Zeitschrift: Jahrbuch des Historischen Vereins des Kantons Glarus
Herausgeber: Historischer Verein des Kantons Glarus
Band: 43 (1923)

Artikel: Neuere Glarner Geschichte
Autor: Heer, Gottfried
Kapitel: 3: Der glarnerische Anteil am schweizerischen Eisenbahnnetz
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-584422

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 13.09.2025

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

III. Der glarnerische Anteil am schweizerischen Eisenbahnnetz.

Am 12. September 1848 war die neue Bundesverfassung in Kraft getreten, die den bisherigen losen Staatenbund in einen Bundesstaat verwandelte und deren Bestimmungen für Förderung des Verkehrswesens Großes leisteten. Es geschah das vor allem durch die Schaffung einer eidgenössischen Post, durch Aufhebung der bisherigen Zoll- und Verkehrsschranken, sowie durch Beseitigung des heillosen Münzwirrwarrs, der für den Verkehr ein großes Hemmnis bedeutet hatte.

Dagegen hat die Bundesverfassung von 1848 seltsamerweise noch mit keinem Wort des Verkehrsmittels gedacht, welches berufen war, das Verkehrswesen nicht nur der Schweiz, sondern der ganzen Welt umzugestalten; wir meinen: der Eisenbahnen. Wenn wir es als seltsam bezeichnen, daß die Bundesverfassung von 1848 der Eisenbahnen noch mit keinem Wort gedachte, tun wir das, weil doch damals — 1848 — die Eisenbahnen ihren Siegeslauf bereits begonnen hatten. Am 27. September 1825 war die erste regelrechte Personenbahn — die englische Linie Stokton—Darlington — eröffnet worden, und 1829 hatte der Engländer George Stephenson seine erste Lokomotive, die „Rocket“ (Rakete) fertig gestellt, die auf der Linie zwischen Liverpool und Manchester in Tätigkeit trat und für die Erstellung von weitern Eisenbahnen einen mächtigen Impuls bildete. 1835 wurde die erste belgische Eisenbahn eröffnet, die Linie Brüssel—Mecheln, und in demselben

Jahr folgte auch die erste deutsche Linie: Nürnberg—Fürth. Im Jahr 1836 geschah ein Gleiches in Frankreich durch Eröffnung der Linie Paris—St. Germain. Am 22. September 1838 wurde die Eisenbahn Berlin—Potsdam eröffnet, bei deren Einweihungsfahrt der Festredner das „geflügelte Wort" gesprochen haben soll: „Diesen Wagen, der durch die Welt rollt, hält kein Mensch mehr auf". Und wie wahr solches Wort gesehen, beweist die Tatsache, daß schon 1850 über 3900 Kilometer Eisenbahnen gebaut waren, 1890 aber ein Eisenbahnnetz von 620 000 Kilometer erstellt war und 1914, vor Kriegsausbruch, ein solches von mehr als 1 100 000 Kilometer alle fünf Weltteile umschloß.

Im Jahre 1848, dem Geburtsjahr unserer ersten Bundesverfassung, führte auch bereits eine Eisenbahn von Norden her nach der Schweiz, indem seit dem 15. Juni 1844 die elsässische Eisenbahn, von Straßburg und Mühlhausen herkommend, bis nach Basel fuhr, also auch bereits eine Schweizerstadt mit den Vorteilen und Annehmlichkeiten einer Eisenbahnverbindung bekannt machte. Und mehr als das: schon 1838 war eine „Basel—Zürich-Eisenbahn-Gesellschaft" gegründet worden; ebenso hatten bereits am 30. Oktober 1845 die Kantone Tessin, Graubünden und St. Gallen einen Vertrag abgeschlossen für Erstellung einer Bahn vom Lago Maggiore nach dem Bodensee; Zürich aber erfreute sich seit dem 7. August 1847 bereits einer Eisenbahnverbindung mit dem aargauischen Baden. Und trotz alledem erwähnte die Bundesverfassung von 1848 das große, heute die ganze Welt umspannende Verkehrsmittel mit keinem Worte. Die Eisenbahn Zürich—Baden galt mehr nur als Luxus, als Gelegenheit für Vergnügungsfahrten nach dem etwas üppigen Badeort; sie hieß deshalb auch beim Volk die „Spanisch-Brötli-Bahn" (wegen eines im Kurort Baden beliebten Gebäckes). Die 1838 gegründete Eisenbahn-Gesellschaft Basel-Zürich aber hatte aus Mangel an Geldmitteln schon 1841 sich wieder aufgelöst, ohne etwas erreicht zu haben; und die Pläne des genialen Ingenieurs La Nicca für Ueberschienung eines bündnerischen Alpenpasses wurden durch die politischen Ereignisse des Jahres 1848 verunmöglicht.

Wenngleich die Bundesverfassung von 1848 der kommenden Eisenbahnen mit keinem Worte gedachte, hinderte das die Bundesversammlung nicht, schon im folgenden Jahr sie zum Gegenstand ihrer Beratungen zu machen. Gestützt auf den sehr bequemen, auch bei andern ähnlichen Gelegenheiten angerufenen Artikel 21 der Bundesverfassung, welcher dem Bund das Recht zuerkannte, große Werke von öffentlichem Interesse auszuführen oder zu unterstützen, beauftragte die Bundesversammlung im Dezember 1849 den Bundesrat, einen Plan für die Erstellung von Eisenbahnen und zugleich ein dafür nötiges eidgenössisches Expropriationsgesetz vorzulegen. Der Bundesrat, indem er dem erteilten Auftrag gerne nachkam und durch die englischen Ingenieure Stephenson (Sohn des berühmten Erfinders George Stephenson) und Swineborne den Plan eines schweizerischen Eisenbahnnetzes ausarbeiten ließ, beantragte auch auf Grund dieser Berichte der Bundesversammlung den Staatsbau dieses Eisenbahnnetzes, für welches die Ausführung einiger der wichtigsten Linien mit einem Kostendevis von 100 Millionen Franken vorgesehen war. Ebenso kam die Mehrheit der Kommission, welche im Mai 1852 das bundesrätliche Projekt zu prüfen hatte, zum Schlusse, die Annahme des Vorschlages, d. h. den Staatsbau der vorgesehenen Stammlinien zu empfehlen. Die Minderheit der Kommission riet dagegen davon ab, weil derselbe der Bundesverfassung zuwiderlaufe, eine unzukömmliche Zentralisation schaffe, den noch nicht erstarkten Bund mit einer unerträglichen Schuldenlast bedrücke und großen innern Zwist, gefährliche Eifersucht zwischen den verschiedenen Landesteilen erwecken würde. Die von der Mehrheit und der Minderheit der Kommission ausgearbeiteten Gutachten wurden auch in der Presse und in verschiedenen Versammlungen aufs eifrigste besprochen, und jedermann erwartete, daß in der Bundesversammlung eine ebenso heftige Debatte darüber stattfinde. Seltsamerweise blieb diese aber gänzlich aus, indem der Nationalrat *ohne jede Diskussion* mit großer Mehrheit (mit 68 gegen 22 Stimmen) den Staatsbau ablehnte und der Ständerat dieser Schlußnahme beipflichtete. Statt des vom Bundesrat empfohlenen Gesetzes-

entwurfes nahm die Bundesversammlung als erstes Eisenbahngesetz am 28. Juli 1852 lediglich einen Gesetzesvorschlag an, der die Konzessionierung für den Bau und den Betrieb von Eisenbahnen in Hauptsache den Kantonen überließ. Erst durch das Bundesgesetz von 1872, das noch von Dr. Dubs, dem als „Föderalisten" verschrieenen und deshalb im Mai 1872 aus dem Bundesrat austretenden Staatsmann, redigiert worden, wurde die Kompetenz für Eisenbahnkonzessionen dem Bunde übertragen. Dagegen hatte das 1852 erlassene Bundesgesetz, das dem Privatbau der Bahnen den Vorzug einräumte, sofort in allen Landesgegenden einen regen Wetteifer für Erstellung von Eisenbahnen erweckt.*) So entstanden die „Vereinigten Schweizerbahnen", die „Nordostbahn", die „Zentralbahn", die „Jura-Simplon-Bahn" und seit 1869 die „Gotthardbahn", nebst einer Anzahl kleinerer Unternehmungen. Wenn die Länge der im Betriebe stehenden Normalspurbahnen 1846 erst 1,2 Kilometer und 1853 erst 25,2 km betrug, war sie 1860 auf 1052,8 km gestiegen, 1870 auf 1420,5 km; 1880 betrug sie 2448,5 km, 1890: 2784,4 km und 1900: 3101,4 km, zu denen dann seit 1871 noch eine Anzahl Zahnrad-Bahnen (1871 : 5,2 km, 1880: 23,9 km, 1900: 116,4 km), Schmalspurbahnen (die erste 1873 mit 7,8 km, 1880: 48,3 km, 1900: 441 km) und Drahtseilbahnen (die erste 1877 mit 1,9 km, 1890: 8,1 km und 1900 ihrer 26 mit einer Gesamtlänge von 24,5 km) kamen.

Noch im Jahr 1891 lehnte das Schweizervolk durch die Abstimmung vom 6. Dezember mit 289 406 Nein gegen 130 729 Ja (Glarus 3925 Nein gegen 1082 Ja) den von Bundesrat Welti empfohlenen freihändigen Rückkauf der Zentralbahn ab, nahm dagegen keine 5 Jahre später, am 4. Oktober 1896, das von Bundesrat Zemp entworfene Eisenbahnrechungsgesetz, das den Rückkauf der Hauptbahnen vorbereiten sollte, mit 223 228 gegen 176 574 Stimmen (Glarus 3395 Ja, 1195 Nein) an und ebenso am 20. Februar 1898 mit 386 634 gegen 182 718 (Glarus 5393 Ja gegen bloß 699 Nein) das Gesetz

*) In der Zeit von 1852—1864 sind doppelt so viel Bahnen entstanden (12—1300 Kilometer), als die bundesrätlichen Experten 1851 geplant hatten.

betreffend „Schweizerische Bundesbahnen“ („die Schweizerbahnen dem Schweizervolk!“). Noch ehe das 19. Jahrhundert zu Ende ging, erfolgte auch der erste Schritt zur wirklichen Ausführung der 1898 beschlossenen Verstaatlichung der Bahnen: der freihändige Rückkauf der Zentralbahn (um 184,9 Millionen Franken), dem bald auch derjenige der V. S. B. (84,9 Millionen Fr.), der N. O. B. (254,3 Millionen Fr.) und der J.-S. B. (335,9 Millionen Fr.), zuletzt — 1907 — auch (sogar etwas zu eilig) derjenige der Gotthardbahn (204,8 Millionen Franken) folgte.

In welchem Maße in dieser Zeit der Verkehr sich steigerte, mag die *eine* Tatsache illustrieren, daß 1859 im Zentralbahnhof Basel täglich 9 Züge, in Olten gleichfalls 9 Züge und in Luzern 4 Züge ankamen und ebensoviele Züge von den betreffenden Bahnhöfen täglich abgingen. Im Jahre 1909 dagegen kamen im Basler Bahnhof täglich planmäßig 232, in Olten 219 und in Luzern 115 Züge an, und die Zahl der abgehenden Züge betrug 237, 199 und 103.

Und als Beweis, wie sehr auch die S. B. B. dem Wunsche des reisenden Publikums nach schneller Beförderung entgegenkamen, entgegenkommen konnten, wollen wir doch auch noch festhalten, daß es vor Kriegsausbruch, im Sommer 1914, möglich war, mit dem ersten Morgenzug in Linthal oder Hätzingen verreisend, im Bahnhof Zürich den Morgenkaffee zu trinken und daraufhin über Olten weiterrollend schon 9.32 in Bern einzutreffen, dort acht Stunden lang die Luft der Bundesstadt zu genießen, ihre Herrlichkeiten zu beschauen oder einer Sitzung beizuwohnen und am Abend desselben Tages wieder nach Hause zurückzukehren. Wenn heute solches uns fast als Traum erscheint, so bedenken wir es, daß außerordentliche Verhältnisse, der Krieg und die Kohlennot, uns um 20, 30 Jahre zurückgeworfen haben; wir wollen aber auch hoffen, daß bei der Wiederkehr normaler Zeiten die Fahrpläne von 1914 wieder auferstehen und weitere Verbesserungen erfahren, zumal wenn die schon lange studierte — zu langsam überprüfte — Frage der Elektrifikation endlich ihre glückliche Lösung und Ausführung erfahren hat. Die

wohlfeilen Retourbillette von dazumal allerdings werden für immer dahingefallen sein.

Und nun treten wir nach diesen allgemeinen Bemerkungen auf die besondern glarnerischen Teilstücke unsers schweizerischen Eisenbahnnetzes ein, und berichten also zunächst über

a) Die Vereinigten Schweizerbahnen (V.S.B.) und die Linien Weesen-Glarus und Weesen-Mühlehorn, resp. Chur.

Der Glarner schafft mit Bienenfleiß
Für weit entfernte Lande
Und grüsst darum mit lautem Preis
Der Völker nähernde Bande.

Inschrift bei Eröffnung der Bahn Glarus-Weesen.

Durch das Gesetz vom 28. Juli 1852 war für den Privatbau von Eisenbahnen die Bahn frei gemacht, und wie wir schon andeuteten, erwachte auch sofort in allen Landesgegenden ein reger Eifer für die Erstellung von Eisenbahnen, der „Straßen der Zukunft". So entstand in St. Gallen eine Gesellschaft für Erstellung einer Eisenbahn von St. Gallen nach Rorschach einerseits, nach Wil anderseits, für die bereits im November 1852 die politische Gemeinde St. Gallen fast einmütig eine Beteiligung von 2 Millionen beschloß. Da aber in Aussicht genommen war, daß der Kanton dafür nicht bloß die Konzession erteile, sondern ebenfalls finanzielle Opfer bringe, wollten andere Kantonsteile auch derselben Wohltat teilhaftig werden: es bildete sich eine Gesellschaft für Erstellung einer „Südostbahn", d. h. einer Rheintallinie Rorschach—Chur und einer Linthlinie Sargans—Rapperswil. Im Kanton Zürich aber entstand nicht bloß eine Ostbahn-Gesellschaft, welche den Bau einer Linie Zürich—Winterthur—Romanshorn in Aussicht nahm, sondern auch eine Gesellschaft für Erstellung einer Glattallinie Rapperswil—Uster—Wallisellen.

Da war es denn gegeben, daß auch in dem industriellen Kanton Glarus der Wunsch sich regen mußte, einen Zweig der gedachten Linthlinie nach Glarus zu leiten. Noch im November 1852 konnte die „N. Z. Z." erklären: eine Linie Rapperswil—Weesen gehöre in das Reich der frommen Wünsche, und zwar um so mehr, als man vor der Hand noch lange

nicht an Konkurrenzbahnen denken werde.“ Aber schon am 4. Dezember kann die „Glarn.-Ztg.“ die „Eisenbahnlinie Rapperswil—Chur“ einer ernsthaften Besprechung würdigen. Und am 5. Dezember findet bereits im Regierungsgebäude in Glarus eine in Eile zusammengerufene Versammlung statt, welche den Beschluß faßte:

1. Die Versammlung erklärt, es liege im hohen Interesse des Kantons Glarus, daß eine Eisenbahn von Walenstadt an den Zürichsee mit einer Zweigbahn nach Glarus gebaut werde;
2. Es wird ein Komitee von 7 Mitgliedern*) niedergesetzt, welches mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln auf die Erreichung dieses Zweckes hinarbeiten soll.

Keine drei Wochen nachher, am 24. Dezember, kann die „Gl. Ztg.“ auch bereits melden (in so schnellem Tempo ging es damals): „In diesen Tagen hat Herr Straßeninspektor Schindler die erforderlichen Eisenbahnvermessungen von Glarus dem linken Ufer der Linth entlang an die Gränze des Kantons vorgenommen. Es zeigen sich auch für dieses Zweigbahnprojekt wenig technische Schwierigkeiten.“ In gleicher Nummer wird auch gemeldet, daß Ständerat Dr. J. Blumer, der für den Kanton Glarus an einer Konferenz in St. Gallen teilnahm und in das Komitee der Südostbahn als Vertreter hiesigen Kantons eintrat, telegraphisch mitgeteilt habe, daß der vorläufig zustande gekommene Konzessionsentwurf nur in einzelnen untergeordneten Bestimmungen auf Anstand gestoßen sei.

Am 29. Dezember versammelte sich auch schon der Landrat zur Beratung des Antrages der Standeskommission auf Erteilung der Konzession.

Als Gegner der Konzessionserteilung beantragte Dr. Jenni, indem er die „fieberhafte“ Behandlungsweise eines Gegenstandes von so weitgreifenden Folgen rügte, zunächst Ver-

---

*) Als solche wurden gewählt Landammann Kaspar Jenni, Ständerat Dr. J. Blumer, Ratsherr P. Jenni (Schwanden), Ratsherr Brunner (Glarus), C. Jenni (Ziegelbrücke), Appellationsrichter Trümpi (Glarus) und Hauptmann Blumer-Tschudi.

schiebung auf eine folgende Sitzung, und als dieser Verschiebungsantrag abgewiesen worden, führte er aus: „Er habe sich überzeugt, daß der „Eisenbahngeist“ große Fortschritte im Lande gemacht habe, und deshalb habe er eigentlich nicht sprechen wollen. Nun könne er aber doch nicht zugeben, daß, wie behauptet worden, durch die Konzession in keine Interessen eingegriffen werde. Gegen die Hauptbahn Rapperswil—Walenstadt wolle er nichts einwenden; er hätte zwar geglaubt, man hätte in der Schweiz überhaupt der Eisenbahnen entbehren können; allein dieselben werden nun einmal kommen mit oder gegen unsern Willen. Dagegen kann er aus folgenden Gründen nicht für die Zweigbahn nach Glarus stimmen: eine Menge guten Bodens, von dem unser Tal ohnehin nicht reich sei, werde der Kultur entzogen; viele Fuhrleute und Handwerker verlieren ihren Verdienst; die Erfahrung habe gezeigt, daß infolge der Eisenbahnen die kleinen Orte den großen gegenüber in Nachteil geraten; wie Potsdam gegenüber Berlin eingebüßt habe, so werde man von Glarus aus alles in Zürich kaufen; es werde viel Butter aus dem Lande geführt und dieselbe für die inländischen Konsumenten verteuert werden; die Eisenbahnen rentieren sich meistens schlecht, und wo etwa die Aktien in die Höhe gegangen, sei es nur Folge von Börsenspiel; noch vor kurzem hätte man am gesunden Verstand desjenigen gezweifelt, der eine Eisenbahn nach Glarus vorausgesagt hätte, und nun sei dieses Projekt mit auffallender Eile betrieben worden. An andern Orten habe man Eisenbahnen gebaut, um nicht von Konkurrenzlinien überflügelt zu werden; dieser Grund lasse sich aber auf unsere Zweiglinie nicht anwenden und daher sei sie nicht nötig.“ Er schließt mit dem Antrag: es sei von der Zweiglinie für einstweilen Umgang zu nehmen, jedoch die Südostbahn zu verpflichten, dieselbe später zu bauen, soferne unser Kanton das verlange.

Nach Voten von Ratsherr P. Jenni, Dr. Blumer, Landseckelmeister Wild u. a. wird der Antrag von Dr. Jenni mit 76 gegen die einzige Stimme des Antragstellers abgewiesen und beschlossen, den Konzessionsentwurf einer außerordentlichen Landsgemeinde zur Annahme zu empfehlen. Mit Rück-

sicht auf die Jahreszeit hatte Ratsherr P. Jenni vorgeschlagen, das Volk in den Gemeinden abstimmen zu lassen. Mit 40 gegen 27 Stimmen wurde aber dieses Vorgehen als verfassungswidrig bezeichnet; auch wurde wohl nicht ohne Grund das Bedenken ausgesprochen, wenn man die Sache an die Gemeinden bringe, so würde jede derselben nur unter der Bedingung zustimmen, daß man ihr die Eisenbahn in die Nähe ihres Kirchturmes führe.

So der Landrat am 29. Dezember 1852. Und schon nach vier Tagen — am 2. Januar 1853 — sollte auch die außerordentlich besammelte Landsgemeinde ihren Entscheid fällen. Ich erinnere mich noch heute — nach 68 Jahren — dieses Tages, natürlich nicht, weil ich schon damals mit glarnerischen Verkehrsfragen mich beschäftigt hätte, sondern weil es etwas Außerordentliches war, daß im Januar eine Landsgemeinde statthatte, und noch außerordentlicher, daß am 2. Januar die Natur noch des Winterkleides entbehrte. Maßliebchen und andere zäh lebende Blümchen fanden sich auch in unserm Großtal auf unsern Wiesen, da denn ein mehr als 80jähriger Dorfbewohner (M. Figi) uns, den fröhlich auf den Wiesen herumtummelnden Buben, zurief: „Buben, vergesset das nicht, ich Alter habe es noch nie erlebt, daß am 2. Januar die Geißblümchen so schön blühten und eine Landsgemeinde im Freien tagen kann.“ Das hat uns selbstverständlich die Sache um so unvergeßlicher eingeprägt.

