschichte: das «Geleisedreieck». Eine doppelte Linienführung, die eine Strecke von Weesen, die andere von Ziegelbrücke, trifft in Näfels zusammen, so wie in Ziegelbrücke die Linthlinie und die linksufrige Zürichseelinie zusammenkommen. Die NOB zweigen nun nach Näfels ab, während die VSB-Züge via Weesen nach Näfels gelangen. Dies behindert nicht nur den Transitverkehr, sondern auch die Verbindungen ins Glarnerland und sorgt fast ein halbes Jahrhundert lang für Gesprächsstoff. Die zahlreichen Varianten des nie realisierten «Zentralbahnhofs» werden als «Zentralfriedhof» verspottet. Erst die Energiekrise des 1. Weltkriegs wird eine rationellere Lösung erzwungen. Das Teilstück Ziegelbrücke–Näfels bringt aber den Glarner den direkten Zugang nach Zürich und eine Verbindung in die Inner-schweiz.

1879 – Eröffnung der Hinterländer-Bahn (Glarus–Linthal)

Das letzte Teilstück ist das längste und hat auch die längste Entstehungsgeschichte. Schon 1852 (beim ersten Teilstück) wehrt sich ein Ratsherr für eine Bahn bis nach Linthal. Um das Erstellungsverbot nicht zu gefährden, man erinnere sich an den Blitzentscheid, hat der Rat den Spatz in der Hand vorgezogen. Das erst 1867 gegründete Hinterländer-Bahn-Komitee stösst zwar auf eine zurückhaltende Regierung, kann aber kurz darauf den Planungskredit selber aufbringen und bereits 1868 ein Bahnprojekt des kantonalen Strasseninspektors Schindler vorlegen. Aber zu den Finanzsorgen gesellen sich weitere Gründe für Verzögerungen. Wasserverheerungen beanspruchen den Gutachter der VSB, der deutsch-französische Krieg bricht aus, und die Konkurrenzsituation der NOB und VSB ist unerfreulich. Nach erneutem Anlauf 1871 kommt das Gerangel der beiden Bahngesellschaften, die sich beide für das Hinterländer-Projekt interessieren, und das offensichtlich grössere Interesse an der Zürich- und Gotthard-Verbindung dazwischen. Die Glarner nutzen die Situation aus und entscheiden sich an der Landsgemeinde vom 26. Dezember 1873 für die vertrauenswürdigere scheinenden NOB. Doch bald zeigt sich: Die NOB haben sich mit Projekten übernommen und stehen vor der Pleite. Sie können erst mit Hilfe der «Eisenbahnbank», einem Konsortium verschiedener Banken, rekonstruiert werden. Für die Glarner stehen 3 Millionen Franken auf dem Spiel. Die Regierung nennt die ersehnte Bahn «Sorgenkind von Volk und Behörden». Weitere Schwierigkeiten bereitet die sparbedingte Abänderung des Schindler-Projekts (1868) durch die NOB. Lokale Proteste steigen hoch. Etwa weil ein Bahnhof nur mehr Haltestelle, ein anderer verlegt in die Nachbargemeinde, ein dritter in einem anderen Dorfquartier umprojektiert ist. In Schwanden ist der Teufel los, weil der Bahnhof wegen direkter Linienführung auf die für die Sernfalter entferntere Linthseite versetzt werden soll. Private und Gemeinden hadern mit den NOB wie mit der Regierung. Anwohner stören die Bauarbeiten, die von Italienern, Südtirolern und Tessinern ausgeführt werden. Mühsam wickeln sich die Expropriationen ab. Trotz der Absage zweier Gemeinden findet die Eröffnung endlich am 29. Mai 1879 statt. Sie gipfelt im grossen Fest des «Stachelbergbads» in Linthal mit 240 bis 250 Gästen. Mit der Eröffnungsfahrt, die mit einem «Siegeszug»

Fortsetzung Seite 12



Weesen Fly Anden Bannstein Schulhaus Tunnel Vereinigte Schweizer-Bahnen Eisenbahnbrücke Nafels Birsche Nieder Urnen Stationshof Weesen

Zeichnung Stich u.Vergl. von J.B. Jeanneret in St. Gallen.

