

**Zeitschrift:** Jahrbuch des Historischen Vereins des Kantons Glarus  
**Herausgeber:** Historischer Verein des Kantons Glarus  
**Band:** 92 (2012)

**Rubrik:** Unsere Veranstaltungen

### **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:** 29.04.2026

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

# Unsere Veranstaltungen

Walter Zürcher, Neuhausen  
Glarner Reeder in aller Welt  
Schweizer Schifffahrtsgeschichte des 19. Jahrhunderts  
Vortrag vom 6. Dezember 2011 (581)

In der 2. Hälfte des 18. Jahrhunderts wanderte eine Reihe Glarner nach Norwegen aus. Entschlusskraft, Drang nach Selbstständigkeit, Geschäftssinn verbunden mit einer Kapitalausstattung verhalfen manchem zum Erfolg. Die Ausführungen des Buchautors und Referenten waren von vielen Illustrationen begleitet.

## *Thomas Johannesen Heftye & Son, Kristiania*

Der erste Hefti, der aus Hätzingen nach Kristiania (heute Oslo) kam, war Johannes (1730–1801). Er erwarb 1769 das Bürgerrecht und trieb Handel mit Holz und Kolonialwaren. Seine Söhne stiegen um 1800 in das Schifffahrtsgeschäft ein und errichteten 1818 die Firma Thomas Johannesen Heftye & Son. Daneben gründeten sie eine Privatbank, die lange florierte, bis sie sich um 1900 mit den Centralbanken for Norge zusammenschloss. Thomas war in Kristiania eine angesehene Persönlichkeit. Die Firma nannte zwischen 1800 und 1896 25 Schiffe ihr eigen, darunter auch die SCHWANDEN und einen Dampfer. 1893 beteiligte sie sich an der Finanzierung einer Expedition, die in der Antarktis Bartwale suchte. Deren Kapitän taufte die südlichste Insel der Possessions-Gruppe Heftye Island. 1896 stellte das Unternehmen die Schifffahrt ein.

## *Samuel Otto & Co, Kristiansand*

Melchior Ott wanderte von Nidfurn nach Jütland aus. Sein Sohn Samuel siedelte 1759 nach Kristiansand in Norwegen über und trieb Handel mit Textilien. Wie alle Ott nannte er sich nach seiner Niederlassung in Norwegen Otto. Später erweiterte sich die Firma Samuel Otto & Co. um weitere Teilhaber. Vermutlich kauften diese 1812 die ersten Schiffe und übernahmen 1824 eine Schiffswerft. 1839 wurde Caspar Wild alleiniger Besitzer und konzentrierte sich auf den Korn- und Holzhandel, die Reederei sowie die Werft. Die 1860er- und 1870er-Jahre erwiesen sich als schwierige Zeit. 1876 lief das letzte auf der eigenen Werft konstruierte Schiff von Stapel und 1898 schloss das traditionsreiche Unternehmen die Pforten.

## *Frid. Otto & Son, Farsund*

Der 1749 in Nidfurn geborene Fridolin Ott war mit dem Gründer der Firma Samuel Otto & Co. verwandt. Er liess sich in Farsund in Südnorwegen nieder und betrieb Kleinhandel. 1817 übernahmen die Söhne die Firma und kauften 1821 die Besitzungen und Werften der Familie Lund. Sie betätigten sich in der Sild-Fischerei, im Transport von Steingut nach London und begannen mit dem Bau von eigenen Schiffen. In den Jahren 1857 bis 1866 prosperierte das Unternehmen. Doch bereits 1872 wurde das letzte Schiff verkauft. Fredrik P. Otto befasste sich lediglich noch mit Havariegeschäften und machte 1883 Konkurs.

### *Jacob Trümpy & Son, Bergen*

Hans Jakob Trümpy aus Schwanden erwarb 1757 das Bürgerrecht in Bergen. Sein gleichnamiger Sohn liess sich in New York zum Schiffbaumeister ausbilden. 1833 begann er mit dem Bau von Schiffen, 1837 erwarb er eine Werft. Während seines Bestehens baute das Unternehmen 47 Schiffe, darunter auch einige Dampfer. Nachdem die Stadt Bergen 1878 die Werft ankaufte, beschränkte sich die Firma auf Reparaturarbeiten. 1894 wurde der Betrieb eingestellt.

