

- Signaturen Geländekarte

Wegformen



Lockermaterial



Fels



Stützmauer



Mauer/Brüstungsmauer



Baumreihe, Hecke



Randstein



Randplatten, steil gestellt



Zaun/Geländer

Wegoberflächen



Fels



Lockermaterial



Schotterung



Pflasterung



Hartbelag



Trittschwellen

Kunstbauten



Brücke



Brückenrest/Widerlager



Wasserdurchlass/Tombino



Tunnel

Wegbegleiter



Distanzstein



Anderer Stein



Einzelbaum



Insschrift



Wegkreuz



Bildstock/Wegkapelle



Kapelle



Kirche



Burg/Schloss/Ruine



Profanes Gebäude



Gewerbebetrieb



Steinbruch/Grube



Anlegestelle/Hafen



Brunnen

Signaturen Inventarkarte

Klassifizierung



Nationale Bedeutung



Regionale Bedeutung



Lokale Bedeutung

Substanz



Historischer Verlauf

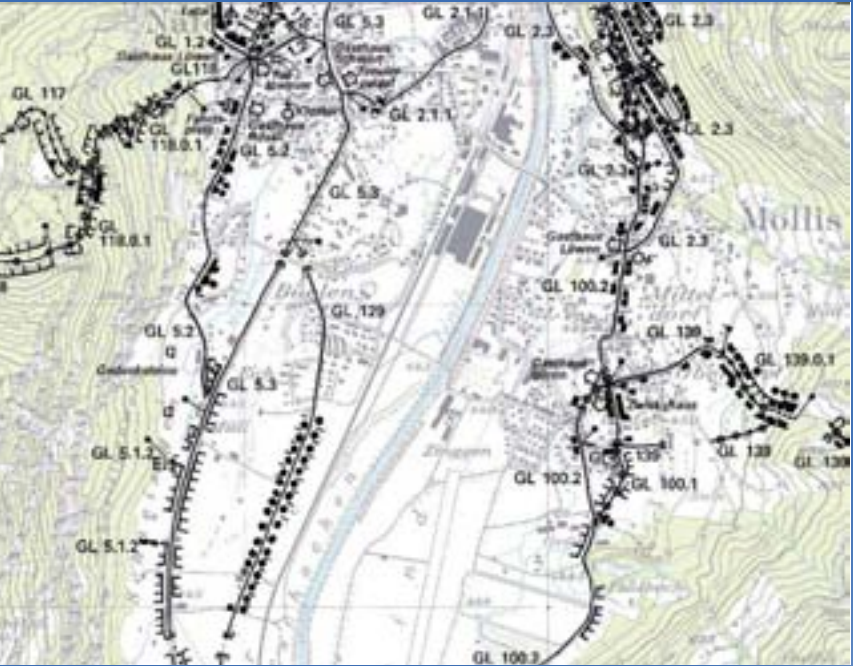


Historischer Verlauf mit Substanz

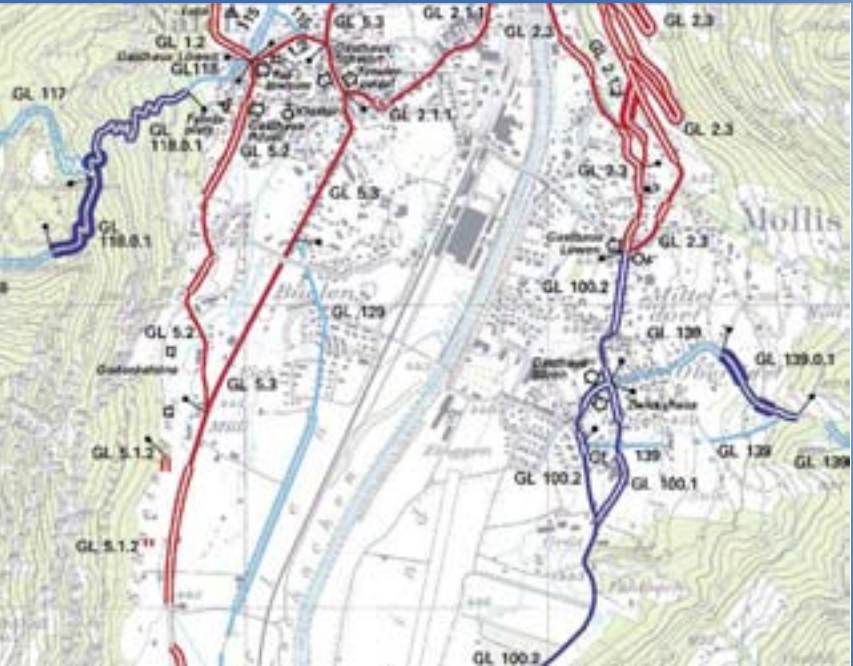


Historischer Verlauf mit viel Substanz

Geländekarte IVS



Inventarkarte IVS



Historische Verkehrswege im Kanton Glarus

GL



Titelseite
Aspekte der historischen Verkehrslandschaft im Kanton Glarus: Das eindrückliche Brücken-ensemble der Pantenbrugg über die Linth-schlucht (links); Gasse mit Zaun und Trocken-mauer in Grund, Engi-Dörfli (mitte); Gepfläs-terte Strassenoberfläche der Klausenstrasse in der Doppelkurve oberhalb Linthal (rechts). Unterlegt ist die Darstellung der Stadt Glarus aus Matthäus Merians «Topographia Helvetiae, Rhaetiae et Valesiae» von 1642.