War so die Natur für Besammlung einer außerordentlichen Landsgemeinde überaus günstig, so sahen die Freunde der Vorlage dennoch nicht ohne Sorge ihren Verhandlungen entgegen. Sie befürchteten, daß Dr. Jenni auch an der Landsgemeinde seine im Landrat vorgebrachten Bedenken vorbringen und, da er als volkstümlicher Redner bekannt war, hier größern Beifall finden würde. Auf den Gassen und am Wirtstisch waren in den letzten Tagen doch vielerorts ähnliche Einwürfe gegen die obrigkeitliche Vorlage laut geworden. Gegen alles Erwarten blieb an der Landsgemeinde die Opposition völlig stumm.

Schon das Eröffnungswort des Landammanns (Kaspar Jenni von Ennenda) beleuchtete die vorliegende Frage in

verständlicher und erfolgreicher Weise: Seit dem Entscheide der Bundesversammlung habe das Eisenbahnwesen in der Schweiz einen früher nicht geahnten Aufschwung genommen. Die Eisenbahnen seien unleugbar eine der großartigsten Erfindungen des nie ruhenden Menschengeistes. Allerdings haben sie nicht bloß ihre Licht-, sondern auch ihre Schattenseiten; insbesondere werden mannigfache Interessen durch sie verletzt. Von unserm Kanton werden zwar einstweilen keine Opfer verlangt, aber die vorzugsweise Beteiligung auswärtigen Kapitals sei insofern auch nicht ganz ohne Bedenken, als dadurch fremde Einmischung in unsere innern Angelegenheiten veranlaßt werden könnte. Es handle sich aber eben nicht sowohl darum, ob die Eisenbahnen mehr Nutzen oder Schaden bringen, sondern es frage sich, ob ein Volk einer so gewaltig um sich greifenden Zeitrichtung sich entziehen könne. Ueber Nordamerika, Großbritannien, Frankreich, Deutschland und Rußland breiten sich schon die großartigsten Eisenbahnnetze aus. Die Schweiz sei in der Industrie eine Weltmacht; aber abgeschnitten vom Meere, sei ihre Lage eine sehr ungünstige. Wolle sie dessen ungeachtet die Konkurrenz mit der auswärtigen Industrie aushalten, so sei für sie das neue treffliche Verkehrsmittel der Schienenwege durchaus unentbehrlich. Von besonderer Wichtigkeit sei für uns der Bezug der Lebensmittel vom Ausland; die Fruchtverbote unserer süddeutschen Nachbarn werden für uns ungefährlich, wenn wir durch die Eisenbahnen das Getreide auch aus den entferntesten Gegenden beziehen können. Fasse man demnach die Frage von einem höhern, vaterländischen Standpunkte aus auf, so lasse sich gar nicht bestreiten, daß die Schweiz und besonders unser Kanton der Eisenbahnen bedürfen. Hüten wir uns davor, eine so günstige Gelegenheit, des großen Weltverkehrs teilhaftig zu werden, zu versäumen, gleich unsern Vorfahren, welche die Straße über den Bündnerberg dem Abte nicht wollten bauen helfen!*) Wer möchte wohl gegenüber unsern Nachkommen die Verantwortlichkeit eines ab-

*) Falls obiges Referat (entnommen der „Glarner-Zeitung" vom 4. Januar 1853) die Aeußerungen der Eröffnungsrede richtig wiedergibt, hätte Landammann Jenni sich einer Ungenauigkeit schuldig gemacht.

lehnenden Bescheides auf das Konzessionsgesuch übernehmen? Mögen auch einzelne Interessen durch die Eisenbahnen verletzt werden, so sei dieses keine neue Erscheinung; schon als die Saumwege in Fahrstraßen verwandelt wurden, sei es der Fall gewesen; aber die Straßen haben Menschen beschäftigt, und die Eisenbahnen werden auch wieder Menschen beschäftigen. Würde jener ehrwürdige Hauptmann Heer wieder erscheinen, der schon vor dritthalbhundert Jahren aus eigenen Mitteln eine Walenseestraße erbauen wollte, und heute die Stimmen vernehmen, welche keine Eisenbahnen wollen, so würde er fragen: ist es möglich, daß noch im 19. Jahrhundert solche Nebel die Sonne der Aufklärung verfinstern können? Der Redner schloß mit der warmen Aufforderung, unsern alten Verbündeten im Graubündnerlande, welche zuerst die Südostbahn angeregt haben, zu diesem großen Werke freudig die Hand zu bieten.

In der nach dieser Rede des Landammanns eröffneten Diskussion befürwortete der nächstangefragte Landesstatthalter Dr. J. Heer in längerem volkstümlichem Votum den Antrag des Landrates, indem er vor allem die im Landrat von Dr. Jenni vorgebrachten Bedenken beantwortete. Er tat es in so gründlicher Weise, daß die Opposition, die in den letzten Tagen an den Wirtstischen so laut das Wort geführt hatte, gänzlich verstummte, und da niemand das Wort zu ergreifen wagte, die Landsgemeinde *einstimmig* die vom Landrat vorgeschlagene Konzession für die Haupt- und Zweigbahn erteilte.

Die Einberufung der Landsgemeinde mitten im Winter hätte wohl die Vermutung nahe legen können, daß das Unternehmen binnen kürzester Frist zur Ausführung kommen würde. Dem war aber nicht so; sollten doch noch mehr als sechs Jahre dahin gehen, ehe Glarus die erste Lokomotive einfahren sah. Um eine Eisenbahn zu erstellen, braucht es bekanntlich nicht bloß Pläne und Konzessionen, sondern nervus rerum gerendarum, Bedingung für Ausführung solcher Pläne, ist die Beschaffung der nötigen Geldmittel; und die ging in

---

Nicht unsere Vorfahren, die Glarner, sondern die Bauern des Bündner Oberlandes lehnten die Mitwirkung ab (siehe G. Heer, Verkehrsverhältnisse des Sernftales, pag. 23 ff.).

ungleich langsamerem Tempo vor sich als das Plänemachen und die Erteilung der Konzessionen.

Schon am 22. Januar hatte die „Gl. Ztg.“ melden können, daß die Zweigbahn Weesen—Glarus vermessen und veranschlagt sei und daß für sie eine Rendite von 5½ % in Aussicht stehe. Und das war ja sehr verlockend, für diejenigen, die solcher Berechnung Glauben schenkten, eine große Aufmunterung zur Uebernahme von Aktien! Dagegen brachte die Sitzung des Gründungskomitees, die am 13. Februar in Ragaz statthatte, bereits weniger erbauliche und „langwierige“ Verhandlungen. Ein Teil der St. Galler hätte gerne die Rheinlinie und die Linthlinie wieder getrennt, weil sie fürchteten — und wohl nicht ganz ohne Grund — die Walenseelinie koste mehr, als berechnet worden und werde deshalb die Beschaffung der Finanzen erschweren. Die Mehrheit blieb aber bei der Vereinigung der beiden bereits von den Kantonen und dem Bund konzedierten Linien, und beschloß:

Das Unternehmen zerfällt in drei Sektionen:

1. von Chur an den Boden- und Zürichsee, mit Zweigbahn nach Glarus, nach Maßgabe der Konzessionen;
2. von Chur an den Langensee mittelst eines Schienenweges über den Lukmanier;
3. kürzere Schienenstrecken zur Verbindung der Südostbahn mit deutschen und schweizerischen Eisenbahnen.

Es werden sofort im In- und Ausland Listen zur Zeichnung des *für die erste Sektion* erforderlichen Kapitals, welches zu 25 Millionen Franken angeschlagen wird, eröffnet. Sobald zwei Dritteile derselben gezeichnet sind, soll der Bau für die Linien Rorschach—Chur, Sargans—Walenstadt, Weesen—Rapperswil und Weesen—Glarus begonnen werden.

In derselben Sitzung des Gründungskomitees wurde auch ein Verwaltungsrat von 15 Mitgliedern gewählt; glarnerischerseits wurden in denselben gewählt: Präsident (Ständerat) Dr. J. J. Blumer von Glarus und Ratsherr Peter Jenni, Schwanden. Als Präsident des Verwaltungsrates wurde gewählt: alt Landammann Baumgartner.

Bei der nun eröffneten Aktienzeichnung bewilligte der Große Rat von St. Gallen einen Staatsbeitrag von 2 Millionen

Franken, und dasselbe tat auch Graubünden; die Stadt Chur beteiligte sich als Ausgangspunkt beider Linien ebenfalls mit einer Million, und ebenso zeichneten verschiedene st. gallische Gemeinden ganz ehrenvolle Beiträge. Da schien es dem Gründungskomitee gegeben, daß auch der industrielle Kanton Glarus das so sehr in seinem Interesse liegende Unternehmen ebenfalls nicht bloß mit Worten — durch Erteilung der Konzession — sondern durch die Tat, durch Uebernahme von Aktien zu unterstützen verpflichtet sei.

Am 9. März gelangte an den Landrat zu Handen der Landsgemeinde der Antrag, das Land Glarus möchte mit einer halben Million sich beteiligen. Alles gegeneinander abgewogen, war das gegenüber den Leistungen der Kantone Graubünden und St. Gallen nicht zu viel verlangt. Dennoch zeigte sich gegen diesen Antrag schon im Landrat eine sehr entschiedene Opposition.

Zivilrichter Laager und Tagwenvogt Zwicki von *Mollis* — verstimmt darüber, daß die Station Näfels-Mollis jenseits der Linth planiert wurde, und verärgert, weil der Landrat neuerdings eine Nachsubvention an die Kerenzerstraße abgelehnt hatte — beantragten geradezu, das Gesuch als *unzulässig* zurückzuweisen, da es nicht in der für Memorialsanträge festgesetzten Frist eingereicht worden sei. Und Ratsherr Dr. Niklaus Tschudi (später Gemeindepräsident von Glarus und 1872—84 Nationalrat) beantragte zwar Zulässigkeit des Gesuches, aber dessen schlanke Abweisung. Mit 57 gegen 12 Stimmen wurde der Antrag Laager verworfen und die Angelegenheit zur Begutachtung an eine Kommission (Dr. Tschudi, Landesstatthalter Dr. Heer, Ratsherr Kubli, alt Landammann Müller und Landseckelmeister Weber) gewiesen. Während die Minderheit dieser Kommission (Dr. Tschudi) Abweisung jeder Aktienbeteiligung beantragte, befürwortete die Mehrheit derselben, der Landsgemeinde Uebernahme von 500 Aktien à 500 Fr. (250 000 Fr.) zu beantragen. Weiter zu gehen, wagte auch sie nicht, angesichts der am 9. März im Landrat zutage getretenen Opposition. Ueberdies verlangte sie, daß die 250 000 Franken nur unter der Bedingung gezeichnet werden, daß die Walenseelinie (Walenstadt—Weesen) gleichzeitig mit

allen andern Bahnstrecken erstellt werde. Dem gegenüber wagte es Präsident Dr. J. J. Blumer, unterstützt von Ratsherr P. Jenni, den Antrag auf Aktienbeteiligung im Betrage von 500 000 Fr. zu stellen. Zumal, wenn der Landrat die gleichzeitige Erstellung der Walenseelinie verlange, die ihre 5 Millionen Franken kosten werde, würde es dem Kanton Glarus, dessen Industrie und Handel von der Erstellung der Eisenbahn einen neuen Aufschwung erwarten, übel anstehen, wenn er hinter den Leistungen der Kantone Graubünden und St. Gallen soweit zurückstände. Mit 66 gegen 22 Stimmen pflichtete der Landrat zunächst dem Antrag auf Festsetzung eines Staatsbeitrages zu und stellte diesen sodann auf 500 000 Franken fest, dies jedoch nur mit 48 gegen 22 Stimmen.

Am 22. Mai 1853 sollte die Landsgemeinde ihren Entscheid in der vorwürfigen Angelegenheit treffen.*) Angesichts des Stimmenverhältnisses im Landrat und der inzwischen in den verschiedenen Landesgegenden geführten Diskussionen sahen die Freunde des landrätlichen Antrages mit großen Bedenken der Landsgemeinde entgegen. Von Teilnehmern der Landsgemeinde wurde auch sehr positiv versichert, wenn die Frage wirklich am 22. Mai zur Entscheidung gekommen wäre, wäre der landrätliche Antrag verworfen worden. Ein unvorhergesehener Zwischenfall veranlaßte die Verschiebung des Entscheides. Nachdem über ein vorausgehendes Traktandum — ein neues Militärgesetz — ziemlich leidenschaftlich hin und

*) Aus den Motiven, die das Landsgemeindememorial zur Begründung des landrätlichen Antrages vorführte, seien 1, 3 und 5 herausgehoben: 1. Die schweizerische S. O. B. stellt die kürzeste, sicherste und natürlichste Verbindungslinie zwischen dem Mittelländischen Meere, Italien, Frankreich und Deutschland, der Nord- und Ostsee her. Das ganze Unternehmen ist von einer solchen Tragweite und schließt eine solche Entwicklungsfähigkeit in sich, daß mit Hinweisung auf die im allgemeinen günstig lautenden Rentabilitätsberechnungen den Teilnehmern an diesem Werke reichliche Zinsen mit großer Sicherheit in Aussicht gestellt werden können. 3. Unser Kanton hat von 1836 weg bis Ende 1852 für die Kapitalsumme von einer Million Franken neue Straßen angelegt. Diese neu angelegten Straßen haben dem Lande nicht nur keine Zinsen abgeworfen, sondern es ist ihm dadurch eine jährliche Ausgabe von 20 000 Fr. für den Straßenunterhalt erwachsen. Wenn nun das Volk des Landes Glarus mit vollkommener Ueberzeugung des

her gesprochen worden, hatte eben die Diskussion über den an die S. O. B. zu leistenden Staatsbeitrag eingesetzt und Zimmermann Joach. Stüßi von Linthal in Mollis dessen Verwerfung beantragt, als plötzlich der Ruf erscholl: „Fürio! es brennt auf dem Rathaus!"*) Selbstverständlich war damit den Landsgemeindeverhandlungen ein jähes Ende bereitet, da die Erledigung aller noch nicht entschiedenen Fragen auf eine spätere Landsgemeinde verschoben werden mußte. Diese fand am 5. Juni statt und war von einer „ungewohnten, seit vielen Jahren nicht mehr gesehenen Anzahl" von Bürgern besucht. Dabei wurde die Diskussion über die Eisenbahnangelegenheit durch Landesstatthalter Dr. J. Heer eröffnet. Indem er den darauf bezüglichen Antrag des Landrates als den wichtigsten Gegenstand des diesjährigen Memorials erklärte, widerlegte er zunächst einläßlich den Vorwurf, es habe der Landrat das Volk getäuscht, indem er an der Winterlandsgemeinde (2. Januar) in Aussicht gestellt habe, die Eisenbahn werde uns nichts kosten, und nun hinterher doch mit einem Geldbegehren komme. Unbegreiflich wäre eine solche Auffassungsweise, wenn nicht im Eisenbahnwesen, als einer ganz neuen Angelegenheit, noch manche Mißverständnisse und Vorurteile walteten. Die Südostbahngesellschaft, welche sich im letzten Herbst gebildet, habe zuerst bei den beteiligten drei Kantonen die Konzession nachsuchen müssen; Glarus habe dieselbe am 2. Januar erteilt. Einmütig habe die Landsgemeinde damals

---

allgemeinen großen Nutzens, den gut erstellte Landstraßen mit sich bringen, hiefür eine Million Franken auszugeben wagte, warum und aus welchen Gründen sollte das gleiche Volk sich zurückschrecken lassen von der Beteiligung an einem Verbindungsmittel, das, soweit dasselbe reicht, keinen so kostspieligen Straßenunterhalt mehr erfordert, wodurch dem Lande auf der Straße des Unterlandes bis Glarus am Straßenunterhalte über 7000 Fr. erspart werden und wovon das Baukapital sich selbst verzinst, ja unter günstigen Umständen dem Lande noch weitern Nutzen abzuwerfen imstande ist. 5. Seit 25 Jahren hat man von der Erstellung einer Walenseestraße gesprochen; man fühlt die Unzulänglichkeit der Straße von Weesen nach Mollis und Näfels. Durch Erstellung eines Schienenweges längs dem Walensee und vom Walensee nach Glarus bleibt der Kanton Glarus dieser Baute überhoben und er wird einer Ausgabe von wenigstens 300 000 Fr. enthoben.

*) Altes Rathaus (1837—61 Gerichtshaus).

gefunden, es sei als ein Glück für unsern Kanton zu betrachten, wenn er eine Eisenbahn bekomme. Nachdem aber die Gesellschaft die Konzession erhalten, habe sie darauf bedacht sein müssen, auch die nötigen Geldmittel herbeizuschaffen; dafür sei der Weg eines Aktienunternehmens eingeschlagen worden, und heute handle es sich nun um die Frage, ob unser Kanton, den die Sache so nahe berühre, es nicht in seinem Interesse finde, sich mit einer Anzahl Aktien zu beteiligen. Die Landleute haben volle Freiheit, hierauf mit Ja oder Nein zu antworten; von einer Hintergehung könne also jedenfalls nicht die Rede sein. Der Redner gesteht, daß er selbst zuerst geschwankt habe; namentlich habe der Umstand, daß wir kein Staatsvermögen besitzen, sondern jeden Ausfall auf den Aktien wieder auf den Steuerpflichtigen suchen müssen, einige Bedenken in ihm erregt. Indessen sei er bei reiferem Nachdenken so weit belehrt worden, daß er nun mit gutem Gewissen den Antrag des Landrates, sich mit 500 000 Fr. an der Südostbahn zu beteiligen, empfehlen könne. Es leite ihn hiebei vorzugsweise die Rücksicht darauf, daß, wenn ein so wichtiges Verkehrsmittel ins Land hinein geführt werde, nicht alles fremden Leuten überlassen werden dürfe, und daß es dem Lande wohl anstehe, einem gemeinnützigen Unternehmen, von dem es den größten Vorteil ziehe, nicht ganz fremd zu bleiben. Das Geld, welches man hergebe, sei nicht weggeworfen, sondern werde Zinsen tragen, und zwar werde sich mit der Zeit die Südostbahn sicherlich immer besser rentieren. Sollten wir uns zu keinem Geldbeitrag entschließen, so würden vielleicht die unsern Kanton berührenden Bahnstrecken nicht gebaut werden; dann dürfte es aber vielleicht lange gehen, bis wir eine Eisenbahn bekämen.

Den Reigen der Verwerfungslustigen eröffnete, wie fast selbstverständlich, der damals unvermeidliche Balz Winteler von Mollis, der ständige Opponent der landrätlichen Vorschläge, dessen komische Gepflogenheiten wohl allen, die den Landsgemeindeverhandlungen der 1850er und 1860er Jahre beiwohnten, noch in Erinnerung sind. Während er bei seinem Auftreten oft dem Landrat allerlei gereimte und ungereimte Vorwürfe und Verdächtigungen entgegenschleuderte und dabei

mit seinen langen Armen und seinem Memorial als Hanswurst herumfuchtelte, trat er diesmal in „wohlgesetztem Vortrag" auf; allein die Art, wie seine Rede von den Landleuten aufgenommen wurde, zeigte bereits deutlich die glückliche Wendung, welche die Stimmung des Volkes seit der Landsgemeinde vom 22. Mai erfahren hatte (ein wesentliches Verdienst an diesem Stimmungswechsel wurde einem in den letzten Tagen vor der Landsgemeinde verbreiteten Schriftchen: „Ein freimütiges Wort an sämtliche Landleute des Kantons Glarus über das Eisenbahnwesen, von einem Vaterlandsfreund", zugeschrieben).

Nach Winteler ergriff Zimmermann Luchsinger von Schwanden das Wort, um kurz, aber mit Wärme, den Antrag des Landrates zur Annahme zu empfehlen. Hatte er vom Ring aus gesprochen, so bestieg hingegen die Bühne zum Angriff gegen den Antrag des Landrates Advokat Anton Gallati. Er erklärte, daß er die Vorzüge einer Eisenbahn für unsern Kanton auch zu schätzen wisse, suchte aber seinen Zuhörern weiszumachen, daß sie auch ohne die Beteiligung des Kantons kommen werde und daß alle dagegen erhobenen Zweifel unbegründet seien. Daneben hob er hervor, wie das Unterland abgeschnitten werde, wie über den Staatsvertrag mit St. Gallen (Station Weesen) nur *eine* Stimme der Entrüstung gewaltet habe und daß man nicht einmal für eine Rentabilität von 2 % garantieren dürfe. Ihm antwortete Richter *Trümpi:* Alles hänge bei uns vom Gedeihen der Industrie ab, diese aber wieder von zwei Hauptbedingungen: von möglichster Wohlfeilheit der Produktion und vom Zeitgewinn. Wenn auch die Verminderung der Transportkosten auf den Zentner Ware nicht viel treffe, so sei doch heutzutage in dieser Hinsicht schon jede kleine Differenz wichtig wegen der bedeutenden Konkurrenz, die unsere glarnerische Industrie zu bestehen habe. Nicht gleichgültig sei es darum für uns, ob auch in der Schweiz Eisenbahnen erstellt werden; denn unsere Rohstoffe kommen größtenteils vom Auslande her über Basel, und von da bis zu uns könne am Transport doch bedeutend erspart werden. Aber auch der Zeitersparnis bedürfe unsere Industrie in hohem Grade, weil an den Hafenplätzen die Schiffe zu bestimmten

Zeiten auslaufen und auf diese hin um so eher gearbeitet werden könne, wenn die Eisenbahnen die Ausfuhr unserer Waren befördern; auch in dieser Beziehung komme auf die Strecke in der Schweiz noch ziemlich viel an, indem nur von hier nach Basel etwa fünf Tage gewonnen werden können. Es können also unendliche Vorteile für unsere Industrie, an welcher nicht bloß die Fabrikarbeiter, sondern auch Professionisten und Bauern zehren, gegen ein verhältnismäßig geringes Opfer erworben werden. Der Redner schließt deshalb, indem er, auf seine eigenen Erfahrungen sich berufend, den Antrag des Landrates aufs wärmste empfiehlt.