### *Tschudi Shipping Company, Lysaker, vormals Tschudi & Eitzen*

Heute repräsentiert die Tschudi Shipping Company bereits in vierter Generation die Seeschifffahrt. 1894 schlossen sich die Kapitäne Camillo Eitzen und Henry Tschudi zu einer Firma zusammen. Zuerst verdienten sie ihr Geld als Vermittler im Handel mit Schiffen. In den 1890er-Jahren wandten sie sich der Dampfschifffahrt zu. Henry Tschudi gewann in der Schweiz viele Aktionäre und 1896 orderte die Firma ihren ersten Dampfer UTO. Als Geste gegenüber den Investoren wurden viele dieser Schiffe auf Schweizer Namen getauft. Die beiden Kapitäne waren Pioniere im Führen von Öltank-Segelschiffen. Die Fahrten verbuchten gute Gewinne, bis die ersten Dampftankschiffe die Segler verdrängten. In den 1890er-Jahren stieg die Firma in das Geschäft mit Tankschiffen ein, genannt seien die GLARONA und die TURICUM. Die beiden Weltkriege brachten Rückschläge. Nach dem Zweiten Weltkrieg erfolgte ein neuer Aufschwung. In den 1960er-Jahren stieg das Unternehmen ins OBO (ore, bulk, oil)-Geschäft ein. Diese Schiffe konnten wahlweise Erze, Schüttgut oder Öl laden. In den 1970er-Jahren wagte sich die Firma an den Bau und Betrieb von Hochseeschleppern. In der Folge wurden Schiffe für Spezialtransporte konstruiert, so die SIBIG VENTURE, die mit einer «Protection barrier» für eine Ölbohrinsel in der Nordsee die schwerste jemals an Bord gehievte Last transportierte. Die krisenhaften 1980er-Jahre brachten die Reduktion auf zwei Schiffe und das Ende der klassischen Reederei. Vorübergehend war man im Management tätig, doch 1997 kehrte die Firma ins kommerzielle operative Geschäft zurück. 2003 spaltete sich die Firma in zwei selbstständige Unternehmen, eines davon ist die Tschudi Shipping Company.

Veronika Feller-Vest

Dr. iur. Benedikt Meyer, Bern  
Schweizer Luftfahrtgeschichte  
Vortrag vom 10. Januar 2012 (582)

Benedikt Meyer arbeitet als Doktorand an einem Nationalfondsprojekt mit, das sich mit der Geschichte der Schweizer Zivilluftfahrt seit dem Zweiten Weltkrieg beschäftigt. Dieses versteht sich als Teil des Forschungsprogramms «Verkehrsgeschichte Schweiz», das von zwei Institutionen der Universität Bern getragen wird. In seinem Vortrag beschränkte sich der Referent auf die Geschichte der Swissair. 1931 wurde sie durch Fusion der Fluggesellschaften Balair und Ad Astra Aero durch Balz Zimmermann und Walter Mittelholzer gegründet. Sie entwickelte sich zu einer im Vergleich zu den Airlines anderer kleiner Länder ungewöhnlich grossen Fluggesellschaft. So spielte sie zum Beispiel in der Liga der skandinavischen Airline SAS.

### *Verhältnis zum Staat*

Der Staat förderte die Swissair, liess ihr viele Freiheiten und forderte ihre Eigenwirtschaftlichkeit. Es resultierte eine agile, schlanke, markt- und kundenorientierte Gesellschaft.

Im Vergleich zu anderen Fluggesellschaften war die Swissair privatwirtschaftlich organisiert; sie erhielt nur wenig staatliche Subventionen. So betrug 1939 der Anteil der Subventionen am Ertrag bei der Swissair 45%, bei der Air France 60%. Der Staat pochte auf Wirtschaftlichkeit, machte hingegen kaum Vorgaben bezüglich Material und Destinationen. Da die Schweiz über keine eigene Flugzeugbauwerkstatt verfügte, konnte die Gesellschaft im Gegensatz zu anderen Airlines, welche die «nationalen» Flugzeugtypen erwerben mussten, frei wählen. So setzte sie 1932 als erste europäische Fluggesellschaft die Lockheed Orion, ein amerikanisches Flugzeug, ein. Die Orion war das schnellste Verkehrsflugzeug seiner Zeit, schneller als die Eisenbahn und doppelt so schnell wie die Konkurrenz. 1934 geriet die Swissair erneut in die Schlagzeilen, als sie mit Nelly Diener erstmals in Europa eine Stewardess einsetzte.