Rückseite
Ausschnitt aus der Erstausgabe der «Topogra-phischen Karte der Schweiz», der so genannten Dufourkarte im Massstab 1:100 000, Blatt IX, erschienen 1854.

Bildnachweis
Die Herkunft der Bilder ist am Schluss der Bildlegenden in Klammern angegeben. Reproduktion der Kartenausschnitte mit Bewilligung von Swisstopo (BA071087).

Die im Text in Klammern gesetzten Nummern (z.B. GL 2.3) verweisen auf die Strecken im IVS.

Beigezogene Auskunftspersonen:
Grünenfelder Ernst, Kantonsingenieur, Glarus
Blumer Ernst, Beauftragter Landesfusswege, Ennenda
Laupper Hans, Landesarchivar und Landes-bibliothekar, Glarus
Feldmann Mark, Geologe, Glarus
Bolliger Hans, Lehrmittelverlag, Glarus
Blumer Ruedi, Beauftragter Wanderwege, Mollis

Impressum

Historische Verkehrswege im Kanton Glarus

Eine Publikation zum
Inventar historischer Verkehrswege
der Schweiz IVS, herausgegeben
vom Bundesamt für Strassen
(ASTRA)
www.ivs.admin.ch

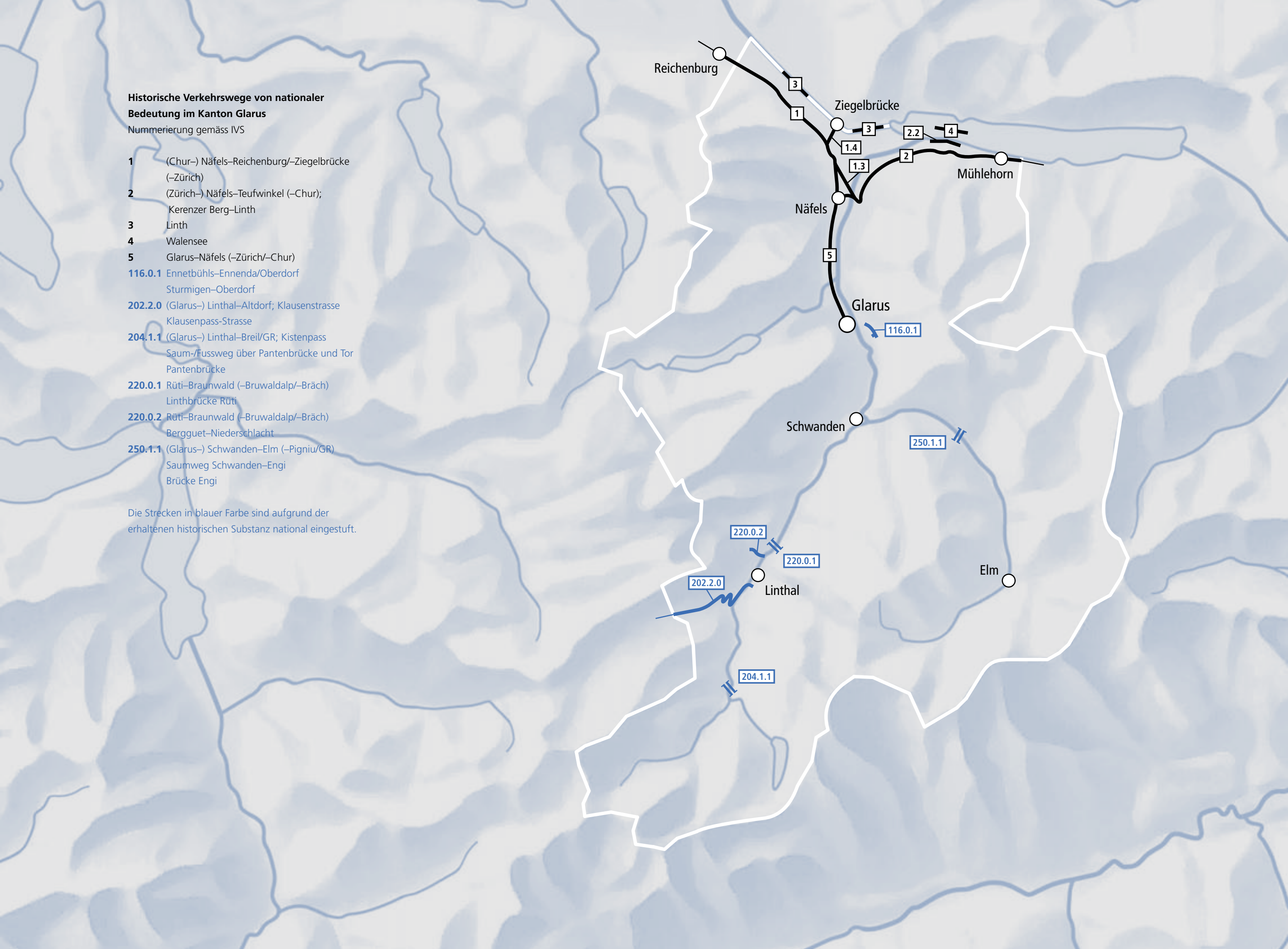
© ASTRA, Bern 2007

...