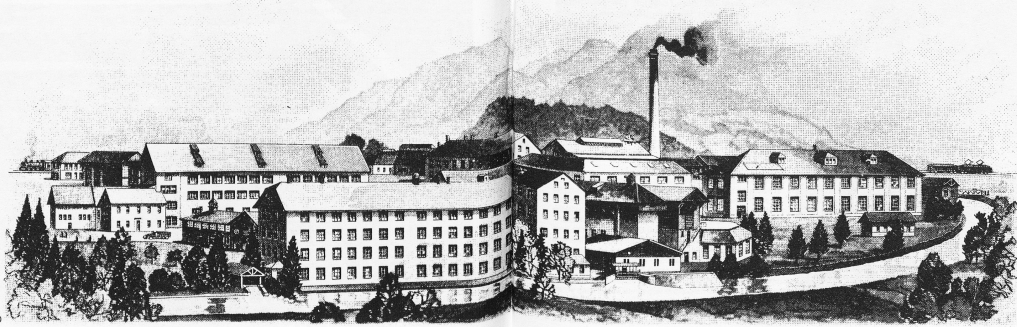
DER WALLENSEE UND DEM LINTHKANAL.

In der Linthebene entstand das berühmte gewordene «Geleisedreieck» (9), denn zwei konkurrierende Eisenbahngesellschaften errichteten hier eine Linienführung doppelt. Mit dem Bau der Eisenbahn hörte der Schiffsverkehr auf dem Linthkanal zwischen Wälden und Zürichsee auf. Wie sehr Eisenbahnbau und Industrie einander förderten, lässt sich damit illustrieren, dass eine der renommiertesten Baumwoll-druckereien einen Eisenbahnzug als Element auf ihren Panoramabriefkopf setzte (10)

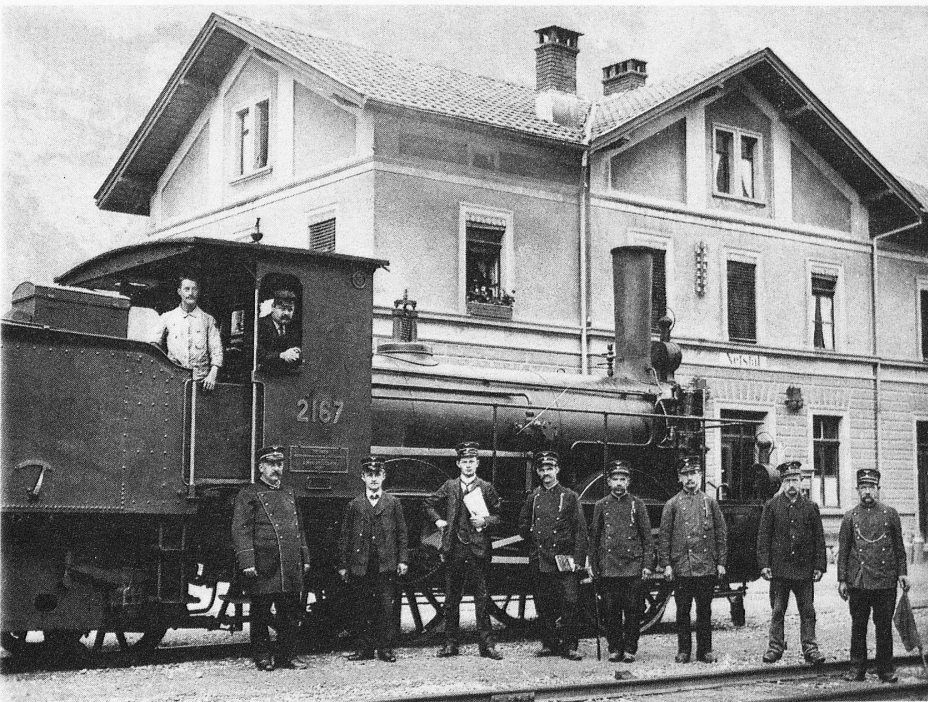
Dans la plaine de la Linth s'est formé le «triangle ferroviaire» (9) devenu célèbre, car deux compagnies de chemin de fer concurrentes y ont installé des voies ferrées en double. La construction du chemin de fer a mis fin à la navigation sur le canal de la Linth entre les lacs de Wälden et de Zurich. Combien le chemin de fer et l'industrie se sont stimulés réciproquement, cela ressort de l'en-tête de lettre imprimée d'une des fabriques d'impression sur coton les plus renommées, où figure un train de chemin de fer (10)