### *Firmenkultur*

Die Betriebskultur der Swissair war kostenbewusst und förderte das Engagement der Mitarbeiter. Bis Ende der 1980er-Jahre war der Verwaltungsrat sparsam und achtete auf Kostenfolgen. Zum Beispiel wurden USA-Flüge erst ins Programm aufgenommen, als sie rentabel geworden waren. Als günstig erwies sich auch das stabile Management; die 40 Jahre zwischen 1950 und 1990 waren von nur zwei Verwaltungsratspräsidenten geprägt, Walter Berchtold und Armin Baltensweiler. Die Gesellschaft bezog ihre Mitarbeiter mit ein, bot ihnen gute Arbeitsbedingungen und führte das Vorschlagswesen ein. Bis 1990 wurden die Kader weitgehend aus eigenem Nachwuchs rekrutiert. Um Kosten zu senken, ging man schon früh internationale Kooperationen ein. 1958 schloss die Swissair einen umfangreichen Kooperationsvertrag mit der skandinavischen SAS. Er sah gemeinsame Käufe und Unterhalt der Flugzeuge, Ausbildung des Personals und gemeinsam betriebene Linien vor. 1969 unterzeichnete die schweizerische Airline mit der KLM und SAS einen Zusammenarbeitsvertrag. 1971 wäre es beinahe zu einer Fusion mit der Austrian Airline gekommen.

### *Destinationen: Deutschland, USA, Afrika*

Als Airline eines neutralen Kleinstaates im Zentrum Europas besass die Swissair wertvolle Trümpfe. Als besonders profitabel erwies sich der Verkehr mit Deutschland, den USA und Afrika. Die Swissair war mit massgeblicher Beteiligung deutscher Investoren entstanden. Politische Umstände erleichterten ihr zudem vor und nach dem Zweiten Weltkrieg den Zugang zum deutschen Markt. Sie konnte Flüge innerhalb Deutschlands anbieten und eine gewinnbringende Linie Zürich–Frankfurt–New York aufbauen.

Neben Deutschland waren bis zur Ölkrise auch Transatlantikflüge ein lukratives Geschäft. Die Swissair hatte auf der Linie Zürich–USA kaum Konkurrenz von den grossen amerikanischen Fluggesellschaften, weil diese vor allem wichtige Metropolen wie London und Paris bedienten. Zudem konnte sie in den USA, die sich gegenüber fremden Airlines sehr restriktiv verhielten, zwei Destinationen anfliegen. Die Expansion in den 50er- und 60er-Jahren war vor allem dank der USA-Flüge möglich.

Ab den 1950er-Jahren rückten Destinationen in Afrika immer mehr ins Blickfeld. Die Kolonialmächte waren kompromittiert; ihre Linien, so die Air France und die BOAC, zogen sich zurück. Die Swissair profitierte vom Status der Schweiz als neutraler Kleinstaat ohne koloniale Vergangenheit. Die Fluglinie war in vielen Ländern der Dritten Welt willkommen und erhielt leichter als die ehemaligen Kolonialmächte Landrechte.

### *Nachfrage*

Die Swissair erwarb sich als Nischenplayer grosses Ansehen. Besonders im Luxussegment konnte sie punkten. Sie hatte die richtige Grösse, bot ein erstklassiges Produkt und ein anziehendes Streckennetz an, betrieb ein originelles Marketing und garantierte hohe Sicherheit. Zu ihrem Vorteil gereichte auch die vielfach interessante Destination Schweiz. Mit ihren landschaftlichen Reizen und ihrem stabilen politischen System zog sie viele Reisende an: Sie war eine attraktive Tourismusdestination, beheimatete zahlreiche internationale Regierungs- und Nicht-Regierungsorganisationen und lockte Diplomaten und wohlhabende Ausländer mit manchen Annehmlichkeiten wie Privatspitälern und Privatschulen, einer stabilen Währung und einem diskreten Finanzplatz.