Texte
Christine Doerfel, Mitarbeiterin
am IVS 1985–2000

Konzept
Arbeitsgemeinschaft Landschaft
und Geschichte, Zürich

Redaktion, Layout, Kartografie
Steiner & Buschor, Ingenieure und
Planer AG, Burgdorf



Geleitwort aus dem Kanton Glarus

Als eines der steilsten Alpentäler ist das Bild des Kantons Glarus von seinen grossen Höhenunterschieden geprägt. Vom Tödi, der höchsten Erhebung im Kanton, talabwärts durch das langgezogene Tal der Linth bis hin zum Walensee. Diese Distanzen und Höhenunterschiede gilt es zu überwinden. Sei dies mit öffentlichen Verkehrsmitteln, motorisiert oder aus eigener Kraft.

Nach unzähligen schweren Hochwasser-Schäden schuf die Linthkorrektur 1807–1816 die Voraussetzungen für die Ansiedlung von Industrie und somit auch zur Schaffung neuer Verkehrswege. Bereits im Jahr 1879 wurde Linthal ans Eisenbahnnetz der Nordostbahn angeschlossen. In den Jahren von 1922–1934 fanden internationale Klausenrennen statt, denen seit 1993 mit sogenannten «Memorials» gedacht wird. Seit 1975 erinnert ein jährlich durchgeführter sportlicher «Maarchelauf» auf der Strecke Glarus–Linthal–Urnerboden an den Jahrhunderte lang andauernden Streit um die grosse Alp und die damit verbundene Sage von je einem Urner und Glarner Grenzläufer. Auch die vielen Passübergänge sind – vor allem den Alpinisten – bestens bekannt und gewinnen vermehrt an kulturhistorischer Bedeutung. Zu erwähnen seien an dieser Stelle zwei Passübergänge nach Graubünden, der Sandpass (Verbindung ins Val Russein) und der Kistenpass (Verbindung nach Brigels).

Einer, der im Kanton Glarus heimisch ist und sich weder an Verkehrsregeln noch an sonstige Vorschriften hält, sich dauernd Geschwindigkeitsüberschreitungen erlaubt und die Distanz vom Tödi bis hin zum Walensee am schnellsten überwindet, ist der Föhn, unser Wind aus dem Süden! Der Föhn ist auch mitverantwortlich für die grossen Temperaturunterschiede des Kantons und dafür, dass die Verkehrswege im Kanton Glarus häufig von der Sonne verwöhnt werden, während es in weiten Teilen der übrigen Schweiz regnet!