Hierauf wird zur Abstimmung geschritten und *mit glänzender Mehrheit* von wenigstens $^4/_5$ der Stimmenden die vorgeschlagene Staatsbeteiligung von 500 000 Fr. angenommen.*)

Auch der Hauptort Glarus beteiligte sich bei der Aktienzeichnung durch Beschluß vom 11. September mit ca. 30 000 Franken**) und erhöhte diese Summe am 2. Oktober auf 40 000 Fr. Als erste glarnerische Korporation hatte die Genossame Mühlehorn schon am 1. Mai (also der Landsgemeinde vorausgehend) 6 Aktien gezeichnet. Auch Zürich, Kanton und Stadt, zeichneten je 500 000 Fr. zu Gunsten der S. O. B. unter der Bedingung, daß „in der Höhe der Talscheide zwischen dem Sar- und Seezgebiet bei Sargans-Mels kein Einschnitt für die Eisenbahn gemacht, sondern die Höhe jenes Talrückens als natürlicher Wall gegen den Uebertritt des Rheins in das Limmatgebiet unverkümmert gelassen werde“ —, eine Bedingung, deren Erfüllung auch von den Technikern der S. O. B. bereitwillig zugestanden wurde.

Von schweizerischer Seite waren bis anfangs November 1853 über 9 Millionen gezeichnet, und auf die Aufforderung zur Einzahlung erster 20 % waren bis 5. November auch bereits 1 783 900 Fr. einbezahlt worden.

Aber freilich, das Unternehmen sollte nach den Berechnungen der Ingenieure mindestens 25 Millionen kosten. Um

---

*) „Glarner-Zeitung“, 1853, Nr. 46.

**) Der Betrag, den die S. O. B. für den von der Gemeinde für die Linie und den Bahnhof abzutretenden Boden zu bezahlen hatte, sollte ihr als Aktienzeichnung überlassen werden.

die fehlenden 16 Millionen zu beschaffen, war das Gründungskomitee mit kapitalkräftigen Engländern in Beziehung getreten, und in deren Namen hatten auch englische Ingenieure eine Ueberprüfung des Unternehmens vorgenommen und dasselbe gutgeheißen. Schon im Oktober gl. J. konnte die „St. Galler Zeitung" unter dem Titel: „Die Ausführung der Südostbahn ist gesichert" melden: „Den mit der englischen Gesellschaft bestehenden Verträgen gemäß ist dieselbe zur Lieferung des mangelnden Kapitals verpflichtet und auf den 1. November hat sie davon auch die 20 %, den fünften Teil des ganzen Betreffnisses, einzuzahlen. So schwierig nun auch die Verhältnisse des großen Geldmarktes und überhaupt die Zeitverhältnisse momentan sind, zumal wegen der orientalischen Frage und der Ungewißheit über Krieg und Frieden, so sehen wir doch der Erfüllung ihrer Verpflichtungen seitens der englischen Gesellschaft mit allem Vertrauen entgegen, und die neu eingelangten Berichte sind nur geeignet, uns darin zu bestärken. Die Mitglieder der genannten Gesellschaft sind, selbst abgesehen von der rechtlichen Verbindlichkeit, welche sie einmal übernommen haben, von dem Werte des Unternehmens schon allein wegen dem Wege nach Ostindien zu sehr durchdrungen, als daß sie dasselbe wegen einer vorübergehenden Schwierigkeit zurücksetzen könnten. Dabei sind sie auch der Unterstützung vom Königreich Sardinien, dessen Interessen in so hohem Grade mitbetroffen sind, vollkommen sicher. Auf gleiche Weise kann aber auch kein Zweifel walten über die Leistung der Einzahlung seitens der einheimischen Aktionäre."

„Wir dürfen daher den 1. November als den Tag ansehen, von welchem an das Unternehmen der Südostbahn in Vollziehung kommt. Die Versammlung der Aktionäre ist auch bereits auf den 8. November festgesetzt. Auf daß die Expropriations- und wirklichen Ausführungsarbeiten unmittelbar nachher beginnen können, sind vorläufige Einleitungen getroffen. Die Vermessungsarbeiten sind sehr weit vorgerückt, und in der Gegend von Chur sind außer den einheimischen fortwährend zwei Ingenieure der englischen Gesellschaft beschäftigt. Ist das Werk dann einmal begonnen, so darf man auch sicher

sein, daß es im Interesse der Unternehmer *mit der möglichsten Schnelligkeit* seiner Vollendung zugeführt werde."

Diese Zuversicht, mit der die „St. Gall. Ztg." „der möglichsten Schnelligkeit seiner Vollendung" entgegensah, war wohl auch durch den Beschluß des tessinischen Großen Rates verstärkt, der den Lockungen des Gotthardkomitees entgegen mit 90 gegen 11 Stimmen die Konzession für die Lukmanierüberschienung erteilte.

So konnte denn auch in der Tat die auf den 8. November einberufene Aktionärversammlung sich konstituieren und ihre Wahlen treffen. Der neue *Generalrat* wurde aus den Herren Nationalrat Planta, Ständerat Dr. J. J. Blumer, Landammann Curti (St. Gallen), Banquier Schultheß-Rechberg (Zürich), Nationalrat Rohrer (St. Gallen) und Regierungsrat Franz (Graubünden) bestellt, und als Direktoren wurden die Herren alt Landammann Baumgartner, Ingenieur Kiliart und La Nicca gewählt. Hiebei wurde mitgeteilt, der Abgeordnete der englischen Gesellschaft, Herr Gurney, sei nach längerm Aufenthalt in Turin, wo er insbesondere wegen Fortsetzung der Lukmanierbahn längs dem Lago Maggiore unterhandelte, in den letzten Tagen in Chur eingetroffen und habe namens seiner Vollmachtgeber die bestimmte Zusicherung abgegeben, daß in der nächsten Zeit (bis spätestens 15. Dezember) die erste Einzahlung erfolgen werde, von welcher ein Teil in bar hieher zu senden, der Rest aber in London zur Verfügung des Generalkomitees zu stellen sei. Die technischen Vorarbeiten für die Rhein- und Linthlinie seien mit einziger Ausnahme der Zweigbahn nach Glarus *beendigt,* sodaß in dieser Hinsicht der *sofortigen* Inangriffnahme des Baues nichts mehr im Wege stehe.

Noch vor Weihnachten — am 21. Dezember 1853 — konnte dann die „Glarner-Zeitung" ihren Lesern auch „die erfreuliche Kunde bringen, daß Herr Gurney, der Sachwalter der englischen Gesellschaft, Sonntag abends in Chur eingetroffen ist und die vertragsmäßigen Verpflichtungen seiner Committenten *vollständig erfüllt hat. Die Südostbahn ist somit gesichert.* Auch steht baldige Eröffnung der Bauten in Aussicht, da nach zuverlässigen Berichten Herr Hemans, der

englische Oberingenieur, mit den entworfenen Bahnlinien im Wesentlichen einverstanden ist."

Nicht ganz ebenso erfreut scheinen allerdings bündnerische Bauern in der Herrschaft gewesen zu sein, indem sie sich darüber beklagten, daß diese fremden Ingenieure sich bei ihren Arbeiten erlauben, „Bäume zu fällen, ohne den Eigentümern etwas nachzufragen." Dieselben hätten sich damit entschuldigt, daß sie doch nicht verpflichtet seien, wegen eines Baumes oder ein paar Aesten ein weitläufiges Expropriationsverfahren einzuleiten; übrigens seien sie bereit, billige Forderungen nachträglich zu erfüllen. Bei der allgemeinen Freude, daß die S. O. B. nun gesichert sei und bald gebaut werde, scheint das Publikum auch jenes doch etwas eigenmächtige Vorgehen der englischen Ingenieure nicht allzustrenge beurteilt zu haben.

Frohe Kunde kam vor Neujahr den Freunden der S. O. B. auch noch aus Italien: „Auch der Provinzialrat von Genua hat" — konnte die „Gl. Ztg." ihren Lesern melden — „beschlossen, für seine 6 Millionen auf jeden Zinsgenuß zu verzichten, bis die übrigen Lukmanieraktien ihre vollen Prozente bezogen haben. Es sind nun also vom Staate Sardinien, der Provinz und der Stadt Genua zusammen 22 Millionen mit Verzichtleistung auf Zinsen gezeichnet."

So strahlte denn am Schluß des Jahres 1853 der Eisenbahnhimmel für Glarus und Graubünden in hoffnungsvollster Bläue!

Leider sollten diesen frohen Erwartungen bittere Enttäuschungen folgen. Dr. J. Heer erzählt*) davon in seinen Erinnerungen an seinen Schwager Dr. J. J. Blumer: „So hoffnungsreich die Anfänge — die mit heller Freude und reichlichen Banketten begrüßten Anknüpfungen mit einer englischen Unternehmungsgesellschaft — waren, so sorgenvoll gestaltete sich der Fortgang: der Ausbruch des Krimkrieges lieferte den Engländern den Vorwand, ihre Verpflichtungen unerfüllt zu lassen: der Verwaltungsrat (oder, wie man es nannte, das schweizerische Comité) versammelte sich alle Augenblicke zu

*) Jahrbuch des Historischen Vereins Glarus, XIV, pag. 33 f.

oft mehrtägigen Sitzungen, bald in Chur, bald in Utznach, bald in Rorschach oder in Ragatz, aber die Sache wurde damit nicht besser. Blumer, dem die ganze Angelegenheit schwer auf dem Herzen lag, tat redlich das Seinige; er erlernte sogar, speziell um im Verkehr mit den Engländern sich freier bewegen zu können, in dieser Zeit mit großem Eifer die englische Sprache. — — — Die zeitraubenden und zugleich unliebsamen Verhandlungen mit den Engländern führten zwar zuerst, nach langen Mühen, zu einer Convention, die am 4. September 1855 von den schweizerischen Actionären genehmigt wurde; aber sie erwies sich fast sofort als ein fauler Friede, der nur den Ausgangspunkt neuer Zwistigkeiten bildete. Im Januar 1856 waren die Dinge so weit gediehen, daß das Comité den definitiven Bruch vollzog, die Unternehmungsgesellschaft aller ihrer Rechte (auch als Actionäre) verlustig erklärte, den Oberingenieur (Hemans) absetzte und dafür mit dem General-Accordanten (Pickering) ein provisorisches Verhältnis abschloß. Diese Schritte führten begreiflicherweise zu Rechtsstreitigkeiten: es sollte ein Proceß vor Schiedsgericht eingeleitet werden und Blumer hatte die schwierige Aufgabe, nebst Curti und Baumgartner die Instruction dieses Processes zu leiten.

„Im September 1856 gelang es dann, den Span beizulegen, indem den Engländern, gelegentlich der Fusion mit der St. Gallen-Appenzeller-*) und der Glattalbahn**) und der damit unter den Auspicien des Pariser Hauses Rotschild erfolgenden neuen Financierung des Unternehmens, ein reich-

---

*) Die St. Gallen-Appenzeller-Bahn, begründet Dezember 1852 (Präsident: Landammann Dr. Hungerbühler) hatte am 14. Oktober 1855 die Linie Winterthur—Wil eröffnet, am 25. Oktober 1855 Wil—Flawil, am 15. Februar 1856 Flawil—Winkeln, am 25. März 1856 folgte Winkeln—St. Gallen und endlich am 25. Oktober 1856 St. Gallen—Rorschach.

**) Die Gesellschaft der Glattalbahn (konstituiert am 25. Juni 1853) erstrebte die Verbindung von Rapperswil nach Zürich durch das Glatttal. Am 1. August 1857 konnte das Stück Wallisellen—Uster eröffnet werden, am 9. November 1857 folgte Uster—Wetzikon, am 1. Mai 1858 Wetzikon—Rüti und endlich am 15. Februar 1859, gleichzeitig mit der Eröffnung der Linie Rapperswil—Weesen—Glarus, noch Rüti—Rapperswil.

liches Auskaufsgeld bezahlt wurde, mit welchem sie sich befriedigt erklärten. Die schwere Entwicklungsperiode der „Südostbahn“ war damit abgeschlossen, und die Sachen traten von nun an wenigstens einigermaßen in ein normaleres — wenn auch freilich noch lange nicht erfreuliches — Stadium ein. Blumer wirkte bei der Ausarbeitung der Statuten der neuen Gesellschaft („Union Suisse“) noch redlich und fleißig mit; dann aber, als im Frühjahr 1857 (10. April) diese neue Gesellschaft sich constituierte, verbat er sich eine Wahl in den Verwaltungsrat, herzlich froh, nunmehr die schwere Bürde der Eisenbahnsorgen, die lange genug auf ihm gelastet hatte, ablegen zu können.“

Diese neue Gesellschaft — „Vereinigte Schweizerbahnen“ (V. S. B.) — die mit einem Aktienkapital von 43,692 000 Fr. (93 944 Aktien) arbeitete, brachte denn auch die von der Südostbahn übernommenen Linien doch ziemlich rasch zur Ausführung. Am 25. August 1857 konnte zunächst das Teilstück Rorschach—Rheineck und am 1. Juli 1858 die Linie Rheineck—Chur eröffnet werden. Daß die Linie Sargans—Rapperswil nicht gleichzeitig mit der Rheintallinie (Chur—Rheineck) eröffnet werden konnte, war durch die Schwierigkeiten, welche das Terrain des Walensees und des Zürcher-Obersees entgegenstellte, begründet. „Die beabsichtigte Eröffnung der Eisenbahn“ (Rapperswil—Weesen) am 1. August 1858, mußte das neue Tagblatt von Rapperswil anfangs Juni mitteilen, „wird wohl verschoben werden müssen. Der Stampfwinkel in der Nähe des Klosters Wurmsbach zeigt bis jetzt einen so schlammigen Grund, daß alle Ausfüllungen versinken. Tag und Nacht wird zwar daran gearbeitet, allein eines schönen Morgens findet man vom Damm beinahe keine Spur mehr. Letzten Samstag ist eine Strecke sogar unter den Spiegel des Sees gesunken.“

Am 3. Dezember 1858 ließ sich das Pfeifen und Pusten einer Lokomotive — „Rothschilds Choli“, wie das Publikum sie nannte — zum ersten Mal in Weesen hören. Am 30. Dezember erfolgte die Kollaudation der Linie Rüti—Rapperswil und Rapperswil—Weesen. Samstag den 29. Januar 1859 hielt die erste Lokomotive ihren Einzug im Bahnhof Glarus,

und am 31. Januar folgte die amtliche Kollaudation, deren Resultat als günstig bezeichnet wurde.*) So konnte denn endlich am 14. Februar 1859 auch die Linie Rapperswil—Weesen—Glarus eröffnet werden. Daß dieser Tag für alle an der neuen Linie liegenden Ortschaften und ganz besonders für den Hauptort Glarus als Festtag galt, ist wohl selbstverständlich. Der Bahnhof war mit Triumphbogen und unzähligen Flaggen ausgerüstet, die Zufahrtstraße nach dem Rathaus mit Reihen von jungen Tannbäumchen, die unter sich durch Guirlanden verbunden waren. Daß auch zahlreiche — gelungene und weniger gelungene, poetische und prosaische — Inschriften nicht fehlten, war gegeben. Um halb 9 Uhr entboten vom Burghügel herab Kanonen ihren Festgruß, und begaben sich, an der Spitze das Kadettenkorps der Sekundarschule, die Standeskommission und der Gemeinderat von Glarus zum Bahnhof, wo die Wagen zu ihrer Aufnahme bereit waren. Um 10 Uhr langte der Zug in der Rosenstadt an, eine halbe Stunde später kam der Hauptzug von Rüti her, mit ihm der Präsident der Vereinigten Schweizerbahnen, sowie der damalige Betriebs-Direktor, Herr Bernhard Simon, mehrere Mitglieder des Verwaltungsrates und eine große Zahl Gäste. Nachdem hier Gruß und Gegengruß gewechselt worden, ging's in den „Freihof" hinüber, wo ein gutes Frühstück bereitet war und auch der Strom der Festreden zu fließen begann (Oberst Breni von Rapperswil, Landammann Curti von St. Gallen, alt Landammann Jenni von Ennenda, Dr. Kaiser von Zug, Dr. J. J. Blumer von Glarus). Um 1 Uhr war die Lokomotive zur Abfahrt bereit, um die in Rapperswil versammelten Gäste nach Glarus zu bringen und unterwegs auf verschiedenen Stationen weitere Ehrengäste aufzunehmen.

„Es war halb 4 Uhr, als unter Kanonendonner der großartige Festzug in Glarus anlangte, die Locomotive mit einem

---

*) Der Verfasser, der damals alle Samstag-Nachmittage von Betschwanden nach Glarus pilgerte, um bei Rektor P. Leuzinger Unterricht im Griechischen (Xenophons Anabasis) zu empfangen, erinnert sich, daß er bei dieser Gelegenheit auch die Ankunft der ersten Lokomotive mitansehen durfte. „Aber, gelt-au, das isch ä handläche Ruedeli," bemerkte ihm ein Bauersmann, der neben ihm stand, dasselbe Schauspiel anzusehen.

St. Fridolin geschmückt, der segnend seine Hände ausbreitete, und die Wagen mit Epheu bekränzt. Eine zahllose Menschenmenge war zum Empfang der Gäste bereit, die sich in schön geordnetem Zug der Kirchwegstraße zu bewegten, von dort bis zum Brunner'schen Etablissement, die Abläsch hinein, durch den Landsgemeindeplatz wieder der Hauptstraße zu, bis zum Spielhof hinauf und zurück ins Regierungsgebäude. Ueberall waren die Häuser mit Teppichen, Fahnen, Erzeugnissen glarnerischen Gewerbefleißes und manch' sinnreichen Insignien geschmückt; zwei vortreffliche Musiken und die Kadetten bildeten das Geleit, wobei die Weibel, in die Standesfarben gekleidet, nicht fehlen durften. Auf dem Regierungsgebäude entwickelte sich bald ein gewaltiges Redefeuer. Der Präsident des Verwaltungsrates der Vereinigten Schweizerbahnen, Herr Wirth-Sand, begann mit einem trefflichen Gruß an die Glarner, zu denen sie heute der gewaltige Neuerer, St. Fridolin, mit der Locomotive eingeführt. Herr Landammann Dr. Heer*) entwickelte in einer sinnvollen Rede die hohe Bedeutung der Eisenbahnen für die Gegenwart, hieß sie hoffnungsreich willkommen und verdankte den Leitern des Unternehmens ihre außergewöhnliche Energie, mit welcher sie das großartige Werk ausgeführt. Herr Landammann Hoffmann sprach als Repräsentant der St. Galler Regierung die freudige Erwartung aus, daß die neue Bahn ein neues Bindungsmittel

---

*) Ich erlaube mir, aus der Rede Heers eine Stelle herauszuheben: „Wird die Eisenbahn für unser Land eine neue Aera der Blüte und des Wohlstandes begründen, wie manche hoffen, oder wird sie vielmehr unsere Mittelklassen durch auswärtige Konkurrenz, unsere Arbeiterbevölkerung durch Befriedigung der Genußsucht, alle durch Verteuerung wesentlicher Lebensbedürfnisse schwer beeinträchtigen, wie gar viele befürchten? Nicht leicht ist es, diese Frage mit Sicherheit zu beantworten; die Zeit wird es lehren und wahrscheinlich wird ihr Verdikt dahin lauten, daß die einen etwas zu viel gehofft, die andern viel zu viel gefürchtet haben, daß überhaupt eine Eisenbahn nicht imstande sei, ein Land glücklich oder unglücklich zu machen, und daß die Bedingungen wahrer Volkswohlfahrt nach wie vor nicht sowohl in äußern Veranstaltungen, als vielmehr in dem tüchtigen und strebsamen Sinne der Menschen liegen. Warten wir indessen den inappellablen Spruch der Zeit und Erfahrung ruhig ab; für heute bedarf es für uns gar nicht einer mathematischen Antwort auf die vielbestrittene Frage; auch ohne solche haben wir hinreichenden Grund, uns der Eröffnung der Eisen-

für die durch vielfache gleichartige Interessen und Verhältnisse einander nahe stehenden Kantone werde, und sah die Zeit voraus, da Eisenbahn-, Post- und Telegraphenverwaltung vereinigt der schweizerischen Nation vermehrten Segen bringen werden. Nun ging's Schlag auf Schlag! Planta und Gadmer von Chur, Curti, Breni und Kaiser von St. Gallen, Pfarrer Streiff, Präsident Dr. Tschudi, Landammann Jenni, Ständerat Dr. Blumer von Glarus und Hæberli von Weinfelden, Repräsentant der Nordostbahn, führten, jeder nach seiner Weise, bald in Ernst, bald in Humor gekleidet, ihr Eisenbahnthema durch, bis zuletzt niemand mehr zuhören mochte und angezeigt wurde, daß die Locomotive parat stehe, die Rückreise bis Zürich und St. Gallen anzutreten. Um 8 Uhr war die Tafel aufgehoben. Feuerwerk und Musik hatten auch einem weitern Publikum den Festabend verschönert, und jedenfalls wird der Eröffnungstag der glarnerischen Eisenbahn den Glarnern in unvergeßlichem Andenken bleiben. — Am Dienstag stellte die Eisenbahndirektion der glarnerischen Schul-Jugend einen Extrazug unentgeltlich zur Fahrt nach Weesen zur Verfügung, womit das Fest seinen schönen Schluß gefunden hat" („Glar. Ztg." vom 16. Februar 1859).