Von 1931 bis 2001 verfügte die Schweiz mit der Swissair über eine Fluggesellschaft, die überproportional gross und sehr erfolgreich war und international ein hervorragendes Renommée genoss.

Veronika Feller-Vest

Lic. phil. Alfred Jaumann, Glarus  
Erfahrungen eines Glarner in Russland  
Erlebte russische Zeitgeschichte  
Vortrag vom 14. Februar 2012 (583)

Der Referent war sicherheitspolitischer Analyst für den GUS-Raum und vier Jahre stellvertretender Verteidigungsattaché in Moskau sowie acht Jahre als Unternehmensberater in Russland tätig. Nach zwölf Jahren Russland reiste der 52-jährige Fred Jaumann Mitte 2011 nach Glarus, wo er einige Zeit als Lehrer arbeitete. Mittlerweile ist er erneut in seine zweite, russische Heimat zurückgekehrt.

Einen Monat vor den Wahlen in Russland berichtet der Historiker nun im Saal des «Glarnerhof» von seinen Erfahrungen in dem Land, welches die gewohnten Dimensionen sprengt: «140 Millionen Einwohner auf einer Fläche, in die die Schweiz 415 Mal hineinpasst, mit einer Nord-Süd-Ausdehnung von 4000 und einer West-Ost-Ausdehnung von 11 000 Kilometern. Die Russen können ihre Langstreckenraketen zu Hause testen», scherzt der Glarner Spezialist für Militärgeschichte.

### *Mit allen Sinnen eingetaucht*

Aufgewachsen zu Zeiten des Kalten Krieges mit antikommunistischer und antisowjetischer Haltung, hat Jaumann nach dem Studium als Nachrichtenspezialist Vorträge über sowjetische Spione in der Schweiz gehalten. «Ich beobachtete im Auftrag von Bern alles, was sich östlich von Wien tat», so Jaumann.

Dann kam 1999 die grosse Chance für ihn, an «vorderster Front» für die Schweiz «objektive Berichterstattung» zu machen und «live mit Vertretern der Macht, mit der Opposition und mit normalen Bürgern» in Kontakt zu treten. «Ich konnte mit allen Sinnen den riesigen Raum erleben und mit Neugier das Land von innen heraus erforschen.» Das Zusammenleben mit den Menschen habe ihn verändert: «Ich bin ein anderer Mensch geworden und habe heute ein grosszügigeres Verständnis für das Land.»

### *Die Russen verstehen lernen?*

Als Verteidigungsattaché hat Jaumann unzählige Reisen gemacht und von Russland mehr gesehen als die meisten Russen. Das Land sei aber zu gross, als dass immer alles im Detail geplant werden könnte. Improvisieren statt planen, lautet sein Tipp. «Es kommt immer anders, als man denkt. Und «nein» heisst in Russland auch nicht «nein». Man muss es einfach nochmals probieren.»

Fakt ist: «Die meisten Russen leben arm und werden kaum reich werden», referiert Jaumann. Fünf Prozent der Bevölkerung seien reich, 25 Prozent gehörten dem Mittelstand an und 70 Prozent seien arm. Die Lebenserwartung sei geringer als in der Schweiz. «Wenn man reich werden will, muss es also schnell gehen.»

Den typischen Russen gebe es nicht, aber für 120 Ethnien eine gemeinsame Sprache. Jaumann beschreibt die Russen als patriotisch, aber auch von Selbstzweifeln geprägt. So glaube man nicht an russische Produkte und mache sich selber schlecht.

### *«Putin schafft es nochmals»*

Jaumann selbst sieht seine russischen Freunde als kraftvolle Menschen, die das Leben lieben und auch feiern können. Aber auch als knallharte Geschäftsleute. In der Zeit als Nichtdiplomat, in der er die mitunter schwierigen Lebensbedingungen stärker spürte, erfuhr er aber auch, dass ihm meist geholfen wird. Jaumann erlebt die Russen als streng gegen sich selbst: «Nur wer stärker, besser und gescheiter ist als die anderen, kommt voran», so der Tenor. Am Anfang habe er manchmal gedacht, jetzt verstehe er die Russen, um fünf Minuten später festzustellen, dass er sie nie verstehen werde. «Die Russen sehen zwar gleich aus wie wir, doch funktionieren sie völlig anders.»