Pankraz Freitag

Departementsvorsteher und Landesstatthalter
des Kantons Glarus



Inhalt

3 DIE VERKEHRSWEGE

4 Menschen prägen die Natur

Einleitung

6 Auf den Spuren der Glarner Verkehrswege

Überblick über die Verkehrsgeschichte

17 Sehenswertes im Glarnerland

Perlen und Besonderheiten

21 Wie der Mensch die Landschaft verwandelt

Bauliche Herausforderungen in einem Gebirgskanton

28 Inventare und der gute Wille zur Umsetzung

Der Kanton Glarus im Verkehrsnetz Nordostschweiz

31 DAS INVENTAR

32 Das IVS im Kanton Glarus

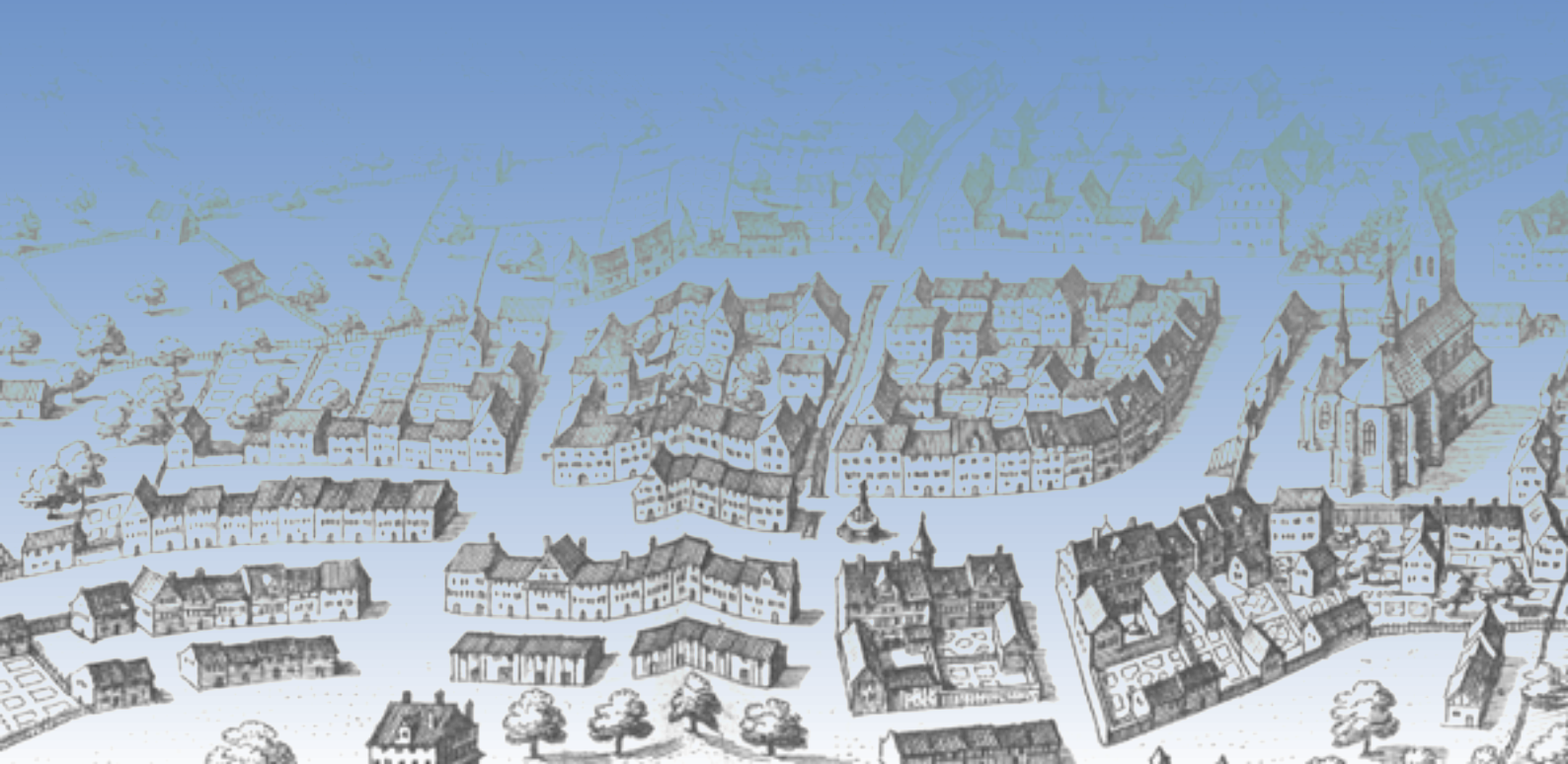
Eine Bestandesaufnahme mit vielfältigem Nutzen

Die Verkehrswege

Seit es Menschen gibt, die miteinander kommunizieren, gibt es Verkehrswege. Sie lassen sich nicht bis in die Anfänge, aber im Kanton Glarus immerhin 2000 Jahre zurückverfolgen.

Im Wechselspiel gebauter und gewordener, nicht mit baulichen Massnahmen errichteter Strassen und Wege ist im Laufe der Jahrhunderte eine reichhaltige Verkehrslandschaft entstanden, die ein zentrales Element unserer Kulturlandschaft bildet, und die es neu zu entdecken gilt.

Das vorliegende Heft wirft Streiflichter auf die Thematik und hebt vom Wegrand einige Trouvaillen auf. Es beruht weitgehend auf den Arbeiten an der IVS Dokumentation für den Kanton Glarus, deren provisorische Fassung im Jahr 2003 abgeschlossen worden ist.



Einleitung

Menschen prägen die Natur

Über 1400 Jahre Geschichte seit der frühmittelalterlichen Besiedlung gehen nicht spurlos an der Erinnerung der Menschen und auch nicht an der Kulturlandschaft vorbei. Generationen haben sich mit der Natur auseinandergesetzt – das ewige Spiel zwischen Veränderung und Anpassung schuf die Kulturlandschaft.

Waren für Glarus im Mittelalter Selbstversorgung und Viehwirtschaft mit Export über die Alpen zentral, so gewann mit der Neuzeit die frühe Industrialisierung immer mehr an Bedeutung. Heute ist der Kanton Glarus einer der am stärksten industrialisierten Kantone der Schweiz. Das eindrücklichste Beispiel für eine in kurzer Zeit neu entstandene Kulturlandschaft liefert die Linthkorrektur von 1807, das erste Nationalwerk der Schweiz. Hier prägten Menschen den Naturraum auf beeindruckende Weise. Das Glarnerland ist aber auch eines der steilsten Alpentäler. Grosse Höhenunterschiede mussten und müssen überwunden werden, um diesen Raum nutzen zu können. Die so entstandene imposante Verkehrslandschaft verschafft Einblicke in die Möglichkeiten der verschiedenen Jahrhunderte.