Nella piana della Linth sorse il celebre «triangolo ferroviario» (9); infatti, due società ferroviarie concorrenti tracciarono una duplice linea. La costruzione della ferrovia comportò la cessazione del traffico fluviale sul canale della Linth fra il lago di Wälden e quello di Zurigo. Il reciproco sviluppo della ferrovia e dell'industria è illustrato da questo panorama che figura in testa alla carta per corrispondenza di una delle più rinomate industrie di stampa dei tessuti di cotone; nell'illustrazione è integrato anche un treno (10)

A famous railway triangle (9) resulted in the Linth plain when two competing railway companies built separate lines over the same stretch. The laying of these tracks split the end of the boat service along the Linth Canal between the lakes of Wälden and Zurich. Industrial development and railway construction tended to stimulate each other. This comes out on the panoramic letterhead of one of the most famous cotton printing companies, which incorporates the likeness of a train (10)



10



verglichen wird, ist das Glarnerland «von der äussersten Landesgrenze im Ussbüel bis zum Tödi» erschlossen.

Glarner Bahn wird Lebensader

Als augenfälligste Folgen entstehen: 1905 die elektrische Strassenbahn, die Sernftalbahn, von Schwanden nach Elm. Die 13-km-Strecke mit einer Höhendifferenz von 438 Metern tut ihren Dienst bis zur Umstellung auf Busbetrieb 1969. Ausschlaggebend, nach langen Sanierungsbestrebungen, ist für den Ausbau der Strasse das Interesse des Bundes an einem Waffenplatz. Nach Jahrzehnten drohender Entvölkerung und nach dem Rückgang der Industrien (Schieffertafelwerke, Textil) erfreut sich heute Elm zusehends stärkerer Beliebtheit als Erholungsraum und Sportzentrum.

1907 die elektrische Standseilbahn (25,5–64% Steigung), die Braunwaldbahn, von Linthal hinauf auf die Sonnenterrasse Braunwald. Die ursprüngliche Alp, entdeckt als Höhenkurort (Sanatorium) entwickelt sich zur politischen Gemeinde und zum heute bekannten Sommer- und Wintersportort und als Tagungszentrum.

Von beiden Bahnen aus gehen heute auch Sportbahnen, Skilifte und ein Netz von Wanderwegen.

Der Bau der Klausenpassstrasse um die Jahrhundertwende ist als Verbindung zum Urnerland und Gotthard der einzige ausgebaute Alpenübergang geblieben, wenn man von der umstrittenen Öffnung der Pragelstrasse ins Muothal (1978) absieht. Der Ausbau des Kisten- und Panixerpasses oder einer Pragelbahn, einer Bahnverbindung Gletsch–Andermatt–Linthal wie auch einer Standseilbahn von Näfels zum Oberseetal sind Träume geblieben. Gleiches widerfährt der Tödi-Greina-Bahn, die schon um die Jahrhundertwende diskutiert und noch in den sechziger Jahren wissenschaftlich studiert wird. Möglicherweise haben sich die Glarner schon 1875, als sie die Verbindung zum Gotthard forderten (Thalwil–Zug) das Wasser abgegraben. Diese «Ostalpen»-Nord-Süd-Traverse, eine Durchbohrung des Tödimassivs und Direktverbindung ins Tessin bietet als Entlastung zwischen Brenner und Gotthard wie das Splügenprojekt (erstmalig 1864) zeitweilig Gesprächsstoff.