Anhand zahlreicher Bilder veranschaulicht Jaumann seine Reisen und offizielle wie private Begegnungen mit Menschen in der Stadt und auf dem Land. Die politische Entwicklung streift er nur kurz. Russland sei vom armen Bittsteller zum reichen Öl- und Gaslieferanten aufgestiegen. Die Oligarchen, die sich beim Systemwechsel bereichern konnten und Putins Bedingungen erfüllten, blieben im Geschäft.

Putin werde es bei den Wahlen wohl wieder schaffen. Die Gegenkandidaten seien entweder Scheinkandidaten oder ohne Chance. Was mit den aktuellen Protesten passiere, ist für Jaumann unklar. Das hänge von der wirtschaftlichen Entwicklung ab. Viele hätten genug und gingen weg. Das Interesse an der Schweiz und die Freude an der Schweizer Rechtssicherheit seien gross. Schnelle Änderungen erwartet Jaumann nicht.

In der anschliessenden Diskussion interessieren vor allem die Themen Rechtssicherheit (für Investoren) und Korruption. Dabei zeigt sich, dass man mit dem Schweizer Rechtsempfinden in Russland wohl nicht sehr weit käme. Jaumanns Tipp für die Schweizer ist aber klar: «Westeuropa täte gut daran, sich intensiver mit Russland auseinanderzusetzen.»

Claudia Kock Marti

Ernst B. Leutwyler, Ennenda

Von der Schiene ins Museum – die Sernftalbahn

Vortrag vom 13. März 2012 (584)

### *Historisches*

1879 eröffnete die Bahn Glarus–Schwanden–Linthal den Betrieb. Darauf setzte sich der Industrielle und Ständerat Leonhard Blumer energisch für eine Bahnverbindung ins Sernftal ein. Diese sollte den Transport der Textilien und der Schieferplatten vereinfachen. 1903 fand in Schwanden die Gründungsversammlung der Betriebsgesell-

schaft statt. Darauf folgte der Bau unter der Regie der Maschinenfabrik Oerlikon. Es entstand eine 14 Kilometer lange elektrische Schmalspurstrassenbahn. Die Triebwagen wurden mit Gleichstrom aus eigenen Kraftwerken und seit 1932 zusätzlich mit Dieselmotor-Generatoren angetrieben. Die Betriebsleitung befand sich in Engi.

1905 wurden der Personen- und der Güterverkehr aufgenommen. Anfänglich befuhren vier Trieb-, drei Personen- und neun Güterwagen die Strecke. Im Winter verkehrten fünf, im Sommer acht bis neun Zugspare. Die Fahrzeit betrug eine Stunde. Um die Konzession zur Benützung der Strasse zu erhalten, hatte sich die Bahn verpflichtet, den Unterhalt (und die Schneeräumung) der Kantonsstrasse gegen ein geringes Entgelt zu übernehmen. Dies erwies sich besonders in strengen Wintern als eine grosse Aufgabe. Immer wieder machten die Wetterverhältnisse der Bahn zu schaffen. Lawinen, Unwetter und Hochwasser beschädigten die Schienen und unterbrachen den Betrieb. Es wurde dann jeweils ein Umsteigebetrieb eingerichtet.

Die hohen Kosten für die Bahn und den Unterhalt der Strasse gaben Anlass zu jahrelangen Diskussionen über die Zukunft der Sernftalbahn. 1944 empfahl eine Expertise die Einrichtung eines Trolleybusbetriebs mit Personen- und Güterbussen an einem Fahrleitungspaar. Allerdings weigerte sich der Bund, diese Betriebsart zu subventionieren. Darauf wurde wieder in die Bahn investiert. In Engi-Vorderdorf wurde eine gebrauchte 250 kW-Gleichrichteranlage aufgestellt. 1949 wurden drei moderne Triebwagen angeschafft und eine neue Fahrleitung montiert, was die Fahrzeit auf 44 Minuten verkürzte. Trotzdem war es 1969 soweit. Im Zuge des Ausbaus der Talstrasse wurde der Bahnbetrieb eingestellt und durch eine Autobuslinie ersetzt.