Das vorliegende Heft spannt einen Bogen von der grossen Verkehrsachse der «Reichsrunde» – dem Wasserweg – im Norden des Kantons bis hin zu den Gebirgspässen, die das Glarnerland mit seinen südlichen Nachbarn und Handelspartnern verbinden. Im Zentrum steht aber die Kulturlandschaft: Waren früher wertvolle Landschaftsräume im Überfluss vorhanden, bedürfen heute traditionelle Elemente der Kulturlandschaft des Schutzes – als in die Landschaft gezeichnetes Geschichtsgedächtnis und Erholungsraum, als Gegengewicht zu Einkaufszentren, Vergnügungsparks und Zersiedlung.

Abb. 1: Unterland: Alte Landstrasse bei Oberurnen (GL 1.2; Christine Doerfel 8.9.05).





Abb. 2 (oben): Oberland: Aufstieg zum Panixerpass (GL 252; Christine Doerfel, 8.9.05).

Abb. 3 und 4 (unten): Mühlehorn: Glarus' einziger Hafen am Walensee um 1850 und heute (GL 2.1; in: Blumer 1990/91, 89; Christine Doerfel 30.10.05).



Überblick über die Verkehrsgeschichte

Auf den Spuren der Glarner Verkehrswege

Die natürlichen Voraussetzungen prägten das Verkehrsnetz im Glarnerland entscheidend. Im Lauf der Jahrhunderte konnten diese Barrieren zunehmend überwunden werden. Es entstanden Wege und Strassen, die nun ihrerseits die Kulturlandschaft stetig verändern.

Vom Glarnerland führt seit Jahrhunderten eine wichtige Route ins Bündnerland und über die Bündner Pässe nach Italien. In entgegengesetzter Richtung lief der Verkehr nach Zürich und über die Limmat, die Aare und den Rhein nach Frankreich. Von der Frühgeschichte bis zum Aufkommen der Eisenbahn im 19. Jahrhundert spielte im Kanton Glarus der Wasserweg die Hauptrolle für weitreichende Verbindungen. Da die Wirtschaft auf Selbstversorgung ausgerichtet war, genügten zu Land die Karr- und Saumwege den Ansprü-

chen der Menschen. Erst die Befreiung von der Feudalherrschaft und die aufkommenden internationalen Handelsbeziehungen lieferten Impulse zum Ausbau der Landwege. Herausragender Höhepunkt in der Geschichte der Glarner Verkehrswege ist die legendäre Linthkorrektur. Floss die Linth vor der Korrektur noch wild durch die Ebenen und überflutete regelmässig das Land, so wurde sie schon in früheren Jahrhunderten gezähmt, und dann unter der Leitung von Hans Conrad Escher zwischen 1807 und 1816 kanalisiert und in den Walen-

Abb. 5: Scheuchzers Karte zeigt eindrücklich den gebührenden Abstand, den die historischen Verkehrsverbindungen Glarus–Nider Urnen und Nider Urnen–Reichenburg zu Beginn des 18. Jahrhunderts von der stark mäandrierenden Linth hielten. (Scheuchzer Schweizerkarte 1712/13, Ausschnitt. In: Ostschweiz 1994, 42).



see geleitet. Dieses und weitere Zeitzeugnisse stehen für die bewegte Geschichte der Glarner Verkehrswege. Lassen wir uns auf eine Rückblende ein.

Naturraum und Weganlage

Die horizontale Gliederung des Kantons Glarus ist einfach: Von der Linthebene führt das Linthtal als Haupttal nach Süden und nimmt dabei als einziges grösseres Nebental das Sernftal auf. Die steilen Berghänge der Glarner Alpen bilden die Flanken und den südlichen Talabschluss. Dementsprechend folgen die Wege dieser vorgegebenen Gliederung: Verbindungen führen entlang den Rändern der Linthebene, des Linthtals und des Sernftals sowie in noch heute oft einfachen (Fuss-)Verbindungen über zahlreiche Pässe und Pässchen in die nächsten Geländekammern bzw. in die Kantone Schwyz, Uri, Graubünden und St.Gallen.

Das Kantonsgebiet von Glarus liegt im Bereich der Glarner Alpen, deren Tektonik gekennzeichnet ist von der Glarner Überschiebung. Ihr berühmtester geologischer Aufschluss in der Lochsite bei Schwanden zeigt, wie 250 Millionen Jahre alte Gesteine über jüngeren, 35 Millionen Jahre alten Gesteinen liegen. Seit dem 19. Jahrhundert gewinnt man hier Erkenntnisse zum Bau der Alpen. Insbesondere erkannte man, wie Gebirge durch Deckenüberschiebungen entstanden. Die Glarner Überschiebung zieht seit mehr als hundert Jahren Naturforscher und Gelehrte aus ganz Europa ins Glarnerland und wurde 2006 zur Aufnahme in das UNESCO-Weltkulturerbe angemeldet.