Gleichzeitig mit der Betriebseröffnung der Bahn Rapperswil—Weesen—Glarus war auch für die Linie Sargans—Murg der Verkehr eröffnet worden. Daß das zwischenliegende Stück

---

bahn zu freuen und der heranbrausenden Lokomotive unser freudiges Willkomm ohne Rückgedanken entgegenzurufen. — Wo immer der menschliche Geist die trennenden Schranken des Raumes und der Zeit überwindet; wo immer er die Kräfte der Natur sich und seinen Zwecken dienstbar macht und die Materie zwingt, daß sie ihm gehorche, da feiert er einen seiner schönsten Triumphe und rückt dem Ziele der uralten Verheißung näher, welche den Menschen die Herrschaft zuteilt über alles Erschaffene. Jede der großen Erfindungen, die der sinnreiche Geist, ganz besonders der letzten Jahrhunderte, in kaum übersehbarer Zahl hervorgebracht hat, hebt die Menschheit — soweit sie davon Gebrauch macht — um eine Sprosse höher auf der Leiter kulturgeschichtlichen Fortschrittes; eben darum aber kann kein Land und Volk sich dem Gebrauche dieser neugeschaffenen Mittel entziehen, ohne daß es Gefahr läuft auf einer niedrigen Stufe stehen zu bleiben und damit, wenn nicht geradezu aus der Reihe der Kulturvölker auszuscheiden, doch wenigstens in dem allgemeinen Wettlauf der Nationen für lange, wo nicht für immer, zurückzubleiben."

Murg—Weesen auf dieselbe Zeit noch nicht fertig gestellt werden konnte, war durch die Schwierigkeiten des dortigen Terrains entschuldigt und kann auch heute jeder, der diese so überaus interessante Strecke genießt, leicht begreifen; waren doch längs des Walensees nicht weniger als 10 Tunnels zu erstellen: durch den Bommelstein 627 Schweiz. Fuß (188 Meter) lang, durch das Murgbühel 370 Fuß lang, durch die Roßplatte 379 Fuß, durch den Stutz 392 Fuß, beim Hechlenhorn unmittelbar nacheinander zwei Tunnels von 286 und 378 Fuß, durch das Staudenhorn 822 Fuß, und durch die Glattenwand und den Walenberg unmittelbar nacheinander 3 Tunnels von 737, 644 und 833 Fuß Länge.

Konnte vorderhand die Strecke Murg—Weesen noch nicht eröffnet werden, so vermittelte inzwischen das Dampfboot „Splügen" den Verkehr zwischen Weesen und Murg, indem es täglich zweimal „im Anschluß an die Bahnzüge in Murg und Weesen" die Fahrt „von Weesen über Mühlehorn nach Murg" und von Murg nach Weesen ausführte. Dienstag den 28. Juni konnte dann auch noch dieses Stück kollaudiert und Freitag den 1. Juli der Betrieb eröffnet werden — mit Rücksicht auf die Zeitumstände, den Krieg zwischen Oesterreich und Italien-Frankreich und seine Folgen für die Schweiz, ohne besondere Festlichkeiten.

Der unterm 1. Juli 1859 veröffentlichte Fahrplan sah täglich drei Züge nach Zürich und Chur und ebenso drei Züge von Chur und Zürich nach Weesen und Glarus vor: Von Zürich sollte morgens 5.30 der erste Zug nach Weesen—Glarus abfahren, 8.37 in Glarus eintreffen (also mit einer Fahrzeit von 3 Stunden 7 Minuten), der zweite 10.40 abfahren, der dritte 2.25, Ankunft in Glarus 5.20. Für die von Glarus nach Zürich fahrenden Züge war die Abfahrt auf 6.15, 9.50 und 5.32 festgesetzt, die Ankunft in Zürich auf 9.20, 1.10 und 8.30.

Für den Verkehr nach Chur bestimmte der Fahrplan: Abfahrt von Glarus 6.15, 1.— und 4.15, Ankunft in Chur 10.28, 4.— und 7.17; Abfahrt von Chur 4.45, 8.10 und nachmittags 4 Uhr; Ankunft in Glarus 8.37, 11.02 und nachmittags 6.40.

Zwischen Weesen und Glarus fuhren täglich 5 Züge hin und her mit einer Fahrzeit von 25—30 Minuten.

Daß nach 2.25 nachmittags kein Zug mehr von Zürich nach Glarus abfuhr, wollte allerdings manchen Glarnern nicht gefallen; das „St. Galler Tagblatt" fand aber, von morgens 9.20 bis 2.25 nachmittags lasse sich schon etwas machen; wer ausgedehntere Geschäfte habe, dem werde es deren Rentabilität schon erlauben, in Zürich zu übernachten. „Uebrigens," bemerkt der Antworter, wohl ein Vertreter der Direktion der V. S. B., etwas spitz, „kann man nicht begreifen, wie wegen einer kleinen Unbequemlichkeit gleich über neue Vorkehrungen hämische Bemerkungen gemacht werden können, während jedermann bekannt ist, wie *knauserig* man verfuhr, als es sich um *Convertirung* der Aktien handelte."

Der damit ausgesprochene Vorwurf der Knauserei galt dem glarnerischen Landrat wegen seines Beschlusses vom 25. Mai 1859. Da die V. S. B. für den Betrieb der Bahn wie für Bezahlung ihrer Schulden bares Geld bedurften, hatte die Generalversammlung ein neues Anleihen von 12 Millionen Franken beschlossen. Bei demselben sollte den alten Aktionären in der Weise der Vortritt eingeräumt werden, daß sie ihre Aktien durch entsprechende Nachzahlungen in sogenannte Prioritätsaktien und Obligationen umwandeln konnten. Dabei war das Verhältnis der drei Klassen folgendes: „In erster Linie stehen die Obligationen zu 5 % verzinsbar, solange der Ertrag zur Deckung ausreicht (gewissermaßen Vorsatz); hierauf folgen die neugeschaffenen Prioritätsaktien, die, wenn über den erforderlichen Obligationenzins noch etwas übrig bleibt, bis zu 5 % ihren Teil erhalten (gleichsam Nachsatz); bleibt dann noch etwas übrig, so erhalten es pro Rata die alten Aktien (gleichsam laufende Schulden)." Nun hatte der Rat zwei Jahre vorher von den seinerzeit gezeichneten 1000 Aktien 450 in Obligationen umgewandelt; dagegen glaubte er sich nicht kompetent, bei der neuen Konversion auch die restierenden 550 Aktien in Obligationen und Prioritätsaktien verwandeln zu lassen, da diese Umwandlung neue Geldopfer erfordere. Im Landrat, an den deshalb die Sache gewiesen wurde, beantragten verschiedene Redner, die geforderte Barzahlung zu wagen,

d. h. die gewünschte Konversion vorzunehmen. Allerdings habe 1859 das Unternehmen die Obligationen noch nicht voll zu 5 % verzinsen können; dagegen stehe zu hoffen, daß in Zukunft bessere Resultate erreicht werden. „Das ganze Geschäft müsse als Finanzoperation betrachtet werden; wenn man nichts wage, so sei ein großes Kapital verloren, und wenn man frisch zugreife, so könne noch ein bedeutendes gerettet werden; es wäre unverantwortlich, nicht teilzunehmen, und es sei in der Pflicht des Landrates, sich *für* Conversion auszusprechen" (so vor allem Ratsherr P. Jenny). „Die meisten Behörden und Korporationen in St. Gallen, Graubünden etc. haben sich bereits für eine neue Beteiligung ausgesprochen; dieselben können gewiß auch rechnen und finden es ihrer Stellung angemessen, zu convertieren." Andere Mitglieder fanden dagegen, das Land Glarus habe nun genug geleistet; es habe den Zweck, den seine Aktienzeichnung hatte, erreicht, die Eisenbahn nach Glarus erlangt. Ein Mehreres könne von ihm nicht erwartet werden. Allerdings werden die 550 Aktien, die noch im Besitze des Landes sich finden, wenn man nicht konvertiere, keinen Zins abwerfen; aber eine Konversion mit neuer Barzahlung würde neue Opfer bedeuten, da die Zukunft der V. S. B. kaum größere Erträgnisse in Aussicht stelle. Es könnte geschehen, daß nicht einmal die Obligationen von ihr voll verzinst werden könnten. Ein Privatmann könne „spekulieren", eine Landesobrigkeit dürfe das nicht tun. Verschiedene Redner bestritten geradezu dem Landrat das Recht zu einer solchen Operation, welche eine neue Subvention bedeuten würde und deshalb nur von der Landsgemeinde beschlossen werden dürfe. Mit 35 gegen 31 Stimmen lehnte der Landrat die Konversion ab, wodurch er allerdings von verschiedenen Seiten sich den Vorwurf der Knauserei zuzog.

Diesem Beschluß entsprechend notiert die Landesrechnung von 1859 als Aktiven des Landes Glarus: Obligationen der V. S. B. = 225 000 Fr., 550 Aktien der V. S. B. (pro memoria).

In gleicher Weise wie der Landrat, entschied am 1. Juni auch die Tagwensversammlung von Glarus mit Rücksicht auf die noch zuständigen 50 Eisenbahn-Aktien (30 waren früher

konvertiert worden). „Man wolle nicht das gute Geld noch zum schlechten legen.“

Wenn diese Beschlüsse der Glarner vom Verwaltungsrat der V. S. B. übel aufgenommen wurden, so machten die Glarner umgekehrt den Regenten der V. S. B. den Vorwurf, daß sie einen ihrer Landsleute aus vermeintlichen Sparsamkeitsrücksichten ungerecht behandelt hätten. In der vorausgehenden kritischen Periode hatte der Glarner Bernhard Simon durch seine Einsicht und Tatkraft um die Förderung der Interessen der V. S. B. große Verdienste sich erworben.*)

Unterm 13. Juli 1859 muß aber die „Glar. Ztg.“ melden: „Herr Simon, dem eine fernere Wirksamkeit in ungefähr gleicher Stellung wie bisher geradezu unmöglich gemacht wurde (da er keineswegs je ein willenloses Werkzeug des Pariser Regimentes geworden wäre), tritt ganz vom Bahndienst zurück und wird durch Ingenieur Pestalozzi ersetzt. Bei Simon heißt es wieder einmal: Der Mohr hat seine Pflicht getan, er kann gehen.“

Nicht unbegründet war auch eine Klage, welche ein Einsender in der „Gl. Ztg.“ vom 3. Dezember 1859 erhob, der sich darüber beklagte, daß die Eisenbahnwagen III. Klasse nicht geheizt werden, währenddem man die der II. Klasse oft nicht zum Aushalten erhitzt finde. „Glauben denn vielleicht die Eisenbahnherren, daß die weniger begüterte Menschheit auch weniger von der Kälte angegriffen werde als die Reichen, daß man nicht auch Verpflichtungen habe, für jene zu sorgen?“ Wie begründet diese Klage in der Tat war, kann ich meinerseits durch eine eigene liebliche Erinnerung bestätigen. Am 26. Dezember (Nachweihnacht) 1863 fuhr ich als stud. theol. von Zürich nach Glarus, um die nächsten 8 Tage zu Hause in den Ferien zuzubringen. Die Fahrt hatte ungefähr vier Stunden gedauert. Als wir uns Glarus näherten und ich meinen Tornister aufschnallen wollte, glaubte ich nicht mehr stehen und gehen zu können, und doch hatte ich noch 2½ Stunden —

*) Vergl. Joh. Dierauer: Bernhard Simon, Architekt, 1816—1900; ein Lebensbild, herausgegeben vom Historischen Verein des Kts. St. Gallen, pag. 14—16.

nach Betschwanden — zu marschieren; einmal in Bewegung, ging es auch, obschon der ganz leere Geldbeutel es nicht erlaubte, mir vorher in Glarus einen Teller warme Suppe zuzuführen.

---

b) Die Nord-Ost-Bahn (N. O. B.), die Hinterländerbahn und Ziegelbrücke-Näfels.

Als es sich darum handelte, die Konzession einer Eisenbahn von Weesen nach Glarus zu erteilen, wurde von einzelnen aufgeklärten Herren die Befürchtung ausgesprochen, daß dadurch verschiedene Lebensmittel verteuert würden (oben pag. 130). Mit Grund stellte der damalige Landesstatthalter Dr. J. Heer dem die Hoffnung gegenüber, daß durch die Erleichterung des Transportes manche Lebensbedürfnisse in Zukunft von uns billiger beschafft werden könnten. Bald nach Eröffnung der Eisenbahn wurde auch für die glarnerischen Konsumenten in der Tat diese angenehme Folge bemerkbar. So lese ich in einem Privatbrief vom November 1860: „Wie sich doch durch die Eisenbahnen bis in alle Talwinkel die Lebensverhältnisse wunderlich umkehren! Während ehedem in unserm Ländchen Kartoffeln im Ueberfluß sogar zur Ausfuhr wuchsen, kamen diesen Herbst bei unserer Mißernte Kartoffeln in großer Menge aus Deutschland nach Glarus. Wir selber haben die schönsten lachenden Kartoffeln von Mannheim her. Auch Steinkohlen kommen jetzt häufig in unser Großtal aus Frankreich her, Bauhölzer aus Bündten bis Linthal."

Solche Erfahrungen, sowie die Bequemlichkeit des Reisens mußten auch den Tälern den Wunsch nahe legen, die Eisenbahn noch näher zu erhalten. Schon 1852, als es sich um die Konzessionierung der Zweigbahn Weesen—Glarus handelte,*) hatte Ratsherr Peter Jenni von Schwanden**) beantragt, der zu erteilenden Konzession einen Beisatz anzufügen, durch welchen eine allfällige Fortsetzung der Zweigbahn nach

---

*) Landratssitzung vom 29. Dezember 1852, oben Seite 129.

**) Mitglied des Gründungskomitees der S. O. B., oben Seite 129, Anmerkung.

Schwanden oder weiterhin zum voraus bewilligt würde. Um nicht durch einen solchen Zusatz das Erreichte, die Bewilligung einer Bahn bis Glarus, zu gefährden, mußte damals darauf verzichtet werden. Als dann aber jenes nächste Ziel erreicht war und die bis Glarus erstellte Eisenbahn die gesamte Bevölkerung die Vorteile des neuen Verkehrsmittels erfahren ließ, tauchte bei den verschiedensten Gelegenheiten der Wunsch nach Fortsetzung der Linie bis Schwanden oder noch lieber bis Linthal wieder auf.

Diese Wünsche in die Tat umzusetzen, versammelten sich am 31. März 1867 im „Adler" in Schwanden unter der Leitung von Nationalrat Peter Jenny, jünger, Delegierte sämtlicher Gemeindebehörden des Groß- und Kleintals, sowie von Mitlödi und Ennenda, und beauftragten ein 21gliedriges Aktionskomitees aus sämtlichen beteiligten Gemeinden mit der Weiterführung der Sache.

Ohne auf seinem Wege Gras wachsen zu lassen, richtete dieser Ausschuß auch schon am 5. April an den „hohen dreifachen Landrat des Kantons Glarus" das Gesuch: „Die Vermessungen, Pläne und Kostenberechnungen einer Bahn Glarus—Linthal zu dekretieren und mit Beförderung vornehmen zu lassen." Das war nun allerdings etwas rasch gehandelt, und es ist begreiflich, daß die Bürger der andern Landesteile fanden, ehe an den Staat eine solche Zumutung gestellt werde, sollte der zunächst interessierte Landesteil doch auch Opfer zu bringen sich bereit erklären.

Als am 10. April der Landrat zur Behandlung des Gesuches gelangte, eröffnete derselbe Dr. Jenni von Ennenda, der 1852 einer Eisenbahn Weesen—Glarus die Konzession verweigern wollte, die Diskussion. Er tut es,*) „nicht um die Eingabe, die die große Bedeutung einer Eisenbahn für die beteiligte Landesgegend hervorgehoben hatte, zu widerlegen, vielmehr mag er es der Bevölkerung des Großtals gönnen, wenn solche ihr Anstreben zu realisieren vermag, legt aber als Repräsentant der ehrs. Gemeinde Ennenda sein Veto gegen die Zumutung ein, als sei die Bevölkerung seiner Vater-

*) Wir folgen hier dem Referat der „N. Gl. Ztg." vom 13. April 1867.

gemeinde damit einverstanden und als habe solche Freude daran, wenn ihre schönen Allmeinden durch die Eisenbahn quer durchschnitten würden. Das Komite sei hier offenbar zu weit gegangen und habe in unberechtigter Weise Ennenda in Mitleidenschaft ziehen wollen. — Appellationsrichter Hefti von Hätzingen begreift, daß die Eingabe überrascht habe. Indessen sei die Frage über Fortsetzung der Bahn schon längst Gegenstand ernster Erörterung gewesen. Die Amtsberichtskommission habe verdankenswert diese Frage in ihrem Referate aufgegriffen und gerade dieses Vorgehen habe den Impuls zu einer Versammlung gegeben. Die Männer, die dabei getagt, haben allesamt *die* Ueberzeugung ausgesprochen, daß mit einer bloßen Korrektion der dermalen bestehenden Straßen dem Großtal nicht gedient sei — die Fortsetzung der Eisenbahn von Glarus nach Linthal könne allein das vorhandene Bedürfnis befriedigen. Das Gesuch, welches an den h. Landrat gestellt werde, sei bescheidener Natur. Die Vorarbeiten, um die es sich dermalen handle, werden nicht über 10 000 Fr. kosten, während eine entsprechende Korrektion der Landstraße eine weit stärkere Summe beanspruche, und doch würde damit sehr wenig oder nichts getan sein. Die Landstraßen kosten nur Geld und werfen keine Rendite ab, während bei den Eisenbahnen gerade das umgekehrte Verhältnis zutreffe. Er sei gefaßt darauf, daß man ihm einwenden werde: die projektierte Schienenwegverbindung von Glarus nach Linthal koste unerschwinglich viel Geld — der Verkehr sei nicht derart, daß auch nur eine bescheidene Rendite zu gewärtigen sei — auch die Kompetenzfrage werde schwerlich ausbleiben —; dies alles entmutige ihn jedoch nicht, für die Anregung mit aller Kraft einzustehen. Was vorab den Kostenpunkt anbelange, gebe er zu, daß die Realisierung des Projektes mit großem Kostenaufwand verbunden sei — und wenn einmal die Erstellung der Bahn dekretiert werde, so werde das Hinterland große, schwere Opfer bringen müssen; das Land habe Hülfsquellen genug, um auch dieser Anforderung in entsprechender Art nachhelfen zu können. Was die Ertragsfähigkeit der Bahnstrecke anbelange, so könne allerdings in den ersten Zeiträumen die Rentabilität nicht hoch in Anschlag gebracht werden. Eine

Zukunft sei aber dem Unternehmen nicht abzusprechen. Vor 20 Jahren sei die Industrie im Großtal nur dem Namen nach, nicht aber in ihrer Ausführung bekannt gewesen. Jetzt seien über 140 000 Spindeln, über 2300 Webstühle in Tätigkeit und über 1000 Drucktische beschäftigen die arbeitende Klasse. Diese Verkehrsvermehrung sei das sicherste Beweismittel dafür, daß mit der Zeit das Unternehmen prosperieren werde. Bezüglich der Kompetenzfrage lasse sich anführen, daß der h. Landrat schon oftmals nach Schluß des Memorials Verhandlungspunkte aufgenommen und dem Entscheid des hohen Gewalts unterstellt habe. Der gute Wille werde auch in vorwürfiger Frage den zum Ziele führenden Ausgangspunkt zu finden wissen. Wenn dann weiterhin die Vorhaltung gemacht werden wolle, daß das Unternehmen eine Privatsache sei, so müsse er auch diesem Einwurf mit dem Bemerken entgegnen, daß jene Zeiten vorüber seien, wo man für allgemeine Zwecke die Kräfte einzelner Privaten so beansprucht habe, daß solche an den Bettelstab geraten seien. Der Sprecher zitiert die daherigen Erfolge in Neuenburg — weist dann aber auf Bern, Aarau und St. Gallen (Toggenburger-Bahn) hin und findet, daß nur vereinte Kraft stark mache; er glaubt auch, der opferwillige Geist, wie solcher nach der Brandkatastrophe sich gezeigt habe, werde heute noch existieren, und spricht deshalb die Hoffnung aus, die h. Versammlung werde die Eingabe des Komites an den h. Rat mit dem Auftrag zurückweisen, daß er sofort die nötigen Veranstaltungen zu treffen habe, damit die erforderlichen Vermessungen vorgenommen und die Anfertigung der Pläne etc. besorgt werde."