### *Ein Sernftalbahn-Museum*

Das 100-jährige Jubiläum der Bahn wurde 2005 mit einer Ausstellung in der «Sonne» in Engi gefeiert. 2006 konstituierte sich in Schwanden der Verein Sernftalbahn. Er bezweckte die Errichtung eines Archivs und eines Museums zur Erinnerung an die Kleintalbahn. Mitglieder des Vereins verwandelten mit tatkräftigem Einsatz den originalen Güterschuppen im alten Bahnhof in Engi-Vorderdorf in einen attraktiven Ausstellungsraum. 2009 öffnete das Museum mit der Ausstellung «Von damals» die Tore.

Die zweite Ausstellung 2010 thematisierte den Winterbetrieb. 1935 verschütteten die Meissenboden- und die Kühbodenlawine die Schienen und verursachten einen Betriebsunterbruch von drei Wochen, obwohl 250 Mann zum Schneeschaufeln eingesetzt wurden. 1954 überraschte eine Staublawine bei der Warth den Schneeräumungszug. Der Triebwagen kippte aus den Schienen, ein Anhänger wurde von Bäumen und Geröll zugedeckt. Die dritte Ausstellung zeigte das Rollmaterial in Bildern, Originalgegenständen und Modellen. Legendär waren die «Chriesiwagen». Dieses Jahr präsentiert das Museum die Ausstellung «Vom Stauwehr zur Fahrleitung».

Parallel läuft als Projekt der Wiederaufbau eines Güterwagens K 36. Dieser Wagen wurde 1920 bei der Schweizerischen Industriegesellschaft in Neuhausen gebaut, kam 1950 von der Wetzikon-Meilen-Bahn und verkehrte bis 1969. Zunächst erstellte man unterhalb des Museums ein Trasse mit Schienen. Dann erfolgte die Übernahme des Untergestells des K 36. Gegenwärtig kann man den Aufbau des Güterwagens verfolgen.

Einige Bilder waren dem weiteren Schicksal der 1969 ausrangierten Wagen gewidmet. Drei moderne Triebwagen kamen an die Aigle-Ollon-Monthey-Champéry-Bahn für die Talstrecke Aigle-Ollon-Monthey und später an die Vöcklamarkt-Attersee-Bahn (Österreich). Andere übernahmen die Museumsbahn Blonay-Chamby und die Jagsttal-Museumsbahn (Bundesrepublik).

Für die Zukunft plant der Verein den Bau eines Dachs für zwei Fahrzeuge. Die Kosten werden auf 100 000 Franken veranschlagt; der Verein ist deshalb auf Spenden angewiesen. Ausserdem soll ein Triebwagen aus Attersee zurückerworben und in Engi aufgestellt werden.

Veronika Feller-Vest

Hans Rudolf Zweifel, Oberrohrdorf  
Die Zweifel von der Frutt. Geschichte einer Glarner Familie  
Vortrag vom 3. April 2012 (584)

Der Referent Hans Rudolf Zweifel wuchs im Glarnerland auf, studierte Geografie und liess sich 1971 im Aargau nieder. In seinem Buch versucht er die Geschichte seiner Familie lebendig werden zu lassen. Im Anschluss an den Vortrag fand die Buchver-nissage statt.

Die Zweifel von Linthal stammen aus dem Gaster, wo sie schon 1301 nachgewiesen werden können. Um 1500 wanderten sie ins Glarnerland ein. Die Vorfahren des Referenten wohnten zuerst im Dorf Linthal unter der Kirche. Im Verlauf des 18. Jahrhunderts zogen sie in die Fruttberge, eine Streusiedlung zwischen Linthal und dem Urnerboden. Alle Generationen betrieben ununterbrochen bis 1930 Berglandwirtschaft. Die Familie pachtete die Alp Frittern. Sie lebte von der Viehzucht, der Forstwirtschaft und der Vermarktung eigener Produkte. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts wurde an der neuen Klausenpassstrasse ein Gast- und Kurhaus errichtet. Von 1898 bis 1921 leitete die Familie die saisonale Poststelle in den Fruttbergen. Die Krisenzeit nach 1929 machte der Familie so sehr zu schaffen, dass sie nach 1930 wegzog.