Der nördliche Naturraum des Glarnerlands, die St.Galler Rheinfurche und die von ihr bei Sargans abzweigende Furche Seez–Walensee–Linthebene ist ein seit über 2000 Jahren benutzter Verkehrskorridor und Teilstück der grossen internationalen Transitrouten. Diese verbinden Mitteleuropa über die Bündner Pässe mit der Südschweiz und mit Italien. In der Kulturgeschichte der Talschaften sind diese Verkehrsrelationen ein wichtiges Element, das sich auf die Wirtschaft und damit auch auf die Landschaft auswirkt. Je nach historischem Zeitraum ist die Einflussnahme der Menschen auf den Naturraum und ihre Abhängigkeit von den naturräumlichen Gegebenheiten unterschiedlich stark. Gerade bei den Verkehrswegen lässt sich dies veranschaulichen.

Langes Gerangel um die Vorherrschaft über den wichtigen Wasserweg

Archäologische Hinweise auf eine Besiedlung der Linth-

ebene gehen bis in die Bronzezeit, für das weitere Umland sogar bis ins Paläolithikum zurück. Funde lassen eine Besiedlung des Raums auch während der römischen Epoche vermuten. Damals war die Linthebene Grenzland zwischen der Provinz Rätien und den keltischen Helvetiern. Die Linth bildete dabei ein Teilstück der seit römischer Zeit kontinuierlich bestehenden Verbindung von Zürich nach Chur und über die Pässe Julier, Septimer und Splügen (später auch San Bernardino) nach Mailand. Sie gehörte zu einer von Basel bis Walenstadt auch heute noch weitgehend befahrbaren Wasserroute. Gerade für das Glarnerland war die Wasserstrecke vom Mittelalter bis in die Neuzeit der wichtigste Verkehrsträger. Sie diente als lokale Verbindung und überregionale Route. Da die Landstrassen oft in einem schlechten Zustand waren, war der Wasserweg der billigste und beste Verkehrsweg und wurde als «Reichsstrasse» oder «Reichsrunde» bezeichnet.

Die grosse Bedeutung der Zürichsee-Walensee-Route lässt sich zum einen auf Grund der Entwicklung Zürichs abschätzen. So wurde die Stadt am unteren Ende des Zürichsees bis zum Ende des 13. Jahrhunderts als Stapelplatz für den Alpen-Transithandel und seit dem 14. Jahrhundert auch als Exportstandort für die eigene Warenproduktion und für Erzeugnisse aus der Südostschweiz bezeichnet. Zum anderen zeigt auch die lange Auseinandersetzung, die Glarus und Schwyz mit Zürich um die Vorherrschaft über den Oberen Zürichsee und die Linth führten, die Bedeutung dieses Wasserwegs. Als der Folge teilten sich Glarus und Schwyz seit dem 15. Jahrhundert die Herrschaft über Gaster und Uznach.

Die Wege des Mittelalters

Im Mittelalter legte man Siedlungen, Burgen und Verkehrswege an Berghängen und auf Schuttkegeln an – erhöht über dem Überschwemmungsbereich der Linth. Deshalb wanden sich die ersten Wege dem Hangfuss entlang, im ständigen Auf und Ab, bedingt durch Seitenrunden und Schuttkegel.

Mittelalterliche Burgen lagen in unmittelbarer Nähe der Verkehrswege. Sie waren Wohnsitze von Adelsfamilien und gleichzeitig Verwaltungszentren und von ihnen aus wurden die Saum- und Karrwege bewacht. In den Freiheitskämpfen des 14. Jahrhunderts waren die Sitze der österreichischen Vögte die Angriffsziele der Glarner und der verbündeten Eidgenossen. Die Burg von Näfels wurde 1351 zerstört, jene von Oberwindegg 1386. Zum Schutz ihrer neu errungenen Unabhängigkeit errichteten

die Glarner im 14. Jahrhundert eine Letzi (Schutzmauer) bei Näfels, die den Hauptzubringer ins Glarnerland kontrollierte – Strassen konnten eben nicht nur bewacht, sondern auch gesperrt werden.

Bis gegen das Ende des Mittelalters war die Wirtschaft auf Selbstversorgung ausgerichtet und die weiträumige Verkehrserschliessung von eher geringer Bedeutung. Ein weiterer Erwerbszweig war der Kriegsdienst, der ebenfalls keine zusätzlichen Wegbaumassnahmen verlangte. Erst die Befreiung von der Feudalherrschaft und der daraus folgende Erlass der Zehntabgaben (Steuerabgabe an den Lehnsherrn) gestattete es den Glarnern, ab dem 15. Jahrhundert auf den Ackerbau zu verzichten, sich der lukrativen Viehwirtschaft zu widmen und in überregionale Handelsbeziehungen zu treten. Vor allem die reformierten Glarner engagierten sich in der Fabrikation und im Export von landeseigenen Produkten. Die Verbindung von Glarus nach Zürich wurde zur wichtigsten Exportstrasse des Kantons. Ausgeführt wurden Schiefertafeln und Schiefertische, Schabziger, Butter, Wollwaren, Kräuter und Holz. Letzteres gelangte durch Flössen bis nach Holland. Auf dem Zürcher Markt wurden Korn und Wein aus der Zürcher Landschaft und dem Elsass eingekauft, wobei der Kornkauf mit Zürich 1546 vertraglich geregelt wurde. Der grösste Teil des Salzbedarfs wurde aus dem österreichischen Hall im Tirol gedeckt. Über die südlichen Pässe exportierte man Grossvieh nach Norditalien. Vor allem den Übergang über den Panixerpass benützten auch Pilgernde auf ihrer Reise zum Grab des Heiligen Petrus in Rom. Als Söldner und Offiziere in fremden Kriegsdiensten verschafften sich einige Glarner Reichtum und Handelsbeziehungen. Ein Beispiel dafür ist Gardeoberst Kaspar Freuler, der sich in