Die wichtigste Bedeutung behält die Glarner Bahn im Lokalbereich. Trotz der Konkurrenz des Autos seit den dreissiger Jahren bleibt sie wichtigstes Transportmittel für die Pendler. Noch 1950 benützen 39 bis 45% (Sommer/Winter) die Bahn. Zwar ist das Teilstück Weesen–Näfels schon seit dem 1. Weltkrieg (Kohlemangel) stillgelegt, aber die Glarner Bahn bedeutet als Lebensader für Volk und Industrie ein Stück Glarnerland – nicht mehr wegzudenken aus diesem Tal, wie die Linth, der Glärnisch, der Tödi, der Föhn und – last but not least – der Schabziger.

Fritz Hauser

11 Mit dem Bau der Hinterlandbahn ergab sich die Möglichkeit von Anschlussbahnen. So entstand 1905 die Sernftalbahn, welche Schwanden im Grosstal mit dem letzten Dorf im sogenannten Kleintal, Elm, verbindet. Die 13 Kilometer lange Strecke überwindet eine Höhendifferenz von 438 Meter. Der Bau sowie der Unterhalt gestaltete sich wegen der häufigen Lawinengänge recht schwierig. Nachdem der Schieferabbau aufhörte und die Textilindustrie zurückging, setzte die Entvölkerung des Sernftals ein. 1969 wurde der Bahnbetrieb auf Bus umgestellt

12 Die zweite Anschlussbahn war die Standseilbahn, die seit 1907 von Linthal nach Braunwald hinaufführt. Diese Sonnenterrasse, anfänglich wegen eines Sanatoriums bekannt, hat in der letzten Zeit an touristischer Bedeutung gewonnen, nicht zuletzt weil der Ort autofrei ist

13 Gruppenbild mit Dampflokomotive. Elektrifiziert wurde die Linie Ziegelbrücke–Glarus 1933. Die Aufnahme entstand zwischen 1902 und 1904