Eine besondere Herausforderung stellte der Mangel an Quellen dar. Private Aufzeichnungen und Tagebücher fehlen fast ganz. Die Familie ist erst ab dem 20. Jahrhundert einigermassen dokumentiert. Der Referent zeigte Wege auf, wie man sich trotzdem dem Leben früherer Epochen annähern kann. Zunächst erläuterte er die traditionellen Methoden der genealogischen Forschung: Abklärung des Stammbaums, im Glarnerland anhand der Genealogie von Johann Jakob Kubly-Müller, Auswertung des Grundbuches, Sichtung der Fotos sowie Recherchen in der Literatur.

Dann stellte er eine Palette von Arbeitsmethoden aus den Geistes- und Sozialwissenschaften vor. Mit den vier Kategorien Faktum, Probleme, Prozesse und Projekte können einfache Gegebenheiten vertieft und aus diversen Perspektiven zur Darstellung gebracht werden. Ergänzt wird dieses Vorgehen mit den sieben Daseinsfaktoren, die die Münchner Schule der Sozialgeografie in den 1960er- und 1970er-Jahren entwickelt hat. Impulse gibt auch die Ethnologie. Eine weitere Möglichkeit ist die Landschaftsanalyse. Sie ist für das bäuerliche Milieu recht aussagekräftig. Aus den Vorgaben der Natur entstanden die charakteristischen Strukturen der Berglandwirtschaft: Nutzung auf den Stufen Talgut, Berggut und Alpen, Tal für Winter-, Berg für Sommerfütterung, Wanderbewegungen im Jahresverlauf, Genossenschaft als soziale Form. Viele dieser Informationen stammen aus dem Werk von Jost Hösli über die Glarner Land- und Alpwirtschaft. Der Referent bediente sich auch der Methode der Oral History. Hier kam sein Vater Rudolf Zweifel (1914–2012) als Zeitzeuge zu Wort. Wo direkte Quellen fehlen, lassen sich mit Chroniken und Geschichtsbüchern viele Details aus dem Leben der Menschen in vergangenen Jahrhunderten abrufen. Zweifel stützt sich dabei vor allem auf Jakob Winteler und Georg Thürer. So zitiert er eine Passage von Thürer über das Liebeswerben und über Hochzeitsbräuche. Diese allgemeinen Aussagen dürfen mit der gebotenen Vorsicht auf die Familie Zweifel übertragen werden.

Dadurch bettet der Autor die Geschichte seiner Familie in den geografischen, geschichtlichen und wirtschaftlichen Kontext des Glarnerlandes ein. Er beschreibt die Freuden und Leiden des Alltags. Er zeigt die Herausforderungen durch Unwetter, Naturkatastrophen, Krankheiten und Kriege. Die schweren Zeiten illustriert er im Vortrag mit der Beschreibung des Lawinenniedergangs von 1917, der den Bannwald zerstörte und in das Wohnhaus donnerte. Die Leiden der Glarner um 1800 vergegenwärtigt er anhand eines Zitates des Pfarrers Markus Freuler. Zur Sprache kommen auch die positiven Aspekte. So erleichtern Zeiten der wirtschaftlichen Prosperität und

technische Errungenschaften das Leben. Anhand der Familie Zweifel wird ein typisches Familienschicksal im Glarnerland vorgestellt.

In der Schlussrunde forderte Ruedi Schneiter eine Diskussion über den Umgang mit Archivgut und über die Kriterien, nach denen Archivalien als wertvoll und erhaltenswert eingestuft bzw. ausgeschieden werden sollen. Mitglieder des Historischen Vereins zeigten sich besorgt darüber, wie in den Archiven der alten Gemeinden mit der historischen Überlieferung umgegangen wird.