Diesem Votum gegenüber stellte Appellationsrichter K. Müller von Näfels den Antrag auf Abweisung des Antrages; das Unternehmen sei Sache der Privaten und nicht des Staates.

Auch Präsident Dr. Blumer ist überrascht, mit welch' hastiger Eile die Angelegenheit in die Behörde hineingeworfen werde. Gleich als ginge es eine Festung zu erobern, sei in dem Vorgehen des Komitees Schlag auf Schlag gefolgt. Kaum vor acht Tagen sei die Frage aufgetaucht, und heute schon werde dem Landrat die Zumutung gemacht, daß er einfach ja sage. Solch tief eingreifende materielle Fragen bedürfen Zeit und

ruhige, überlegte Beratungen. Das Komitee habe total den unrichtigen Weg eingeschlagen. Rat oder Landsgemeinde allein seien die kompetenten Behörden, die entscheidend einwirken können. Wenn es sich nur um eine Subvention (an die Vermessungskosten) handle, so könne Landammann und Rat helfen; wolle aber der Bau dem Staat überbunden werden — und das Votum des Herrn Hefti scheine darauf abzuzielen — so sei allein die Landsgemeinde dazu kompetent. Vor dem Staatsbau aber sei aufs Eindringlichste zu warnen. Wohin Bern und Freiburg mit ihren Staatsbauten gekommen, sei bekannt, und diese Beispiele seien gewiß warnend genug.

Bei der Abstimmung erhielt der Antrag, den Gegenstand noch an die diesjährige Landsgemeinde zu weisen (Antrag von Dr. Trümpi, Schwanden) 35 Stimmen (dagegen: 55 Stimmen). Für den Antrag, in die Materie wegen Mangel an Kompetenz nicht einzutreten, erhoben sich 56 Stimmen, während 37 Votanten die Angelegenheit mit *bestimmtem Auftrag* an Landammann und Rat weisen wollten (nach Antrag Hefti). Endlich wurde mit 51 gegen 47 Stimmen nach Antrag von Dr. J. J. Blumer beschlossen: der Landrat tritt wegen Mangel an Kompetenz in Sache nicht ein, wohl aber überweist er die Petition an den Rat zu geeignet findender Verfügung.

Mit Rücksicht auf die im Landrat ausgesprochenen Bedenken verzichtete die am Ostermontag (22. April) tagende Versammlung der Interessenten darauf, sofort an Landammann und Rat mit einem Gesuche zu gelangen; zuerst sollen die beteiligten Kreise zeigen, daß sie ihrerseits in erster Linie zu Opfern bereit seien. So wurde denn das provisorische Komitee beauftragt, „Gründungsaktien à 25 Fr. bis zum Betrag von wenigstens 10 000 Fr. aufzunehmen, um die Kosten für die Vorstudien für eine Bahn von Glarus nach Linthal zu decken. Diese Gründungsaktien sollen bei einer Verwirklichung des Unternehmens das Recht haben, konvertiert zu werden. Sobald obige Summe gezeichnet ist, hat das Komitee Auftrag, an Landammann und Rat zu gelangen, damit dieser einerseits die Erlaubnis erteile, Vermessungen auf Privateigentum vorzunehmen, anderseits einen angemessenen Beitrag an die Vermessungskosten dekretiere.“

Die damit eingeleitete Aktienzeichnung fand auch bei Privaten und Gemeinden des Hinterlandes günstige Aufnahme. Am 25. Juni 1867 konnte dem Rat mitgeteilt werden, daß über 500 Aktien*) gezeichnet seien, somit bereits mehr als 12 500 Fr. für die Vorstudien zur Verfügung stehen. Das provisorische Komitee ersuchte deshalb Landammann und Rat:

1. es seien ihm die Vermessungen auf Privat-, Gemeinde- und Korporationseigentum gegen Abhebung allfälligen Schadens zu gestatten:
2. es werde die Erlaubnis gegeben, daß Straßeninspektor Schindler, sofern er außer seinen amtlichen Verpflichtungen die Zeit erübrigen könne, für die in Aussicht genommenen Vorarbeiten beansprucht werde;
3. der Rat möge bei der Tit. Direktion der V. S. B. sich dafür verwenden, daß Bahningenieur Bürgi gestattet werde, sich bei Festsetzung des Tracés, sowie mit seinen Informationen zu beteiligen, und
4. (und das war eine Hauptsache) der Rat möge namens des Landes sich bei der Aktienzeichnung beteiligen.

Diesen bescheidenen Wünschen gegenüber zeigte sich der Rat auch durchaus willfährig, erfüllte die 1—3 gestellten Ansuchen und übernahm für den Kanton 120 Aktien (= 3000 Franken).

Auf dieses hin konstituierte sich schon am folgenden Tag (26. Juni) die Aktionärversammlung und bestellte zur Weiterführung der Arbeiten ein siebengliedriges Komitee, als Präsident: Nationalrat (Konsul) Peter Jenny, jun., Schwanden, als Mitglieder: Oberst (Ratsherr) Joh. Heinrich Hefti-Trümpi, Hätzingen, Oberst J. Tschudi, Schwanden, Landrat F. Glarner, Stachelberg, Ratsherr Konrad Blumer, Schwanden, Ratsherr Frid. Hefti-Luchsinger, Adlenbach, und Fabrikant J. Becker-Hefti, Hätzingen.

Im Auftrag dieses Komitees machten denn auch Straßeninspektor Schindler und Ingenieur Bürgi sich so bald wie möglich an die ihnen übertragene Aufgabe. Im Oktober 1868

*) Schwanden hatte sich dabei mit 231 Aktien beteiligt, die übrigen Gemeinden des Großtales mit 234, Mitlödi mit 36 und das Sernftal mit 20 Aktien.

hatte Schindler die fertigen Pläne und Kostenberechnungen dem Eisenbahnkomitee einreichen können, worauf sie Herrn Bürgi, der bei der Aufnahme des Tracés sich mit betätigt hatte, zur endgültigen Prüfung übergeben wurden. Nun waren aber jene Wasserverheerungen vom Oktober 1868 eingetreten, welche verschiedenen Gegenden unseres Schweizerlandes ungeheuren Schaden zufügten und durch welche auch dem Ingenieur der V. S. B. ein überaus großes Maß unvorhergesehener Arbeiten für Wiederherstellung der seiner Oberaufsicht unterworfenen Linien überbunden wurde.

Trotz bestem Willen mußte er schließlich die Erklärung abgeben, in nächster Zeit die ihm übertragene Arbeit nicht ausführen zu können, und so sah sich das Eisenbahnkomitee genötigt, sich nach einem Ersatz umzusehen. Der an Herrn Bürgis Stelle berufene, in Eisenbahnbauten wohl bewanderte Ingenieur Olivier Zschokke in Aarau übernahm auch in sehr energischer Weise die Prüfung der Schindler'schen Pläne und anerbot sich zugleich, seinem Gutachten auch eine Uebernahmsofferte für den Bau der Linie beizufügen.

Ueber diesen Verhandlungen war immerhin so viel Zeit verflossen, daß, als die Aufforderung zur Einreichung von Memorialsanträgen für die Landsgemeinde 1869 erfolgte, das Eisenbahnkomitee noch nicht imstande war, fertige Pläne und Kostenberechnung vorzulegen. Der von ihm eingereichte Memorialsantrag ging deshalb dahin: „Für den Fall der Fortsetzung der Eisenbahn von Glarus nach dem Hinterlande möge sich das Land mit einer entsprechenden, *per Kilometer festzusetzenden Summe* als Aktionär am Unternehmen beteiligen."

In der diesem Antrag beigefügten Begründung teilte das Eisenbahnkomitee mit: „Die ganze Länge der Linie Glarus—Linthal beträgt 15,882 Kilometer oder 52 480 Fuß. Sie ist in drei Abteilungen oder Baulose eingeteilt, nämlich:

I. Abteilung von Glarus bis Schwanden. Länge 5,3565 km.
II. Abteilung von Schwanden bis Luchsingen-Hätzingen. Länge 4,841 km.
III. Abteilung von Luchsingen-Hätzingen bis Linthal. Länge 5,495 km.

Die sämtlichen Erstellungskosten der Linie Glarus—Linthal sind von Herrn Oberst Schindler — inbegriffen 10 % Zuschlag für Unvorhergesehenes — auf 2 169 100 Fr. veranschlagt. Das gesamte Gefäll beträgt 576 Fuß oder 11 ‰ im Durchschnitt, mit größern oder geringern Varianten in den einzelnen Losen. — Ob nun die ganze Strecke auf einmal oder in einzelnen Abteilungen sukzessive zur Ausführung komme, richtet sich nach den Umständen, welche unmöglich voraus bestimmt werden können. So viel ist jedermann klar, daß die Ausführung eines Bauloses derjenigen des folgenden ruft, und fraglich kann nur sein, nach welchem Intervalle dies geschehe. Möglicherweise liegt es in der Konvenienz des Ganzen, zuerst nur einen Teil auszuführen, möglicherweise ist das Umgekehrte der Fall. Alles dies sind Fragen der Zeit, deren natürlicher Lösung der Augenblick nicht vorgreifen darf. Am angemessensten erscheint daher die kilometrische Basis, zumal alsdann auch einer allfälligen Verlängerung oder Verkürzung der einzelnen Lose nicht vorgegriffen ist."

Mit der Einreichung dieses Memorialsantrages hatte das Eisenbahnkomitee den Wunsch verbunden, es möchte der Landrat sofort eine Kommission bestellen, welcher die fertigen Pläne und genauen Kostenberechnungen, sobald das Komitee in deren Besitz gelange, mit einem bestimmter zu formulierenden Antrag übergeben werden könnten, sodaß die Angelegenheit doch noch vor die Frühjahrslandsgemeinde 1869 gebracht werden könnte. Der Landrat fand aber, so rasch könne die Sache doch nicht erledigt werden, und da im Oktober sowieso der Nationalratswahl wegen eine Herbst-Landsgemeinde statthabe, sei auch mit der Bestellung der Kommission noch zuzuwarten, um so mehr, da nach der Frühlings-Landsgemeinde der Landrat wieder neu bestellt werde.

Eine neue Verzögerung brachte in die Erledigung der Frage die Anregung eines in Wien wohnenden Glarners — Rudolf Streiff — der das Gründungskomitee auf „ein neues und wohlfeiles Eisenbahnsystem" (System Larmanjat) aufmerksam machte. Während die bisherigen Berechnungen sehr hohe Baukosten in Aussicht stellten, für deren Verzinsung die zu erwartenden Einnahmen kaum ausreichen würden, ver-

sprachen die Mitteilungen des Herrn Streiff, daß bei Anwendung des gedachten Systems „die Herstellung der Bahn von Glarus bis Linthal sich mit einer verhältnismäßig ungemein geringen Summe bewerkstelligen ließe und sozusagen jede finanzielle Schwierigkeit wegfiele.“ Auch das Gründungskomitee, dem die Beschaffung der nötigen Finanzmittel bereits bange Sorgen verursacht hatte, begrüßte begreiflicherweise die genannte Anregung und ersuchte die Standeskommission, auf amtlichem Wege über die in Frankreich und Oesterreich gemachten Erfahrungen sich Erkundigungen zu verschaffen. Die Standeskommission ihrerseits übernahm auch gerne die Erfüllung dieses Wunsches. Die ihr gewordenen Antworten lauteten aber nicht ermutigend. Das von dem französischen Ingenieur Larmanjat zur Anwendung gebrachte System möge „für bloße Lokalbahnen von untergeordneter Bedeutung, bei denen es sich wesentlich um Ueberwindung sehr steiler Rampen und Zulassung engster Curven handelt, gewisse Vorteile darbieten, aber in unserm Hinterlande, wo die Steigungs-Verhältnisse mäßig und normale Krümmungen leicht innezuhalten sind, würde eine Bahn nach dem System Larmanjat ohne Zweifel übel angebracht sein.*) So sah denn das Eisenbahnkomitee sich veranlaßt, auf das Konzessionsgesuch des Herrn Rud. Streiff zu verzichten. Und unterdessen kam der deutsch-französische Krieg von 1870/71 zum Ausbruch, welcher Projekte von so großem finanziellem Schwergewicht in den Hintergrund drängte.

Erst im Herbst 1871 trat das Eisenbahnkomitee wieder ernstlicher an die Ausführung seiner Aufgabe, um wenn möglich für die Frühlingslandsgemeinde 1872 ein Konzessionsgesuch für eine Eisenbahn von Glarus bis Hätzingen, mit späterer Fortsetzung bis Linthal, einreichen zu können. Für dieselbe wünschte das fragliche Komitee eine Subvention von 60 000 Fr. per Kilometer à fonds perdu („mit Verzicht auf das Kapital und jede Verzinsung“), also für die Strecke bis Hätzingen 600 000 Fr., und wenn Hätzingen—Linthal auch gebaut würde, weitere 300 000 Fr. „Unter Voraussetzung einer der-

*) Amtsbericht von 1869—1872, pag. 29.

artigen Subvention würde dann der Versuch gemacht werden, eine Bau- und Betriebsgesellschaft zu gründen oder sich diesfalls an eine bereits bestehende Unternehmung anzuschließen."

Da aber eine nochmalige Prüfung der von Oberst Schindler aufgestellten Kostenvoranschläge „ernstliche Bedenken" darüber hervorrief, ob mit den von ihm geforderten Summen wirklich auszukommen sei, wünschte das Gründungskomitee selbst nochmalige Verschiebung der Angelegenheit, um so mehr, als die Verwaltung der V. S. B. in Aussicht stellte, ihrerseits im Sommer 1872 das gesamte Aktenmaterial einer erneuten Prüfung zu unterziehen.

In der Zwischenzeit war aber für den Kanton Glarus noch ein anderes Eisenbahnprojekt aufgetaucht, dessen Förderung auch der Hinterländerbahn zu Gute kommen sollte. Es war das die Erstellung einer linksufrigen Zürichseebahn (Zürich—Horgen—Richterswil—Ziegelbrücke). Bei der ersten Verbindung Zürich—Chur (anfangs der 1850er Jahre) hatten die Seegemeinden es versäumt, rechtzeitig für Erstellung der Bahn auf dem kürzesten Wege, längs des Sees, einzutreten; die von ihnen etwas verächtlich angesehene Glattallinie (Wallisellen—Uster—Rapperswil) trug den Sieg davon. Auch in den 1860er Jahren, als es sich um eine Bahn von Zürich nach Luzern handelte, konnten die Seegemeinden nicht auf ein Projekt (Horgen—Zug oder Thalwil—Zug) sich einigen, und die Reppischbahn (Zürich—Altstetten—Zug) trug den Sieg davon. Die Erstellung der Gotthardbahn einerseits, welche auch für die Seegemeinden selbstverständlich von großer Bedeutung erschien, das wahrscheinliche Zustandekommen der Arlbergbahn anderseits, welche als Fortsetzung eine möglichst kurze Verbindung von Weesen nach Zürich*) verlangte, weckten die

*) „Die Eisenbahn, mittelst deren wir seit 1859 mit Zürich in Verbindung stehen, ist gegenüber frühern Verkehrsmitteln allerdings ein großer Fortschritt gewesen; aber an sich ist sie doch eine unnatürliche Abweichung von dem nächsten natürlichen Wege, wodurch die Entfernung der beiden Endpunkte, die man sonst auf etwa 13 Stunden schätzte, auf 17 Stunden vermehrt worden ist; abgesehen davon, daß von Rapperswil nach Wetzikon in eine sonst nahezu ebene Straße eine Steigung von fast 2 % eingeführt wurde. Die Linie Weesen—Lachen—Zürich stellt im vollen Sinne des Wortes eine Restitution des alten, geographisch gerechtfertigten Weges dar." Amtsbericht von 1869—1872, pag. 30.

Seegemeinden auf, um das bisher Versäumte nachzuholen. So gelangte denn im Februar 1871 auch an Glarus die Einladung, sich an Verhandlungen für Erstellung einer linksufrigen Seebahn zu beteiligen. Die glarnerische Regierung nahm in der Tat gerne an den daherigen Besprechungen teil und erklärte sich auch zu etwelchen finanziellen Opfern bereit, doch nur unter der Bedingung, daß mit der Erstellung der Zürichseebahn eine Abzweigung nach Zug verbunden werde. Das entschiedene Eintreten der glarnerischen Abgeordneten (Landammann Dr. J. Heer und Nationalrat P. Jenni) trug wirklich ein Wesentliches für das Zustandekommen der Linie Thalwil—Zug bei. Wenn diese Linie indirekt für den glarnerischen Verkehr von großer Bedeutung war,*) so brachte die Erstellung der linksufrigen Seelinie, die in Ziegelbrücke in das bisherige Eisenbahnnetz der V. S. B. einmündete, den Gemeinden Bilten, Niederurnen und Oberurnen die Gelegenheit, ebenfalls nähere Eisenbahnverbindung zu erhalten. Schon an das Landsgemeindememorial von 1872 stellten die genannten Gemeinden, denen auch Näfels und Mollis sich anschlossen, den Antrag, es möchte die Landsgemeinde sowohl für die Stammlinie (Lachen—Weesen), als auch für eine Abzweigung von derselben gegen Näfels hin Landesbeiträge bewilligen, um eine direkte Verbindung des Unterlandes mit Glarus, unter Vermeidung des Umweges über Weesen, zu ermöglichen. Da damals (Mai 1872) die Erteilung von Eisenbahnkonzessionen noch Sache der Kantone war,

*) „Wird die Seelinie," erklärt mit Grund der Amtsbericht des Rates von 1869, pag. 72, „von einem geeigneten Punkte an (sei es Horgen oder Thalwil) mit dem Sihltal und Zug in Verbindung gesetzt, so gewinnen wir damit für Glarus einen Weg zum Gotthard, der gegenüber demjenigen, den wir jetzt — über Uster—Zürich und Affoltern — benützen mußten, eine Abkürzung von vollen 40 Kilometern (80 gegen 120) in sich schließt und uns den Gotthard nahezu ebenso annehmbar macht, als es einst der Lukmanier gewesen wäre; denn der Punkt, wo diese beiden Pässe sich treffen, — Biasca — liegt via Gotthard, sobald die Linie Thalwil—Zug uns offen steht, nur etwa 4 Stunden weiter von Glarus ab, als via Lukmanier. Man darf also sagen: was durch das Scheitern des Lukmanier-Projektes für uns verloren ging, wird sehr annähernd wieder erreicht, wenn die linksufrige Bahn mit der Zweiglinie nach Zug wirklich gebaut wird."

indem erst mit dem neuen Eisenbahngesetz vom Dezember 1872 diese Kompetenz an den Bund, resp. die Bundesversammlung überging, beschloß die Landsgemeinde vom 5. Mai 1872:

„1. Die Konzession für eine Eisenbahn von der schwyzerischen Grenze unterhalb Bilten bis zum Anschluß an die Vereinigten Schweizerbahnen, soweit solche das Gebiet des Kantons Glarus beschlägt, ist grundsätzlich erteilt.

Der dreifache Landrat ist ermächtigt, die nähern Bestimmungen der Konzessionsurkunde, sowie das Tracé mit der Baugesellschaft zu vereinbaren und definitiv festzustellen.

Dabei ist ganz besonders darauf zu dringen, daß die gedachte Gesellschaft den Bau einer Zweiglinie Niederurnen—Näfels und mittelst derselben den durchgehenden Betrieb bis Glarus übernehme.

„2. Sofern zur Ermöglichung, sei es der Stammlinie oder der Abzweigung Niederurnen—Näfels, der hiesige Kanton lediglich in dem Sinne finanziell in Anspruch genommen werden sollte, daß er für eine Anzahl von Jahren eine gewisse Summe zu ermäßigtem Zinsfuß darzuleihen hätte, so erhält der dreifache Landrat Vollmacht, die angemessen erachtete Beteiligung von sich aus zu bewilligen.

Sollten dagegen weitergehende finanzielle Ansprüche an den Kanton erhoben werden, so ist der Landsgemeinde im Herbst 1872 Bericht und Antrag zu hinterbringen."