14 Eine der sechs Brücken der Hinterlandbahn. Belastungsprobe im Jahre 1923

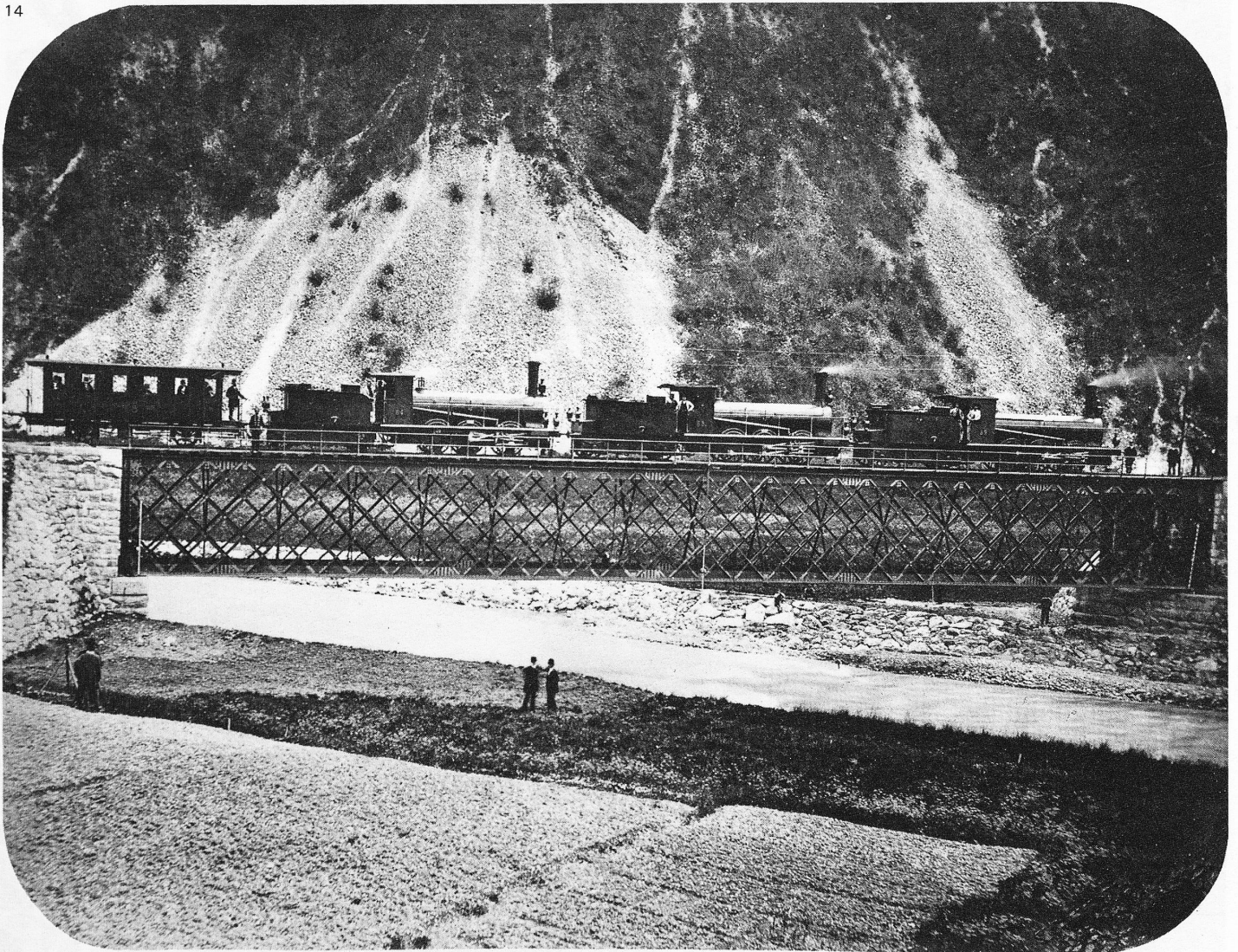
11 La costruzione della ferrovia dell'Hinterland aprì nuove possibilità di raccordo. Nel 1905, infatti, fu costruita la ferrovia del Sernftal che collegava la località di Schwanden nel Grosstal con Elm, l'ultimo villaggio nel cosiddetto Kleintal. La linea misura 13 chilometri e supera un dislivello di 438 metri. Le frequenti cadute di valanghe resero difficile sia la costruzione che la manutenzione della linea. In seguito alla cessazione dell'estrazione dell'ardesia ed all'indebolimento dell'industria tessile, il Sernftal cominciò a spopolarsi. Nel 1969 cessò il traffico ferroviario che venne sostituito da un servizio di corriere

12 Il secondo raccordo è costituito dalla funicolare che dal 1907 collega Linthal a Braunwald. Questo terrazzo solatio, che inizialmente era noto per il suo sanatorio, negli ultimi tempi ha guadagnato importanza turistica grazie anche al fatto che nella località è proibita la circolazione automobilistica

13 Foto di gruppo con locomotiva a vapore. La linea Ziegelbrücke–Glarona venne elettrificata nel 1933. La fotografia risale agli anni fra il 1902 e il 1904

14 Uno dei sei ponti della ferrovia dell'Hinterland. Prova di resistenza nel 1923

14



11 Avec la construction du «chemin de fer de l'arrière-pays (Hinterland)», des lignes de correspondance devinrent possibles. C'est ainsi que fut construit le chemin de fer du Sernftal qui relie Schwanden, dans la grande vallée, à Elm, le village le plus éloigné de la «petite vallée», le «Kleintal». Ce tronçon de treize kilomètres franchit une différence de niveau de 438 mètres. La construction et l'entretien furent rendus très difficiles par les fréquentes avalanches. Après que l'on eut cessé d'exploiter les ardoisières et que l'industrie textile fut en déclin, le Sernftal commença à se dépeupler. Depuis 1969, le chemin de fer est remplacé par des autobus

12 La seconde ligne de correspondance est un funiculaire qui, depuis 1907, mène de Linthal à Braunwald. Cette terrasse ensoleillée, connue d'abord par un sanatorium, a été favorisée dernièrement par un grand développement touristique, en partie sans doute parce que la circulation automobile y est interdite