Veronika Feller-Vest

## Exkursion 2012

Wie es zum Programm gehört, durfte der Historische Verein des Kantons Glarus am 16. Juni 2012 seine Mitglieder und Freunde zum diesjährigen Jahresausflug einladen. Erstes Ziel war die Stadt Chur und dann das kleine Dorf Fläsch in der Bündner Herrschaft. Mit einem Reisebus des Autobetriebes Niederer AG, Filzbach, ging die Fahrt bei prächtigem Sommerwetter ins Bündnerland. In Chur ging es in die Altstadt. Besucht wurde als Erstes die St. Luzi-Kirche mit dem Priesterseminar. Der Heilige Lucius wirkte nach Überlieferungen als Glaubensbote in Rätien, genauer in der Gegend um Chur. Angeschlossen an die St. Luzi-Kirche ist das heutige Priesterseminar. Lucius gilt als erster Bischof des Bistums Chur. Die Kirche von St. Luzi liegt etwas oberhalb der Kathedrale und des bischöflichen Schlosses. Im Zusammenhang mit dem Namen Lucius ist auch die Strasse zu erwähnen, die nordwärts von Chur über Maienfeld und die St. Luzisteig führt und dann nach Vorarlberg und Sargans abzweigt. Ein Rundgang in der Kirche St. Luzi zeigte die Ringkrypta, die aus der ersten Hälfte des 8. Jahrhunderts stammt. Zeitweise wurden hier auch die Reliquien des Heiligen Luzius aufbewahrt, dem Patron des Bistums Chur. Im Untergeschoss liegt die romanische Hallenkrypta. Sie ist ein Ort der Kraft und des Gebetes. Nach der sehr interessanten Besichtigung der Kirche St. Luzi ging es weiter zur Kantonsschule Graubünden. Unter dem Pausenplatz der Kantonsschule an der Halde liegt das bedeutendste Baudenkmal des frühen Christentums in Graubünden. Es sind die Überreste der St. Stephanskirche, die im 5. Jahrhundert erbaut wurde und als Grabkirche der Churer Bischöfe diente. Beim Bau der Kantonsschule im Jahre 1850 wurde sie bei den Aushubarbeiten wieder entdeckt. Vollständig ausgegraben wurde sie in den Jahren 1955/56 und beim Neubau der Kantonsschule in den 1970er-Jahren komplett ummantelt und unterirdisch in das Schulgebäude integriert. Im Zuge der im Jahre 2010 abgeschlossenen Gesamtrenovation wurde dieser Raum zu einem der Bedeutung der Kirche würdigen Museum aufgewertet und so für die Bevölkerung zugänglich gemacht. Nach dieser sehr eindrucksvollen Besichtigung war die Mittagszeit gekommen. Für das Mittagessen führen wir weiter zum sehr schönen und bekannten Restaurant Heidihof oberhalb von Maienfeld. Anschliessend ging es nach Fläsch in die Bündner Herrschaft. Hier begrüßte uns Gemeindepräsident Heinz Urs Kunz. Besonders bekannt wurde Fläsch im Jahre 2010, als es vom Schweizer Heimatschutz mit dem Wakkerpreis ausgezeichnet wurde. Schon einige Jahre zuvor hatte Fläsch begonnen, sein damals hauptsächlich aus landwirtschaftlichen Betrieben bestehendes Dorf massiv umzukrempeln. Statt die Landwirtschaft weiter zu fördern, begann eine grosse Änderung um 1970, als die landwirtschaftlichen Güter grossflächig für den Weinbau umgenutzt wurden. Heute ist Fläsch ein ausgeprägtes Weinbaudorf mit 14 Weingütern. Nebst den Weinbauern wohnen heute ca. 600 Personen im Dorf; der grösste Teil davon ist zugezogen, und fast alle arbeiten auswärts. Ausserhalb des alten Dorfteils sind neue Wohnbauten entstanden, die sich gut dem Ortsbild anpassen. Am Dorfrand stehen auch das neue Schulhaus und die Turnhalle. Das alte Schulhaus

im Dorfkern dient heute als Gemeindehaus. Die Denkmalpflege hat zu dieser Umgestaltung von Fläsch sehr viel beigetragen. Im Dorf steht die reformierte Kirche, die schon 1483 erwähnt ist. Gegenwärtig wird sie vollumfänglich restauriert, sodass eine Besichtigung leider unmöglich war. Unser interessanter Dorfrundgang endete selbstverständlich bei einer Degustation von Fläscher Weinen.

Mathias Kamm