Was die finanziellen Opfer des Kantons betrifft, wie sie in Ziffer 2 des vorliegenden Beschlusses in Aussicht genommen waren, waren solche nur für die Stammlinie (Zürich—Lachen—Weesen), einschließlich der nach dem Gotthard hinführenden Abzweigung Thalwil—Zug, notwendig geworden, und auch diese konnten als mäßige bezeichnet werden: der Kanton Glarus hatte für diesen Zweck lediglich eine Summe von 600 000 Fr. in zwei Abteilungen (300 000 Fr. im Jahr 1873 und ebensoviel in dem Zeitpunkt, da die Zweiglinie Thalwil—Zug in Angriff genommen*) würde) der ausführenden Gesellschaft — der Nordostbahn — vorzuschießen, welche

*) Nach den 1873 eröffneten Mitteilungen hätte diese Inangriffnahme 1876 oder 1879 erfolgen sollen. Infolge der über die N. O. B. herein-

ihrerseits verpflichtet war, diese Beiträge von der Einzahlung an mit 3¼ % zu verzinsen und 10 Jahre nachher wieder zurückzuzahlen. Es handelte sich sonach für den Kanton lediglich um einen Zinsen-Ausfall von 1—1¼ % auf den genannten Summen. Die Erstellung der Zweiglinie nach Näfels dagegen wurde dem Kanton sogar ohne finanzielle Opfer zugesichert. Mehr Schwierigkeiten bot die Festsetzung des Tracés. Nach dem ursprünglichen Vorschlag der glarnerischen Regierung hätte die „Linksufrige" erst in Weesen in das Netz der V. S. B. einmünden und die Abzweigung nach Näfels in Niederurnen erfolgen sollen. Gegen diese Zumutung erhob aber die Nordostbahn begründete Bedenken: „ein Zug,der von Zürich her in Niederurnen einträfe, müßte sich hier teilen; diejenigen Güter und Personen, die nach Weesen—Chur bestimmt wären, müßten über die Linth gehen, um in Weesen dem Zug der V. S. B. übergeben zu werden; diejenigen, die nach Näfels—Glarus kommen sollten, müßten mit einem andern Zug nach dieser Richtung befördert werden. Nimmt man nun an, daß diejenige Lokomotive und dasjenige Zugspersonal, die von Zürich herkommen würden, ihren Weg nach Weesen fortsetzen, so hätte es für die kurze Strecke Niederurnen—Näfels eventuell Glarus einer zweiten Lokomotive und eines zweiten Zugspersonals bedurft — ein Aufwand von Mitteln, der als ein unverhältnismäßiger anerkannt werden mußte, wenn man bedenkt, daß dieser Aufwand sich das ganze Jahr hindurch alltäglich wenigstens 3—4 Mal wiederholt hätte." Deshalb hätte die N. O. B. eher auf die glarnerische Konzession verzichtet, um unterhalb Bilten, außer der glarnerischen Kantonsgrenze, den Uebergang auf das rechte (st. gallische) Ufer des Linthkanals zu gewinnen, wenn die glarnerische Regierung auf einer Abzweigung in Niederurnen bestanden hätte. Statt dessen erbot sich die N. O. B., die linksufrige Linie nach Ziegelbrücke zu führen, dort in das Netz der V. S. B. einmünden zu lassen und von dort aus eine Zweigbahn über Niederurnen nach Näfels zu erstellen. In diese Abänderung des Tracés und damit in die Schaffung des im letzten Jahrzehnt so

---

gebrochenen Katastrophe wurde der Bau der Linie derart verzögert, daß die Linie Thalwil—Zug erst am 1. Juni 1897 eröffnet werden konnte.

oft besprochenen und vielgerügten „Dreieckes“ willigten seinerzeit die glarnerischen Behörden um so eher ein, als sie sich sagten: eine Bahn, die erst in Weesen an die V. S. B. anschließt, gestattet allerdings eine Zweiglinie von Niederurnen nach Näfels, welche für den Verkehr in der Richtung nach Lachen und Zürich (auf der linksufrigen Zürichseebahn) den Umweg über Weesen erspart; aber für denjenigen Verkehr, der nach dem Gaster, nach Rapperswil, nach dem Glattal, Winterthur usw. geht und sich nach wie vor auf den Schienen der V. S. B. bewegt, wäre von Näfels aus mit jener Zweiglinie *gar nichts gewonnen;* derselbe wäre gezwungen, ganz wie bisher in Weesen die Linie der V. S. B. zu erreichen und also den Umweg von da nach der Ziegelbrücke mit in den Kauf zu nehmen.

Indem aus diesen Gründen die glarnerischen Behörden in die angezeigte Veränderung einwilligten, wurde es möglich, mit der Eröffnung der Stammlinie Zürich—Lachen—Ziegelbrücke auch das Teilstück Ziegelbrücke—Näfels schon am 20. September 1875 dem Betrieb zu übergeben.

Die eben besprochene Lösung*) der Frage der linksufrigen Zürichseebahn und ihrer Zweiglinie nach Näfels kam aber, wie wir schon andeuteten, auch der seit 1867 pendenten Frage der Hinterländerbahn sehr zu statten. Noch im Dezember 1872

---

*) Wenn ich oben bemerkte, daß die Zweiglinie Ziegelbrücke—Urnen—Näfels ohne finanzielle Opfer für das Land Glarus zustande kam, ist diese Mitteilung dahin zu ergänzen, daß bei dieser Gelegenheit der Bahnhof Näfels-Mollis auf den dringenden Wunsch der Gemeinde Mollis dieser näher gerückt wurde. Der Amtsbericht von 1875/76 bemerkt darüber: „Trotz der Einsprache ab Seite einer Anzahl Beteiligter gegen eine Aufwärtsverlegung des Stationsgebäudes, trotz der großen Kosten für Erweiterung der Station, trotz der anfänglich geringen Bereitwilligkeit der beteiligten Eisenbahngesellschaftsbehörden ist nun die Station verlängert, das Stationsgebäude wesentlich erweitert und um ein Namhaftes nach Süden gerückt worden, so daß auch die Gemeinde Mollis, welche anfänglich eine viel weitergehende Aufwärtsverlegung anstrebte, sich nachträglich mit dem Geschehenen einverstanden erklärte. Dieselbe verdankt diesen Erfolg, eine nähere Verbindung mit der Station Näfels zu erhalten, ihrer Beharrlichkeit und ihrem zur Erreichung des Zweckes betätigten Opfersinn. Dann aber ließ es auch die Landsgemeinde an finanzieller Beihülfe nicht fehlen.“ (Siehe oben Seite 59).

hatte der Verwaltungsrat der V. S. B. als Bedingung für Erstellung einer Bahn von Glarus nach Linthal einen Beitrag von 2 400 000 Fr. — schreibe: zwei Millionen und viermal hunderttausend Franken — à fonds perdu gefordert; und „eine ernsthafte Prüfung dieses Vorschlages ergab, daß, rein vom geschäftlichen Standpunkt aus betrachtet und die Linie Glarus—Linthal lediglich nach ihren Erstellungskosten und ihrem wahrscheinlichen Betriebswerte taxiert, derselbe durchaus nicht als ungerechtfertigt erklärt werden konnte.“ „Ebenso allgemein wurde auch zugegeben, daß Land, Gemeinden und Industrielle nicht imstande wären, eine derartige Subvention herbeizuschaffen. Man kam daher auf den Gedanken, es bleibe nichts anderes übrig, als das Projekt *zu beschränken:* sei es dem Umfange nach, indem man, wenigstens vorläufig, nur bis *Schwanden* baue, oder qualitativ, indem man zwar bis Linthal, aber nur *schmalspurig,* baue. Die große Eisenbahnkommission trennte sich am 29. Januar 1873 in ziemlich hoffnungsarmer Stimmung, ohne etwas anderes beschlossen zu haben, als: daß über die Kosten einer schmalspurigen Bahn Erkundigungen eingezogen werden sollen.“*)

Aus dieser „hoffnungsarmen“ Situation brachten Rettung die Verhandlungen mit der Nordostbahn über die linksufrige Zürichseebahn und deren Fortsetzung nach Näfels, resp. das bei der Nordostbahn damals bestehende Ausdehnungsbedürfnis. Durch geschickt geleitete Verhandlungen der Standeskommission (Landammann Dr. J. Heer) wurde die Nordostbahn veranlaßt, auch ihrerseits als Konkurrent für die Erstellung einer Hinterländerbahn aufzutreten, und dadurch wurden auch die Anforderungen der V. S. B. auf ein Drittel herabgedrückt. Am 29. August 1873 konnte die Standeskommission dem dreifachen Landrate zwei vollständig ausgearbeitete Vertragsentwürfe mit der N. O. B. und der V. S. B. zur Auswahl vorlegen. Dieselben hielten sich, was die finanzielle Beteiligung des Kantons für die Hinterländerbahn anbelangte, *annähernd* auf der gleichen Linie, indem von beiden Gesellschaften der Vorschuß des Baukapitals für 20 Jahre zum Zins-

*) Amtsbericht an den h. dreifachen Landrat 1872—75, pag. 30.

fuß von 2½ % verlangt wurde. Die Wahl war daher wesentlich davon abhängig, ob man von dieser oder jener Gesellschaft größere Vorteile für den Verkehr im allgemeinen und allfällig auch größere Gewähr für die Rückzahlung des darzuleihenden Kapitals erwartete. Da die N. O. B. damals noch als ein Unternehmen erster Güte galt,*) glaubte der Landrat ihr den Vorzug geben zu sollen.**) Durch den Vertrag, den daraufhin die Standeskommission am 30. August mit der Direktion der N. O. B. abschloß, verpflichtete sich der Kanton, „das zum Bau der Bahn von Glarus nach Linthal benötigte und wirklich verwendete Baukapital, in einer Maximalsumme von höchstens 3 Millionen und 200 000 Fr. bestehend, für 20 Jahre gegen einen jährlichen Zins von 2½ % vorzuschießen. Im fernern sollte der Kanton Glarus, falls es der N. O. B. nicht gelingen sollte, von den V. S. B. die Mitbenützung der Linie Näfels—Glarus zu erlangen, und sie dadurch gezwungen würde, eine eigene Bahnverbindung zwischen Näfels und Glarus herzustellen, der N. O. B. die *Hälfte* des hiefür erforderlichen und wirklich verwendeten Baukapitals für 10 Jahre zum Zinsfuß von 3¼ % pro Jahr darzuleihen.“

Selbstverständlich bedurfte dieser Vertrag der Ratifikation durch die Landsgemeinde. Ehe aber dieser die Frage unterbreitet werden konnte, waren von der Standeskommission noch Unterhandlungen mit den zunächst beteiligten Gemeinden und Privaten des Hinterlandes zu führen. Indem die Behörden nach den damaligen Geldverhältnissen voraussetzten, daß der

---

*) „Der blühende Finanzzustand der Bahngesellschaft, mit welcher wir zu tun haben, der durch die Entwicklung der nächsten Zukunft wohl nur noch erheblich gesteigert werden kann, bürgt uns dafür, daß die Rückzahlung rechtzeitig auch wirklich erfolgen werde.“ Memorial für die außerordentliche Landsgemeinde im Spätjahr 1873.

**) Zu Gunsten der V. S. B. sprachen „aus Gründen der Pietät und Billigkeit“ in der Landratssitzung vom 28. August 1873 Ratsherr P. Jenni, älter, Schwanden, Landstatthalter Weber und Ratsherr Wild, Mitlödi. Aber mit 88 gegen 15 Stimmen entschied der Landrat für Bevorzugung der N. O. B., zu deren Gunsten Landammann Dr. Heer, Ratsherr Zweifel-Milt, Präsident Dr. J. Blumer, Präsident Dr. Niklaus Tschudi, Oberst Trümpi, Ratsherr Heinrich Hefti-Trümpi und Richter Zwicki votiert hatten.

Kanton das aufzunehmende Kapital zu 4½ % werde verzinsen müssen, betrug der vom Lande während 20 Jahren zu deckende Zinsenausfall jährlich 64 000 Fr., und da erschien es als recht und billig, daß ein Teil dieser Last von der Landesgegend, die den ersten und größten Nutzen davon hatte, übernommen werde. Auch das bisherige Eisenbahnkomitee war damit einverstanden, und bald verständigte man sich dahin, daß die Gemeinden und Industriellen des Hinterlandes sich dafür verpflichten sollten, während der 20 Jahre, für welche das Kapital der N. O. B. zum Zinsfuß von 2½ % überlassen wurde, dem Lande den dritten Teil des daherigen Zins-Ausfalles zu vergüten. Dagegen bot die Regelung des Verhältnisses im Einzelnen, die Verteilung der gedachten Leistungen auf die verschiedenen Beteiligten,*) noch einige Schwierigkeiten und verzögerte über Erwarten die Vorlage an die Landsgemeinde, die infolgedessen erst auf den 26. Dezember 1873 einberufen werden konnte.

Infolge der Uebernahme eines Drittels durch die nächstbeteiligten Gemeinden und Privaten reduzierte sich die während 20 Jahren vom Lande zu leistende Subvention auf jährlich zirka 43 000 Fr. Nun traf es sich aber, daß mit Ende 1875 die Straßen- und Hochbautenschuld, die seit den 1830er Jahren auf dem Lande lastete und für deren Verzinsung und Tilgung bisher jährlich 41—42 000 Franken verwendet wurden, getilgt wurde, so daß von da ab die bisher für diesen Zweck verwendeten Summen nunmehr für die der N. O. B. gegenüber zu

---

*) Von den während 20 Jahren zu leistenden jährlichen Subventionen übernahmen die Industriellen und interessierten Private 14 300 Fr. (Heinrich Kunz, Linthal, 2500 Fr., Barthol. Jenni, Haslen, 1700 Fr., Gebrüder Hefti, Hätzingen, 1600 Fr., Becker & Milt, Rüti, 1100 Fr., Blumer & Jenni, Schwanden, 900 Fr., Gebrüder Becker, Linthal, 800 Fr., Legler, Diesbach, 700 Fr., Tschudi & Cie., Schwanden, 700 Fr., Fr. Glarner, Linthal, 600 Fr. Die Weberei Engi beteiligte sich mit 200 Fr. und dasselbe tat die Weberei Sernftal.). Die Gemeinden ihrerseits übernahmen 7630 Fr. (Linthal 2800 Fr., Schwanden 1000 Fr.. Ennenda 600 Fr., Luchsingen 500 Fr., Rüti, Diesbach und Hätzingen je 400 Fr., Haslen und Mitlödi je 300 Fr., Betschwanden 200 Fr., Elm, Engi und Nitfurn 150 Fr., Leuggelbach und Sool je 100 Fr. und Matt 80 Fr.).

übernehmenden Verpflichtungen verwendet werden konnten.*) So trug denn, nachdem die Verhandlungen mit den Gemeinden und Industriellen des Hinterlandes glücklich ihr Ziel erreicht hatten,**) der Landrat keine Bedenken, der Landsgemeinde Genehmigung des mit der N. O. B. abgeschlossenen Vertrages zu beantragen, indem er sich freute, daß „eine Frage, die seit bald 10 Jahren als eine der schwierigsten Aufgaben der Zeit auf unserer Tagesordnung gestanden hat und wohl schwerlich je wieder von derselben verschwinden würde, in einer verhältnismäßig so günstigen und leichten Weise zur Erledigung gebracht werden konnte."

Die außerordentliche Landsgemeinde, die, von der schönsten Witterung begünstigt, am 26. Dezember (Nachweihnachtstag) 1873 statthatte, war ziemlich besucht; namentlich waren, wie selbstverständlich, die Hinterländer in hellen Scharen eingerückt. Statt des gewohnten Ringes waren vor dem Zaunschulhaus rings um die Treppe, die als Bühne diente, einige Bänke aufgestellt. Landammann Dr. J. Heer erstattete eingehenden Bericht über den Gang der von den Behörden geführten Verhandlungen und den Inhalt des vorgelegten Vertrages, der daraufhin „ohne jede Opposition mit jubelndem Mehr" angenommen wurde.

Fröhlich und guter Dinge kehrten vor allem die Hinterländer von der Landsgemeinde zurück, in der getrosten Hoffnung, jedenfalls in vier Jahren, wie die Konzession vom 26. Dezember 1873 in Aussicht gestellt, vielleicht aber auch schon vorher, mit der Eisenbahn zur Landsgemeinde fahren zu können. So schnell ging nun aber die Sache doch nicht. Wohl gelang es dem Lande Glarus, das beschlossene Anlehen von 3 200 000 Fr. glücklich zu 4½ % unter Dach zu bringen, so daß Ende 1875 die der N. O. B. in Aussicht gestellte Summe sich bereits in deren Händen befand. Während aber

*) Zinsenüberschuß der Landeskapitalien 17 300 Fr., des Kornfonds 6650 Fr., des Neulandleutenfonds 4400 Fr., Zuschüsse aus dem Landesseckel 13 000 Fr.

**) Einige Schwierigkeiten machten zunächst Schwanden und Diesbach, ersteres, weil es wünschte, daß die N. O. B. eine Brücke ab Station Erlen in ihren Kosten erstelle, letzteres, weil die N. O. B. für Diesbach nur eine Haltestelle vorsah.

so das Land seine Verpflichtungen aufs pünktlichste erfüllte, fand sich die Direktion der N. O. B. mit der Erfüllung der von ihr übernommenen Verpflichtungen im Rückstand; noch im Dezember 1876 war an der Linie Glarus—Linthal kein Spatenstreich ausgeführt. Um ihre Vormachtstellung in der Ostschweiz zu behaupten, hatten die Behörden der N. O. B. unter Leitung von Dr. Alfred Escher und Direktor Stoll sich verleiten lassen, in allzu viele Verbindlichkeiten sich einzulassen. Außer der linksufrigen Zürichseebahn (Zürich—Ziegelbrücke) mit Abzweigung nach Näfels und Fortsetzung Glarus—Linthal, sowie Thalwil—Zug hatten sie den Bau einer Linie Winterthur—Koblenz, sowie Bülach—Schaffhausen, Dielsdorf—Niederweningen, Niederglatt—Baden, Etzweilen—Schaffhausen und der rechtsufrigen Zürichseebahn übernommen. Gemeinsam mit der Zentralbahn hatte die N. O. B. aber auch den Bau der Bötzbergbahn (Brugg—Pratteln) und der aargauischen Südbahn übernommen, ebenso bei den Linien Effretikon—Wetzikon—Hinwil und Sulgen—Bischofszell—Goßau sich erheblich beteiligt. „Die Gesamtlänge der projektierten neuen Linien betrug 346 km., gegenüber einem Stammnetz von 213 km., deren Baukosten laut Voranschlag auf rund 120 Millionen Franken zu stehen kamen, gegenüber dem Anlagekapital der alten Linien von rund 76 Millionen Franken.“

Durch alles das kam die N. O. B., deren Solidität als „bombenfest“ gepriesen wurde, ins Gedränge. Mit der Begründung, daß die Fertigstellung der Bötzberg- und der linksufrigen Zürichseebahn ihr Ingenieurkorps su sehr in Anspruch nehme, hatte sie die Fertigstellung der Pläne für die Hinterländerbahn immer wieder verschoben, und als endlich am 2. August 1876 die Pläne für die Strecke Glarus—Luchsingen und am 27. Oktober diejenigen für die Strecke Luchsingen—Linthal den glarnerischen Behörden zur Prüfung und Genehmigung unterbreitet wurden, bewirkten die Abweichungen von den frühern Schindlerschen Plänen für verschiedene Ortschaften eine bedeutende Enttäuschung. Leuggelbach, das auf eine Haltestelle gezählt hatte, sollte leer ausgehen,*) Diesbach,

*) Dagegen sollte Haslen-Nitfurn statt einer bloßen Haltestelle eine volle Station erhalten und wurde Leuggelbach an diese gewiesen, mit der

das eine Station auf seinem Grund und Boden erwartet hatte, sah sich nach Betschwanden verwiesen.**) Am meisten aber sah sich das Sernftal enttäuscht. Mit Rücksicht auf dieses Tal und eine allfällige spätere Sernftalbahn hatte der Schindlersche Plan für die Station Schwanden das Erlenquartier in Aussicht genommen; statt dessen verlegten die neuen Pläne die Station Schwanden in den Grund. Als Entschuldigung für die verschiedenen Aenderungen machte die Direktion der N. O. B. überhaupt geltend, daß die Forderungen für den zu expropriierenden Boden um Hunderttausende die von Schindler vorgesehenen Summen überschreiten, so daß sie dadurch zu größter Sparsamkeit genötigt sei. Für Verlegung der Station Schwanden nach dem Grund führte sie an, daß die Stationsanlage im Erlen 275 000 Fr. oder nach einem zweiten Projekt sogar 378 000 Fr. Mehrkosten veranlassen würde.

Der Mehrteil der Bürger von Schwanden (bei einer Abstimmung vom 22. Oktober 1876 erklärten sich 372 Bürger für das Grundprojekt) war auch mit der Verlegung der Station nach dem Grund einverstanden, weil der Gemeinde dabei keine Kosten für eine Verbindungsstraße erwachsen würden. Dagegen erhob das Sernftal einmütigen Protest gegen das Grundprojekt, weil durch dasselbe der Anschluß des gesamten Sernftales an die Hinterländerbahn aus naheliegenden Gründen ungemein erschwert werde. Sowohl die Standeskommission als der Landrat erklärten sich mehrheitlich infolgedessen für das Erlenprojekt, um so mehr, als die Gemeinden und Privaten des Sernftales sich auch zum voraus zu Opfern bereit erklärten. Nach längern Verhandlungen kam ein Vertrag mit

---

die Dorfschaft durch eine gute Straße und einen bequemen Fußweg verbunden sei. Bekanntlich gelangte Leuggelbach 34 Jahre nach Eröffnung der Hinterländerbahn (1. Juli 1913) doch noch in den Besitz einer Haltestelle, allerdings gegen ein neues Opfer, einen Beitrag à fonds perdu von 12 000 Fr. (7000 Fr. vom Tagwen, 5000 Fr. von den Industriellen).