Näfels den Freulerpalast bauen liess (1642–1648). Zum Grosshandel mit Schiefertischen und Schiefertafeln kam in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts der Handel mit Leinwand, Baumwolle, Zeugdruck und Kolonialwaren. Handelsniederlassungen hatten die Glarner beispielsweise in Wien, Bukarest, Istanbul und Bagdad, Absatzgebiete waren Italien, Spanien, das grosstürkische Reich, Indien und Brasilien. Diese veränderte wirtschaftliche Struktur zeigte sich im vermehrten Ausbau der Wege zu Landstrassen, heute «Alte Landstrassen» genannt.

«Nicht nur für kurze Zeit geflickt» – die Strassen der frühen Neuzeit und des 19. Jahrhunderts

Das verstärkte Bedürfnis nach verbesserten Verkehrsverbindungen ist auch in den historischen Quellen nachgewiesen. Zum ersten Mal wurden 1532 in Ratsprotokollen Strassen, ein Jahr später Baumeister und 1551 sogar ein Landesbaumeister erwähnt. Die Baumeister hatten sich um die Instandstellung der Strassen zu kümmern. Land, Tagwen (Gemeinden) und Anstösser sorgten für den Unterhalt der Strassen. 1663 wurde dann das Amt des Landesbaumeisters aus Kostengründen abgeschafft und die Verantwortung für die Strassen ganz den Tagwensbaumeistern übertragen. Diese Sparmassnahme hatte zur Folge, dass die Strassen in den nächsten Jahren, in denen der Verkehr immer mehr anwuchs, nicht mehr verbessert wurden und sogar allmählich verfielen. Deshalb wurde 1765 ausdrücklich verlangt, dass die Strassen «nicht nur für kurze Zeit geflickt werden, sondern ein für alle mal in einer breite von wenigstens zwölf schuh [ca. 3.7 m] gemacht werden [sollen], grad und eben, wie es sich schicken wird» (zit. aus Stucki 1983, 63). Sie sollten für die an anderen Orten bereits üblichen Deichselfuhren – eine

Abb. 6: Die erhöhte Lage der Siedlungen erklärt die zahlreichen Steigungen der traditionellen Verkehrswege, die bezeichnenderweise Stutz oder Stalden heissen. Die «Alte Gasse» genannte Alte Landstrasse bei Stalden zwischen Niederurnen und Ober Bilten am Hangfuss des Hirzli (GL 1.2; Christine Doerfel 8.9.05).





ganz neue Entwicklung im Transportwesen mit Wagen – zu gebrauchen und auch im Winter benutzbar sein. Solche Korrekturen wurden nun nicht mehr von den Anstössern, sondern vom Land ausgeführt. Das Umgeld (Einfuhrzölle) auf Wein und gebrannte Wasser, das Weggeld auf alle Fuhren, auf durchgehendes Vieh und auf Reiter sollten dies finanzieren. Die verkehrsreichen Strassen im Unterland wurden zuerst in Angriff genommen. So erhielt Glarus in der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts erstmals ein eigentliches Strassensystem. Aber auch diese Strassen waren noch so schmal, dass Fuhrwerke nur an besonderen Stellen kreuzen konnten. Ausserdem gab es einige bedenkliche Steigungen, die nicht beseitigt werden konnten.

Doch nicht nur neue Verkehrswege veränderten die Landschaft: Im 18. Jahrhundert entwickelte sich aus der Handspinnerei in Heimindustrie der Tuch- oder Zeugdruck als erster im Fabrikssystem organisierter Industriezweig. Damit erschienen ganz neue Elemente in der bis anhin landwirtschaftlich geprägten Kulturlandschaft: Kanäle, Fabrikbauten, Villen und Arbeiterhäuser.

Durch den Aufschwung der Textilindustrie ging der Exporthandel mit Vieh stark zurück, da die Bauern nun mit ihren Produkten die wachsende Arbeiterschaft versorgten. Die starke Industrialisierung verdrängte die Landwirtschaft und auch die Anforderungen an das Verkehrswegnetz änderten sich grundlegend. Das eindrücklichste Beispiel dafür liefert das im Zusammenhang mit der Linthkorrektur von 1807 erstellte Strassensystem mit ganz neuen Linienführungen. Die Linthkorrektur sowohl in der Linthebene als auch im Unterlauf der Linth zwischen Netstal und Näfels sowie der Ausbau der Verkehrswege förderten die industrielle Revolution, indem nun die Fabriken auf dem Talboden den Kunststrassen und dem eingedämmten Linthbett entlang gebaut werden konnten.

Abb. 7 (links): Kanal des Mülibachs und ehemalige Baumwollspinnerei in Engi (GL 250.4; Christine Doerfel 8.9.05).