13 Photo de groupe devant une locomotive à vapeur. La ligne Ziegelbrücke–Glarus fut électrifiée en 1933. La photo date de 1902 ou 1904

14 Un des six ponts du «chemin de fer de l'arrière-pays». Essai de charge en 1923

11 The building of the railway from Glarus to Linthal—known as the Hinterland Railway—also opened up new possibilities for branch lines. In 1905 a line was constructed into the Sernf Valley to connect Schwanden in the “big valley” to Elm, the last village in the “little valley”. The line is 13 kilometres long and climbs 438 metres. Construction and maintenance presented many difficulties, especially because of the frequent avalanches. When the quarrying of slate was discontinued and the textile industry declined, depopulation of the Sernf Valley set in. In 1969 the railway line was closed down and a bus service took over

12 The second branch line was a funicular railway that has run from Linthal to Braunwald since 1907. This resort, originally the site of a sanatorium, lies on a sunny terrace and has in recent years gained increasing popularity among tourists, partly because it has no road traffic

13 Railwaymen and a steam locomotive. The Ziegelbrücke–Glarus line was electrified in 1933. This picture was taken between 1902 and 1904

14 One of the six bridges of the Hinterland Railway. A load test in 1923



Original 89

Zürich, chez R. Dikemann, Peintre

Bad Stachelberg, Canton Glarus.
EISENBAHNSTATION „LINTHAL“



Stamer, Glarus



Schon vor dem Bau der Eisenbahn besass das Kurhaus Stachelberg in Linthal (15) internationales Renommee, was auch den Kurgästen bewusst war, die 1875 für den Fotografen posierten (16). In diesem Kurhaus fand das Festessen anlässlich der Eröffnungsfeierlichkeiten der Linie Glarus-Linthal statt. Zur Frühzeit des Tourismus gehörte noch der Postillon, der auch von Postkarten grüsste (17). Mit dem Bau der Sernftalbahn verschwand die Pferdepost (18). Foto um 1904

Déjà avant la construction du chemin de fer, l'hôtel de cure Stachelberg, à Linthal, jouissait d'une renommée internationale (15), ce dont les hôtes qui ont posé pour la photographie en 1875 semblent conscients (16). Dans cet hôtel eut lieu le banquet à l'occasion des fêtes d'inauguration de la ligne Glaris-Linthal. Le postillon caractérisait l'ère du tourisme à ses débuts; il servait de motif pour cartes postales (17). La construction du chemin de fer du Sernftal a mis fin à la poste attelée (18). Photo de 1904

Già prima della costruzione della ferrovia, lo stabilimento Stachelberg di Linthal (15) godeva fama internazionale; ne erano ben coscienti gli ospiti che nel 1875 posarono per il fotografo (16). In questo stabilimento di cura ebbe luogo il banchetto in occasione della cerimonia d'inaugurazione della linea Glarona-Linthal. Fra i personaggi degli inizi del turismo figurava ancora il postiglione, proposto anche dalle cartoline postali (17). La costruzione della ferrovia del Sernftal comportò la scomparsa della diligenza postale. Foto scattata verso il 1904

The Kurhaus Stachelberg in Linthal (15) had an international name even before the railway was built. These guests were of course well aware of the fact when they posed for the photographer in 1875 (16). It was in this hotel that the banquet was held to celebrate the inauguration of the Glarus-Linthal line. The position was a well-known figure of early tourism and was popular on postcards (17). But the building of the Sernf Valley Railway brought the final end of the horse-drawn mailcoach (18). This photograph was taken about 1904

Der «Glarner-Hof», das repräsentative Hotel von Glarus, kurz bevor die Eisenbahn kam

Le «Glarner-Hof», l'hôtel distingué de Glaris, peu avant la liaison ferroviaire

Il «Glarner-Hof», l'albergo più rappresentativo di Glarona, poco prima dell'apertura della linea ferroviaria

The "Glarner-Hof", Glarus's leading hotel, just prior to the building of the railway