**) Gegen die Anlage einer Station Diesbach in Dornhaus machte die N. O. B. geltend die Gefahr von Ueberschwemmungen durch den Diesbach und die großen Kosten, weil die dortige Stationsanlage eine 3—4 m hohe Aufdammung erforderte. Der Bahnhof in Betschwanden sollte nach den ersten Plänen der N. O. B. auch nicht bloß für Diesbach und Betschwanden dienen, sondern auch für Rüti.

der N. O. B. zustande, demzufolge die Baugesellschaft die Ausführung des Erlenprojektes zusicherte, falls das Land ihr die Geldmittel für die Mehrkosten bis zum Betrag von 250 000 Franken zum Zinsfuß von 2½ % für 20 Jahre vorschieße. Da die Gemeinden des Sernftales und interessierte Industrielle den daraus dem Lande erwachsenden Zinsausfall übernahmen,*) konnte der Landrat keine Bedenken tragen, der Landsgemeinde Genehmigung des Vertrages, Zusicherung des gewünschten Vorschusses, zu beantragen, und die Landsgemeinde ihrerseits erteilte auch anstandslos die Genehmigung.

Einer Diskussion rief an der am 10. Dezember 1876 außerordentlich versammelten Landsgemeinde lediglich die Frage, in welcher Weise der Kanton Schwanden entgegenkommen sollte. Wie schon angedeutet worden, hätte das Grundprojekt der Gemeinde Schwanden keine Opfer für die Straße zur Station zugemutet; dagegen belastete das Erlenprojekt die Gemeinde in empfindlicher Weise, indem eine Verbindungsstraße von der Station im Erlen nach dem Dorfe (nach der alten Post) zwei Brücken über die beiden Lintharme erforderte. Da fand es der Landrat billig, daß diese Last nicht einfach Schwanden überlassen werde, sondern beantragte, daß der Kanton ⅔ der Erstellungskosten übernehme. Wie wir aber bei früherm Anlaß bereits berichteten, fand er dafür nicht die Zustimmung der Landsgemeinde (pag. 70).

Dagegen waren für die Verhandlungen mit der N. O. B. durch den Beschluß der Landsgemeinde vom 10. Dezember 1876, wie die Landleute hofften, alle Steine aus dem Wege gehoben. Statt dessen zeigten sich bald neue Schwierigkeiten. Bis Ende 1876 waren von den vorhin genannten Linien, welche die N. O. B. übernommen hatte, in Betrieb gesetzt die Bötzbergbahn, ein Teil der aargauischen Südbahn, die linksufrige Zürichseebahn, Winterthur—Koblenz und die Lokalbahnen Sulgen—Goßau und Effretikon—Hinwil, wozu 1877 noch

---

*) An den jährlichen Zinsenausfall (4½ % statt 2½ %) von 5000 Fr. während der vertraglichen 20 Jahre übernahmen die Gemeinden Elm, Matt und Engi 2000 Fr., die Industriellen des Sernftales 1500 Fr., der Landesplattenberg 500 Fr. und drei industrielle Firmen in Schwanden 1000 Fr.

Niederglatt—Wettingen kam. Nun aber ging der N. O. B. der Atem aus. Für die Erstellung der andern zugesagten Bahnen fehlten die Mittel, deren Beschaffung die schon länger befürchtete, nun aber zum Ausbruch gekommene Finanzkrisis unmöglich machte, um so mehr, als die Kostenvoranschläge sich als ungenügend erwiesen und überdies die Verkehrszunahme auch auf dem Stammnetz bedeutende Erweiterungen und eine erhebliche Vermehrung des Rollmaterials erforderte.*) Die N. O. B. stand vor dem Konkurs, und für das Land Glarus bestand die Gefahr: Mehr als 3 Millionen weggeworfen und doch keine Bahn! Nach äußerst mühevollen, peinlichen Verhandlungen konnte die Rekonstruktion der N. O. B. 1878 durchgeführt werden,**) und während andere konzedierte Linien ungleich länger auf Ausführung warten mußten, wurde die Hinterländerbahn, für welche die vertraglichen Summen so zeitig einbezahlt worden waren, nun als erste in Angriff genommen und ihre Vollendung energisch gefördert.

Nachdem einige Tage vorher die 6 Eisenbahnbrücken über die Linth ihre Probe bestanden hatten, konnte am 27. Mai 1879 die Kollaudation der Bahn durch eine Abordnung des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements stattfinden, und da dieselbe die Arbeiten durchgehends als solid und planmäßig ausgeführt anerkannte, die Eröffnung des Betriebes auf 1. Juni festgesetzt werden. Drei Tage vor dieser Betriebseröffnung, am 29. Mai 1879, fand die Eröffnungsfeier***) statt.

---

*) Placid Weißenbach, das Eisenbahnwesen der Schweiz, I, pag. 56.

**) 1871 hatte die N. O. B. an ihre Aktionäre 9 % Dividende ausgeschüttet, in den folgenden Jahren 1872—75 8 %, 1876 mußten sie sich mit 3,1 % begnügen. 1877—80 wurde jede Dividende durch Beschluß des Bundesrates gesperrt. Erst 1881 konnte dann wieder eine kleine Dividende — 1,2 % — abgegeben werden.

***) Da ich meinerseits auch zu den Glücklichen gehörte, die zur offiziellen Feier eingeladen waren, darf ich wohl noch ein wenig davon plaudern. Am Vortag des Festes hatten selbstversändlich alle Ortschaften, die eine Station erhalten hatten, diese mit Guirlanden, Inschriften, Triumphbogen, Flaggen etc. ausgeschmückt. Die Frauen und die Töchter, die mit Vergnügen den Hauptteil dieser Arbeit übernommen hatten,

ahnten nicht, daß eine zweite, viel weiter reichende Dekoration ihrer Arbeit folge. In der Nacht vom 28. auf den 29. *Mai* (!) fiel ein mehrere Zentimeter tiefer Schnee. Mit vor Frost zitternden Händen und hie und da unter Tränen wurde die Ausschmückung der Stationen in der Morgenfrühe vollendet. Dagegen folgte auf die Nacht, die Schneefall gebracht hatte, ein Tag voll Pracht, ein wundervoll blauer Himmel. — Nach 8 Uhr führte uns — die Gäste des Hinterlandes — ein Extrazug nach Glarus, wo wir mit den Geladenen des Mittel- und Unterlandes und den Ehrengästen von Zürich (Stadtpräsident Dr. Römer und Regierungspräsident Zollinger), Schwyz und St. Gallen und den Vertretern der Nordostbahn (Direktor Seiler, Studer) uns vereinigten im Landratssaal des Regierungsgebäudes, der kaum alle Eingeladenen zu fassen vermochte. Unter dem Kommando von Oberst Gallati marschierte man zu Fuß nach dem reich beflaggten Ennenda, wo Ratsherr Rud. Marti die Gäste namens der Gemeinde Ennenda begrüßte. Direktor Seiler antwortete ihm, indem er auf die Krisis hinwies, welche die Nordostbahn infolge „verschuldeten und unverschuldeten Unglücks" durchgemacht hatte, und allen denen seinen Dank aussprach, welche geholfen, den Zusammenbruch der Nordostbahn abzuwenden. Ennenda hatte die Gäste aber auch zu einem Imbiß eingeladen (im dortigen Güterschuppen), der das von allen Seiten gespendete Lob vollauf verdiente. Von der geschmackvoll dekorierten Lokomotive gezogen, fuhr sodann die Festgemeinde nach Linthal, auf den zwischenliegenden Stationen durch Mörserschüsse, Musikvorträge, Festjungfern mit köstlichem Wein etc. freudig begrüßt. In Linthal hieß Ratsherr N. Zweifel (weiß wie der Schnee — er war erst in letzter Stunde als Vertreter des durch Unpäßlichkeit verhinderten Ratsherr Peter Zweifel mit dieser Aufgabe betraut worden) die Festversammlung willkommen; Ratsherr Hefti-Trümpi antwortete. Beim Bankett, das darauf im Stachelberg im damals neuerbauten Saale stattfand, hielt Landammann Es. Zweifel die Festrede. Ihm antwortete Direktor Studer, worauf noch Toaste von Regierungspräsident Zollinger, Dr. Römer, Nationalrat Haberstich und Landesstatthalter Schwandener (Schwyz) folgten.

Frequenz der glarnerischen Stationen 1889.

Stationen	Personenzahl	Rangordnung	Gütertonnen	Rangordnung
a) der N. O. B.				
Bilten	9 966	120	581	137
Ziegelbrücke	8 377	128	1 058	126
Nieder-Oberurnen . .	19 370	75	2 852	92
Näfels-Mollis	19 045	76	5 891	51
Netstal	11 686	113	7 800	40
Glarus	68 339	19	20 823	16
Ennenda	21 762	63	10 462	32
Mitlödi	20 121	69	2 152	104
Schwanden	51 860	27	14 968	24
Nidfurn-Haslen . . .	20 061	70	2 493	97
Luchsingen-Hätzingen .	26 961	57	6 211	49
Diesbach-Betschwanden	8 606	127	819	130
Rüti	5 938	139	1 317	120
Linthal	20 238	68	6 080	50
b) der V. S. B.				
Näfels-Mollis	61 680	—	2 474	—
Netstal	37 146	—	2 774	—
Glarus	94 732	—	11 466	—
Ziegelbrücke	11 266	—	6 347	—

Frequenz der glarnerischen Stationen der S. B. B. 1906.

Stationen	PERSONENVERKEHR								GÜTERVERKEHR			
	Abgegangene Personen				Rangordnung				Gepäck Tonnen	Tiere Stück	Güter	
	A. Einfache Fahrt	B. Hin- und Rückfahrt	C. Streckenabonnemente	D. Total	A.	B.	C.	D.			Versand Tonnen	Empfang Tonnen
Bilten	1 221	9 356	2 210	12 787	559	554	533	574	31	587	465	1 016
Ziegelbrücke	6 656	30 066	14 712	51 434	173	285	259	280	52	586	3 139	7 206
Nieder-Oberurnen	3 027	25 230	5 110	33 367	357	340	423	393	63	64	3 171	7 221
Näfels-Mollis	9 929	84 440	25 452	119 821	111	72	189	107	280	454	4 877	10 971
Netstal	5 490	50 670	19 300	75 460	214	151	216	192	99	148	18 710	14 722
Glarus	20 731	137 851	46 233	204 818	43	40	107	52	634	1813	13 719	29 892
Ennenda	3 542	21 800	4 307	29 649	310	383	450	421	61	77	1 486	5 792
Mitlödi	3 995	24 770	7 177	35 942	289	346	367	379	39	19	490	2 239
Schwanden	10 689	72 526	10 802	94 017	101	91	309	146	129	2100	6 222	13 492
Nidfurn-Haslen	2 767	21 726	3 475	27 968	385	385	484	436	30	107	644	2 564
Luchsingen-Hätzingen	3 469	32 538	4 839	40 846	316	258	429	341	63	175	708	3 921
Diesbach-Betschwanden	2 550	11 942	1 333	15 825	408	520	569	546	17	96	832	1 575
Rüti	2 765	12 766	2 465	17 996	386	507	517	524	28	138	696	2 148
Linthal	6 783	23 880	4 088	34 751	169	352	458	384	85	431	2 525	4 957
Mühlehorn	5 365	16 794	6 917	29 076	218	449	376	425	78	1277	7 857	8 406
Zur Vergleichung.												
Zürich Hauptbahnhof	328 644	1 598 928	1 036 230	2 963 802	1	1	1	1	14 259	10 809	186 092	457 376
Wädenswil	22 070	140 426	142 056	304 552	39	37	23	24	667	441	15 784	29 487
Tolochenaz	603	2 770	75	3 448	607	608	606	608	—	11	—	—

c) Die Sernftalbahn.

In seinem Amtsbericht vom Juni 1872 bis Juni 1875 — in jenem Zeitpunkt, da alles eitel Freude und Hoffnung auf den baldigsten Bau der Hinterländerbahn war — schrieb Landammann Dr. Heer: „So darf man wohl sagen, daß nunmehr das Eisenbahn-Netz im Innern des Kantons und dessen Verbindungen nach Außen eine Entwicklung erlangt haben, wie sich einer ähnlichen wenige andere Kantone rühmen können. Einzig das *Sernftthal* ist jetzt noch von der Eisenbahn unberührt, und es wird wohl, bei den schwierigen Steigungsverhältnissen, die dasselbe darbietet, noch ziemlich lange gehen, bis auch dorthin die Locomotive ihren Weg findet. Gleichwohl dürfte auch dies eben nur eine Frage der Zeit sein.“

Wenn schon die Ausführung der Hinterländerbahn noch nicht so rasch erfolgte, wie damals — Juni 1875 — erwartet wurde, so war es wohl selbstverständlich, daß auch eine Sernftalbahn noch etwas länger auf sich warten ließ, als Optimisten damals gehofft haben mochten. Immerhin hielten die Leiter der Politik im Sernftal auch während der Erbauung der Hinterländerbahn daran fest, daß an diese eine Verbindung des Sernftals sich anschließen müsse. Dieser Gesichtspunkt wurde von ihnen namentlich bei den Verhandlungen über die Stationsanlage in Schwanden mit Nachdruck geltend gemacht; nur mit Rücksicht auf das Sernftal brachte das Land seine Opfer für eine Station im Erlen statt im Grund. So war denn auch bei der Eröffnungsfeier der Hinterländerbahn am 29. Mai 1879 eine Inschrift zu lesen:

Der Choli kommt einhergeschritten
Und nimmt uns auf in seiner Mitten;
Wir sehn's ihm an, dem losen Schelm,
Er g'lustet heute schon nach Elm.

Die Verlegenheiten, in welchen damals die vordem als „bombenfest“ geltende Nordostbahn sich fand, stimmten allerdings in den nächsten Jahren für neue Eisenbahnen nicht hoffnungsvoll. Erst 10 Jahre nach Eröffnung der Hinterländerbahn traten die Bestrebungen für Erstellung einer Schmalspur-

bahn Schwanden—Elm vor die Oeffentlichkeit,*) um in zähem Ringen und nach vielem scheinbar erfolglosem Bemühen schließlich doch glücklich ihr Ziel zu erreichen. Am 1. Dezember 1899 fanden sich ein erstes Mal — nach verschiedenen privaten Vorbereitungen — bei alt Präsident Bäbler in Matt 60--70 Mann, sämtliche Gemeinderäte, sowie die Industriellen des Sernftales, aber auch Vertreter von Schwanden und andere Interessenten, zusammen, um nach einem einleitenden Referat des Vorsitzenden, Landrat *Leonhard Blumer* (1893—1905 Ständerat) mit Begeisterung die Initiative für den Bau einer Eisenbahn von Schwanden nach Elm zu beschließen. Für Ausführung dieses Beschlusses wurde ein engeres, siebengliedriges Initiativkomitee gewählt, das unter dem Präsidium von Fabrikant Landrat L. Blumer in Engi stand und dem außerdem die Präsidenten von Elm (Hauser), Matt (J. Bäbler), Engi (Fr. Blumer) und Schwanden (Luchsinger) und die Fabrikanten Hauptmann J. Spälti in Matt und F. Jenny in Engi angehörten. Ein erweitertes Komitee, dem außer den 7 Vorgenannten je 4 Vertreter von Elm, Matt und Engi und 2 Vertreter von Schwanden angehörten, sollte bei wichtigen Fragen dem engern Komitee als Rückendeckung dienen.

Dieses Gründungskomitee nahm auch die Sache so energisch an die Hand, daß es schon an die Landsgemeinde von 1890 einen Memorialsantrag einreichte für Benützung der Landstraße und Bewilligung zur Expropriation von Grundeigentum und Wasserrechten am Sernf. Am 19. Februar 1890 kam die Eingabe im Landrat zur Besprechung. Zur Begründung derselben führte Landrat L. Blumer aus: Der großen Kosten wegen (300 000 Fr. per Kilometer) sei für das Sernftal an eine Normalbahn nicht zu denken; daher sei man genötigt, mit einer Straßenbahn, wie solche in andern Gegenden der Schweiz bereits bestehen, sich zu begnügen. Schon im Jahr 1884 habe man sich von Ingenieur Gysin ein Gutachten geben lassen. Derselbe erklärte die Straße als sehr geeignet für Anlage einer Straßenbahn, mit Ausnahme von zwei Stellen mit 6 und mehr Prozent Steigung. An diesen

*) Eine erste technische Prüfung des Unternehmens hatte Ingenieur J. Gysin bereits 1884 vorgenommen, auf Veranlassung von Ständerat L. Blumer.

Stellen müßte ein neues Tracé gesucht werden. Die Bahn brauche 3 Meter, die Straße 4 Meter, die Straße wäre also um zirka 1,4 Meter zu erweitern. Die Brücken liegen der Unternehmung günstig; es seien nur zwei neu zu bauen. Die Bauverhältnisse seien selbst durch den „Stock" hinauf nicht so schwierig, als von manchen befürchtet werde. Das Gestein sei günstig, ebenso der Materialtransport. In Engi und Matt könnten Gasthäuser als Bahngebäude benutzt werden, nur Elm habe einen Bahnhof nötig. Die Verhältnisse begünstigen den billigen Betrieb. Dagegen hätte Gysin allerdings befürchtet, daß die Frequenz keine günstige sein würde. Diese Befürchtung sei aber kaum begründet; Erhebungen, die gemacht worden, lauten befriedigend; die Erfahrungen im Großtal hätten die gehegten Erwartungen auch weit übertroffen. Ein Aehnliches dürfte auch im Sernftal zutreffen. Ohne Bahn kann sich die Industrie im Sernftal nicht erweitern; das Interesse an der Gründung sei also groß, und darum hoffe das Sernftal, daß man ihm gehörig helfen werde, wie man es bisher von Seite des Kantons je getan habe.

Diesen Ausführungen gegenüber erklärte der Regierungsrat durch Landamman Blumer und Baudirektor P. Zweifel, die Sache sei noch zu wenig abgeklärt, und es sei unmöglich, schon der Landsgemeinde vom Mai 1890 bestimmte Vorschläge zu machen. Indem der Landrat einstimmig dieser Ansicht beipflichtete, mußten auch die Vertreter des Sernftals mit der Verschiebung der Sache auf die Landsgemeinde 1891 sich einverstanden erklären, so gerne sie es auch gesehen hätten, wenn die Landsgemeinde wenigstens prinzipiell ihre Zustimmung für Ueberlassung der Straße erklärt und damit die Bemühungen des Sernftals für Gewinnung der nötigen finanziellen Kräfte gefördert hätte.

An die Landsgemeinde des folgenden Jahres — 1891 — stellte dann das Gründungskomitee folgende bestimmtere Anträge:*)

1. Die Landsgemeinde erteilt der zum Zwecke der Erstellung einer Straßenbahn vom Bahnhof Schwanden bis Elm

*) Landsgemeinde-Memorial von 1891, Seite 35 ff.

sich bildenden Gesellschaft die Bewilligung zur Benützung der von Schwanden bis Elm führenden Landstraße für den Bau einer Straßenbahn und den Betrieb derselben vermittelst Elektrizität oder Dampfkraft vom Bahnhof Schwanden bis Elm und beauftragt den hohen Landrat, die bezüglichen Vorschriften und Bedingungen von sich aus festzustellen.

2. Der für den Bau und den Betrieb einer Straßenbahn vom Bahnhof Schwanden bis Elm sich bildenden Gesellschaft wird im Sinne von Art. 8 der Kantonsverfassung und § 23 des bürgerlichen Gesetzbuches das Recht eingeräumt, die Abtretung des für den bezeichneten Zweck im Allgemeinen und für die Benützung der Wasserkraft des Sernfflusses vom sogenannten Weiher in Engi hinab bis in die Warth zur Gewinnung einer Wasserkraft für Kraftabgabe auf elektrischem Wege oder vermittelst Luftdruck für Motorenbetrieb und Erzeugung von elektrischem Lichte, insbesondere erforderlichen Grundeigentums, sowie von Zubehörden zu solchen und darauf haftenden Rechtsamen zu verlangen.
3. Der für den Bau und den Betrieb einer Straßenbahn von Schwanden bis Elm sich bildenden Gesellschaft wird das Recht eingeräumt, für die ober- oder unterirdische Erstellung von Leitungen für den Motorenbetrieb und Lichterzeugung für öffentliche oder Hausbeleuchtung, falls eine gütliche Verständigung nicht stattfinden kann, die Expropriation im Sinne von § 23 des bürgerlichen Gesetzbuches im Gebiet des Kantons Glarus zu verlangen.
4. Die Landsgemeinde bewilligt, sei es à fonds perdu, sei es in Form des Bezuges von Stammaktien, der mehrerwähnten Gesellschaft einen entsprechenden Staatsbeitrag an die Kosten der Erstellung der Sernftalbahn und der damit in Aussicht genommenen Krafterzeugung durch Ausnutzung der in Ziffer 2 bezeichneten Wasserkraft des Sernfflusses.

Am 18. Februar 1891 gelangte diese Eingabe zur Beratung an den Landrat. Der Regierungsrat sah sich aber auch diesmal zu der Erklärung veranlaßt, die Frage sei auch jetzt

noch zu wenig abgeklärt; es liege aber im Interesse der Würde des Staates, der Landsgemeinde nur klare und bestimmte Vorschläge vorzulegen. Hätte einmal die Landsgemeinde gesprochen, so hätten die kantonalen Behörden in der Festsetzung der Bedingungen nicht mehr freie Hand. Deshalb könne eine Straßenbahnkonzession nicht ohne vorherige genaue Festsetzung der Konzessionsbedingungen erteilt werden. Darum müsse man sich hüten, durch die Landsgemeinde einen voreiligen, in seinen Folgen vielleicht schädlichen Beschluß fassen zu lassen. In der Diskussion zeigte es sich auch deutlich, daß die Mehrheit des Landrates, trotz der eindringlichen Empfehlung durch Landrat L. Blumer, unterstützt von Oberst Gallati, nicht für die gewünschte Zustimmung zu den Anträgen des Initiativkomitees zu haben sei. Deshalb erklärten sich noch vor der Abstimmung — zu etwelcher Ueberraschung — die Vertreter des Sernftales mit Verschiebung der Angelegenheit auf eine außerordentliche Herbstlandsgemeinde 1891 oder die ordentliche Landsgemeinde 1892 einverstanden.

Um die wünschbare Abklärung zu fördern, ordnete der Regierungsrat im Laufe des Sommers 1891 die genaue Prüfung der Pläne und Vorschläge des Gründungskomitees durch den Erbauer der Pilatusbahn, Oberst Eduard Locher in Zürich, an. Dessen Berechnungen ergaben gegenüber dem Kostenvoranschlag des Ingenieurs Gysin eine Erhöhung der Erstellungskosten der Straßenbahn um 157 600 Fr. Dagegen sah Oberst Locher für die Wasserkraftanlagen des Sernf für den Betrieb der Bahn und für die Abgabe von Kraft und Licht an Interessenten gegenüber den Berechnungen Gysins eine Minderausgabe von 122 700 Fr. voraus, so daß sich die vorgesehenen Gesamtkosten (nach Gysin 2 180 000 Fr., nach Locher 2 214 900 Fr.) nur um 34 900 Fr. erhöhten. Auf Grund dieser Berichte gelangten dann Regierungsrat und Landrat dazu, der Landsgemeinde vom Mai 1892 die Erteilung der Konzession für die Benützung der Straße, sowie der Konzession für Gewinnung und Verwendung der Wasserkraft des Sernf vom Wyer in Engi bis in die Warth zu empfehlen, und zwar in dem Sinne, daß die Konzession für Gewinnung und Verwendung „der großartigen Wasserkraft“ des Sernfs nur in

Kraft tritt, wenn auch der Finanzausweis für die Konzession der Straßenbahn geleistet ist.

In betreff der Finanzierung des Unternehmens wurde vorausgesehen, daß die Gesamtausgabe von 2 250 000 Fr. durch Ausgabe von Obligationen = 750 000 Fr., durch Aktien I. Ranges = 750 000 Fr. und durch Aktien II. Ranges = 750 000 Fr. gedeckt werde. Die Aktien des zweiten Ranges sollten dividendenberechtigt erst werden, nachdem die Aktien des ersten Ranges einen Zinsgenuß von 4½ % erhalten hätten. Bei der Aktienzeichnung des zweiten Ranges sollten das Land sich mit 500 000 Fr., die Gemeinden und Privaten des Sernftales mit 250 000 Fr. beteiligen. Der Finanzausweis für Ausführung der beiden Konzessionen sollte bis 1. Januar 1896 beigebracht werden.

Die Landsgemeinde vom 8. Mai 1892 erteilte diesen Anträgen des Landrates ihre Zustimmung. Dagegen erwies sich die Ausführung des Unternehmens als ungleich schwieriger, als das Gründungskomitee erwartet hatte. Zur Vermehrung dieser Schwierigkeiten kam dann hinzu, daß in Schwanden ein Konkurrenzprojekt auftauchte, das ebenfalls einen Teil der Wasserkraft des Sernf für sich in Anspruch nahm. So kam es, daß an die Landsgemeinde des Jahres 1895 das Initiativkomitee der Sernftalbahn das Ansuchen richtete, die Frist für Ausführung der 1892 erteilten Konzessionen zu verlängern, daß aber gleichzeitig der Gemeinderat von Schwanden den Antrag stellte: Die Landsgemeinde wolle namens des Staates auf das ihr zustehende Vorrecht der Expropriation der Wasserkraft des Sernf von dem Endpunkt der Konzessionen, welche sie dem Initiativkomitee für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Eisenbahn von Schwanden nach Elm erteilt hat, d. h. von den im Plane des Initiativkomitees zu Handen der Landsgemeinde von 1892 eingezeichneten Kraftstation hinter dem Hellbach bis zur Wassergerechtigkeit der Herren Tschudy & Cie. in Schwanden, Verzicht leisten. Während das Initiativkomitee des Sernftales die Wasserkraft des Sernf vom Wyer in Engi bis zum Soolsteg für sein Unternehmen in Anspruch nahm und um die Bestätigung dieses Anspruches für weitere vier Jahre (bis 31. Dezember 1899)

nachsuchte, setzte Schwanden voraus, die dem Sernftal erteilte Konzession reiche nur bis zum Hellbach — denn so sei der Ausdruck „bis in die Warth“ zu verstehen —, und bewarb sich für sein zu schaffendes Elektrizitätswerk um die Konzession des Wasserrechtes vom Hellbach bis zur Wassergerechtigkeit der Herren Tschudy & Cie.

In der Hoffnung, daß eine Verständigung zwischen den beiden sich entgegenstehenden Projekten erreicht werden könnte,*) verschob die Landsgemeinde vom Mai 1895 nach Antrag des Landrates die Erledigung der beiden Gesuche auf die Landsgemeinde 1896.

Da in der Zwischenzeit keine Verständigung zwischen den beiden Parteien eintrat, hatte die Landsgemeinde des 10. Mai 1896 den Entscheid zu treffen, ob die Konzession des Wasserrechtes des Sernf vom Hellbach bis zum Soolsteg Schwanden oder dem Sernftal zukommen sollte. Mit 39 gegen 12 Stimmen entschied sich der Landrat, der am 18. März 1896 die Frage zu Handen der Landsgemeinde zu begutachten hatte, zu Gunsten des Sernftals,**) und im gleichen Sinne beschloß auch die Landsgemeinde, d. h. in § 1 ihres Beschlusses betreffend die Wasserkraft des Sernf vom Wyer in Engi bis Soolsteg verfügte sie: „Der Staat macht von dem ihm eingeräumten Vorrechte für die Wasserkraft des Sernf vom Wyer in Engi bis Soolsteg Gebrauch“; und in § 2 fügte sie bei: „Die Landsgemeinde ermächtigt und beauftragt indes den Landrat, die bezüglichen Rechte dem Sernftalbahnkomitee oder einer neu sich bildenden Gesellschaft abzutreten.“ Dagegen wurde das Band zwischen Sernftalbahn und Kraftwerk insofern gelockert, als für jedes der beiden Unternehmen eine besondere Konzession aufgestellt wurde, so daß das eine

---

*) „Das Jnitiativkomitee hat Schwanden offeriert: 100 Lichtpferdekräfte und 150 Motorenpferdekräfte, also fast den ganzen eigenen Bedarf, möglichst unabhängig und mit den möglichsten Garantien für steten Bezug versehen, zum Selbstkostenpreis abzugeben.“ Landsgemeinde-Memorial 1895, Seite 92.

**) Als Entschädigung für die ihr entzogene Wasserkraft des Sernf wurde der Gemeinde Schwanden das Expropriationsrecht betreffend die Wasserkraft des Niedernbaches zugesprochen.

dieser Unternehmen auch ohne das andere zur Ausführung gelangen konnte; nur war das Unternehmen einer Kraftanlage verpflichtet, für den Erwerb der Konzession jährlich 25 000 Franken zu Gunsten einer Sernftalbahn abzugeben (für deren Erstellung und nachher für den Betrieb). Dieselbe Landsgemeinde, die dieses Abkommen genehmigte,*) gab auch ihre Zustimmung, daß die 1892 bewilligten 500 000 Fr. nicht als Aktien II. Ranges gezeichnet, sondern à fonds perdu übergeben werden.

Für die Konzession einer Straßenbahn wurde eine Frist von 10 Jahren bewilligt; ungleich kürzer wurde die Konzession für den Erwerb der Wasserkräfte des Sernf befristet. § 4 des bezüglichen Beschlusses verfügte: Die Konzession erlischt vollständig, wenn diese Genehmigung (Genehmigung des Finanzausweises für Gewinnung und Verwertung der Wasserkraft durch den Regierungsrat) bis zum 1. November 1898 nicht erfolgt ist, ebenso auch, wenn die durch die Konzession vorgesehenen Bauten und Ausführungen am 1. November 1899, bezw. 1. November 1900 für die zweite Anlage (Hellbach—Soolsteg) nicht vollendet sind. Diese Verkürzung der Frist für die Wasserrechtsanlage sollte sobald wie möglich die finanziellen Mittel für die Sernftalbahn flüssig machen. Indem aber das Unternehmen der Wasserwerkanlage mit einer jährlichen Konzessionsgebühr von 25 000 Fr. zu Gunsten der Sernftalbahn belastet wurde, erwies sich diese Belastung als zu drückend, so daß auch die Maschinenfabrik Oerlikon, die sich im August 1896 diese Konzession vom glarnerischen Landrat erteilen ließ, davon wieder zurücktrat und die ihr zukommende Frist unbenützt verstreichen ließ. Auch ein zweites Projekt derselben Maschinenfabrik Oerlikon, welches eine Verbindung der Wasserkräfte des Sernf mit denen des Niedernbaches in Aussicht nahm und damit auch die sich gegenüberstehenden Interessen des Sernftales und der Gemeinde Schwanden versöhnen sollte, konnte nicht zur Ausführung kommen, da eine Enquête über die im Kanton Glarus bestehenden Bedürfnisse

*) Wie sehr diese Beschlüsse der Landsgemeinde die Hoffnungen des Sernftales belebten, bewies wohl die im August 1896 erfolgte Gründung einer Aktiengesellschaft für den Bau eines „Kurhauses" Elm.

nach elektrischem Licht und Kraft ein unbefriedigendes Resultat ergab. Das Großtal hatte am Fätschbach sein Elektrizitätswerk erhalten, das Unterland am Niederurnerbach und am Obersee, und das Mittelland wartete auf das Löntschwerk. Mußte infolgedessen das Unternehmen der Sernftalbahn auf die Hülfe der Wasserkräfte des Sernf verzichten, so sah sich das Initiativkomitee der Sernftalbahn nach einem neuen Wege um, der die nun schon lange hin und her geschobene Frage rasch und glücklich zum Ziele führen sollte. Unterm 27. März 1902 richtete das Initiativkomitee an den Regierungsrat zu Handen des Landrates und der Landsgemeinde eine neue Eingabe. Da gegenwärtig keine Aussichten vorhanden seien, die Wasserkräfte des Sernf in nächster Zeit zur Verwendung bringen zu können, so hätte sich das Gründungskomitee veranlaßt gesehen, seine Bestrebungen auf Erstellung der Bahn mit Benützung der Wasserkraft des Mühlebaches zu konzentrieren. Nachdem im Laufe des Monats Februar die durch Ingenieur Keller in Zürich angefertigten neuen Pläne und Kostenberechnungen zum Abschluß gelangt seien, hätte es sich mit mehreren ersten schweizerischen Bau- und Elektrizitätsgesellschaften in Verbindung gesetzt, um Offerten für den Bau einer elektrischen Straßenbahn von Schwanden nach Elm zu erhalten. Darauf hätte sich die „Elektrizitätsgesellschaft Alioth" in Basel für Ausführung der vorgelegten Pläne um 1 598 000 Fr. bereit erklärt; die Herren Locher & Cie. in Zürich stellten eine Forderung von 1 639 630 Fr. Ingenieur Keller gab die Zusicherung, daß es gelingen werde, die Ausführung für höchstens 1 500 000 Fr. vergeben zu können. Das Gründungskomitee berechne deshalb

die Baukosten*) auf	Fr.	1 500 000. —
Bodenzinse und Verwaltung auf	„	60 000. —
Unvorhergesehenes auf	„	40 000. —
Total des zu beschaffenden Kapitals	Fr.	1 600 000. —

*) Landerwerbungen 45 000 Fr., Unterbau 659 000 Fr., Oberbau 250 000 Fr., Hochbauten 50 000 Fr., Rollmaterial 143 000 Fr., elektrische Leitungsanlage 150 000 Fr., Telephon, Signale und Vermarkung 13 000 Fr., Inventar und Mobiliar 11 000 Fr., verschiedene Titel 37 000 Fr., Wasserkraftanlage, inklusive Dynamos usw., 195 000 Fr.

Daran stehen zur Verfügung:

Subvention des Kantons laut Beschluß von 1896	Fr. 500 000. —
Subvention der Gemeinden und Industriellen des Sernftales	„ 250 000. —*)

Noch zu beschaffen wären somit Fr. 850 000. —.

Dafür hätte das Initiativkomitee in Aussicht genommen:

a) ein Obligationenkapital im Betrage von Fr. 300 000. —,
b) ein Aktienkapital I. Ranges**) im Betrag von „ 300 000. —,
c) ein Aktienkapital II. Ranges im Betrag von „ 250 000. —.

Davon wären bereits gesichert:

Fr. 100 000. — an Obligationen und
„ 100 000. — an Aktien I. Ranges.

Das Initiativkomitee gebe sich auch der zuversichtlichen Hoffnung hin, daß die Beschaffung von weitern je 200 000 Franken an Obligationen und Aktien I. Ranges leicht realisiert werden könne. Schwieriger gestalte sich die Unterbringung der 250 000 Fr. Aktien II. Ranges. Die Gemeinden und Privaten des Sernftales***) wären durch die von ihnen übernommenen 250 000 Fr. à fonds perdu bereits nach Kräften mitgenommen. Deshalb hoffe und bitte das Sernftal den Kanton, seinerseits diese Aktien II. Ranges zu übernehmen, wogegen das Initiativkomitee auf die Konzession an der Wasserkraft des Sernf, die über kürzer oder länger zweifellos eine Einnahmequelle für den Kanton werde, verzichte.

---

*) Gemeinde Elm 100 000 Fr., Gemeinde Matt 33 000 Fr., Gemeinde Engi 70 000 Fr., L. Blumer & Cie., Engi, 25 000 Fr., C. Spälty & Cie., Matt, 17 000 Fr., Blumer, Wichser & Cie. 3000 Fr., Blumer, Marti, Rhyner & Cie. 1000 Fr., A.-G. Schieferbruch Elm 1000 Fr.

**) Für die Aktien I. Ranges gilt die Priorität bis zu einer Verzinsung von 5 %. — Bis heute hatten die Aktien I. Ranges so wenig als diejenigen des II. Ranges sich darüber Gedanken zu machen, wie sie die ihnen winkenden Dividenden verwenden wollen, d. h. auch die Aktien I. Ranges gingen leer aus.

***) Der Tagwen Elm übernahm 100 000 Fr., Matt 35 000 Fr., Engi 70 000 Fr., dazu Private von Elm 2000 Fr., von Matt 15 000 Fr., von Engi 28 000 Fr.

In der Tat ließen sich denn auch Regierungsrat*) und Landrat gerne bereit finden, der Landsgemeinde die Zusicherung dieses weitern Landesbeitrages an das Unternehmen einer Sernftalbahn zu empfehlen, und freudig und einstimmig pflichtete auch die Landsgemeinde ihrerseits unterm 3. Mai 1903 diesem Antrage zu.

War dadurch eine Hauptsorge des Initiativkomitees überwunden, so gelang demselben auch in ziemlich kurzer Zeit die Beschaffung des nötigen Obligationen- und Aktienkapitals (Aktien I. Ranges). Am 15. August 1903 konnte, da das Aktienkapital von 300 000 Fr. vollständig gezeichnet und 20 % desselben auch einbezahlt waren, in der „Sonne" in Engi die Konstituierung der Aktiengesellschaft und die Wahl des Verwaltungsrates erfolgen. Als Präsident wurde — selbstverständlich — Ständerat L. Blumer gewählt, als Vizepräsident Oberst Gallati, als weitere Mitglieder: Präsident J. Blumer, Engi, Präsident J. Bäbler, Matt, Präsident J. Schneider, Elm, Fabrikant Casp. Spälty-Braschler. Ein siebentes Mitglied hatte der Regierungsrat zu wählen, der dieses Mandat Landammann E. Blumer übertrug.

In derselben Sitzung vom 15. August konnte auch der Vertrag der neuen Gesellschaft mit der Weberei Sernftal über den Kauf der Wasserkraft des Mühlebaches von der Brücke bei der Säge bis in den Sernf genehmigt werden, wodurch die Kraftfrage — entgegen den von gewisser Seite ausgesprochenen Befürchtungen — in glücklicher Weise gelöst wurde.

Im Dezember 1903 erteilten die eidgenössischen Räte die Konzession, und nachdem am 29. April 1904 die Genehmigung des Finanzausweises durch den Bundesrat, am 5. Mai daraufhin durch den glarnerischen Regierungsrat ausgesprochen worden, konnte die Ausführung des Baues in Angriff genommen werden. Derselbe wurde um die à forfait-Summe

---

*) Der Regierungsrat ließ die ihm vorgelegten Pläne und Kostenberechnungen des Ingenieur Keller außer durch Kantonsingenieur Nikl. Hefti, durch Ingenieur Moser und Direktor Dinkelmann überprüfen. Der Letztgenannte sah Baukosten im Betrage von 1 700 000 Fr. voraus.

von 1 320 000 Fr.*) der Maschinenfabrik Oerlikon übergeben, die durch Ingenieur Keller als Bauleiter die Arbeit so rasch förderte, daß bereits am 12. September 1905 die feierliche Eröffnung der Bahn statthaben konnte. Daß dieser Tag für die gesamte Bevölkerung des Sernftales ein Festtag war, ist wohl selbstverständlich. Getrübt wurde diese Freude einzig dadurch, daß der Mann, der während der ganzen Zeit die Seele des Unternehmens, dessen unermüdlicher Befürworter und Vorkämpfer war, Ständerat Leonhard Blumer, der Feier nicht beiwohnen, sondern als kranker Mann den Festzug lediglich von seiner Wohnung aus sich ansehen und die ihm dargebrachte Huldigung, die durch Landammann Blumer im Namen des Landes und der Bevölkerung des Sernftales insbesondere ausgesprochene Bezeugung des Dankes, entgegennehmen konnte. (Wenige Wochen nachher begleitete ihn**) ein außergewöhnlich zahlreiches Trauergeleite nach dem Friedhof von Matt.)

Habe ich mit der Erzählung der Ereignisse von 1903—05 bereits die Grenzmarke des 19. Jahrhunderts, bis zu der meine „neuere Glarnergeschichte" reichen sollte (1830—1900), überschritten, weil ich doch nicht von den Bemühungen für Erstellung einer Sernftalbahn berichten konnte, ohne des glücklich erreichten Zieles zu gedenken, so gestatte ich mir auch noch Einiges aus dem Jahresbericht herauszuheben, den der Verwaltungsrat der Sernftalbahn 1916 beim Rückblick auf das erste Jahrzehnt ihres Bestehens veröffentlichte:

„Die Einnahmen aus dem Personentransport haben normalerweise zirka 45 000 Fr. und einige Tausend Franken darüber ergeben. Das Kriegsjahr 1914 mit dem stark reduzierten Fremdenverkehr hat es dann allerdings nur bis auf ca. 36 000 Franken gebracht. Aus dem Gepäckverkehr werden durchschnittlich per Jahr 2000 Fr. vereinnahmt; der Tierverkehr hat einen Durchschnitt von zirka 2000 Fr. zu verzeichnen.

---

*) Dabei waren nicht inbegriffen: Ankauf der Liegenschaft Wyer und Wasserkraft, Expropriation, Gründungskosten, allgemeine Verwaltungskosten u. a.

**) Ständerat L. Blumer starb am 21. Oktober 1905.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr ergaben durchschnittlich über 26 000 Fr. Die Gesamteinnahmen mit 82 620 Fr. im Mittel überschreiten die seinerzeit bei Aufstellung der Rentabilitätsberechnung vorausgesehenen Einnahmen (Gutachten Moser um zirka 7700 Fr., Gutachten Dinkelmann um zirka 8800 Fr.)."

„Wenn auch auf die seinerzeit in Aussicht gestellte Rendite leider immer noch nicht gehofft werden kann, so wird sich das Unternehmen bei normalen Zeiten und sparsamem Betrieb selber erhalten können und werden die seinerzeit aufgestellten Befürchtungen nicht eintreffen, daß die Bahn später den Gemeinden oder dem Kanton zur Last falle."