Abb. 8 (rechts): Blick von der Kerenzer-Berg-Strasse auf die Linthebene. Links im Bild die bewaldeten Hänge des Hirzli und am Hangfuss das Dorf Niederurnen. In der Mitte der schnurgerade verlaufende Linthkanal (Andriu Maissen 28.4.03).

Die nach der Verlegung und Eindämmung der Linth in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts erstellten Kunststrassen wurden schnurgerade durch die Ebene gezogen und vorwiegend als Dammweg, d.h. leicht erhöht, angelegt. Sie galten als «Poststrassen I und II Classe». Einzelne Passagen im Bereich von Schuttfächern wurden als Hangwege ausgebildet. In der Ebene siedelten sich Industriebetriebe an und 1859 wurde die Eisenbahnlinie Ziegelbrücke–Glarus im Talboden eröffnet. Das erklärt, weshalb beispielsweise der Bahnhof Näfels in einiger Entfernung vom Dorfkern am Ufer der Linth zu liegen kam, wo sich ein neuer Siedlungskern entwickelte.

Trotz dem Bau neuer Strassen hatte die Landverbindung auf der Achse Zürich–Chur bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts für den Transitverkehr nur eine ergänzende Funktion zum Wasserweg. Für H.L. von Gugelberg steht fest, dass der Grossverkehr, soweit man ihn so nennen darf, stets über den See gegangen ist und durch die Schifffahrt bewältigt wurde. Erst in den Jahren 1836–1859 baute man über den Kerenzer Berg anstelle der Karr- und Saumwege (GL 2.1; LF 37, 38) eine Kunststrasse (GL 2.3). Diese Kunststrasse wurde in den 1930er-Jahren durch eine neue Strassenanlage zwar überprägt, jedoch noch nicht dem lang gehegten Wunsch entsprechend durch eine Uferstrasse dem Walensee entlang ersetzt. Erst lange nachdem 1837 die Dampfschifffahrt auf dem Walensee eingeführt und die Eisenbahnlinie

Rapperswil–Sargans 1859 eröffnet worden war, konnte 1966 endlich auch eine Uferstrasse realisiert werden. Einerseits hatten die Felswände am Walenseeufers zwischen Weesen und Mühlehorn den Bau verhindert, andererseits hatte sich der Kanton St.Gallen allfälligen Projekten stets widersetzt. Er wollte die Walenseeschiffahrt und damit die gewerbliche Grundlage von Walenstadt und Weesen durch den Bau einer Strassenverbindung nämlich nicht aufs Spiel setzen.

Die erweiterten technischen und finanziellen Möglichkeiten zeigen sich auch im Kunststrassenbau des 19. Jahrhunderts an den wichtige Passstrassen über den Klausen (GL 200) und den Kerenzer Berg (GL 2.3). Sie prägen mit ihren mächtigen Stützmauern und ihrer in Serpentina gelegten Strassenführung in ganz neuem Mass die alpine Kulturlandschaft. Das vorläufige Ende der hier skizzierten Verkehrsentwicklung bildet der Autobahnbau (1964–1986). Mit einem Höchstmass an technischen Möglichkeiten meisterten, ja ignorierten die Erbauer die naturräumlichen Gegebenheiten. Bergrücken



Abb. 9 (oben): Östlich von Mühlehorn: die mächtige Stützmauer der Kerenzer-Berg-Strasse des 19. Jahrhunderts (GL 2.3) und eine Fahrbahn der Autobahn A3 des ausgehenden 20. Jahrhunderts (Andriu Maissen 15.4.03).

Abb. 10a, b, c, d (rechts): Verschiedene Formen einfacher Fusswege: Hl. Fridolin als Fussgänger und Wanderprediger; Fussweg bei Steingaden Tierfed; Wiesenweg Tritt; Kistenpass mit Grenzsteinen (Christine Doerfel 8.9.05, 22.9.05; Thomas Specker 1.8.05).



wurden mit grosszügigen Tunnels, Täler und Runsen mit weit gespannten Viadukten überwunden. Dabei lehnt sich die Autobahn – wie unten stehendes Bild zeigt – manchmal auch vertrauensvoll an die Kunstbauten früherer Jahrhunderte an.

Vom Fussweg zur Kunststrasse – eine Typologie

Die Geschichte der Glarner Verkehrswege hängt stark mit der Entwicklung der Wirtschaft zusammen. Zur einstigen Subsistenzwirtschaft (Deckung des Eigenbedarfs) kam die Umstellung auf Grossviehhaltung und im 18. Jahrhundert die Industrialisierung. Der Austausch von Waren und Vieh sowie die Zufahrten zu den Fabriken liess die Ansprüche an die Verkehrswege ständig steigen. Genügten im Mittelalter noch einfache Fuss- und Saumwege, so brauchte der Viehtrieb bereits Gassen, der Import-Export Landstrassen und der Transport von Industriewaren sowie der im 19. Jahrhundert einsetzende Tourismus Kunststrassen und Eisenbahnen.

Die ursprünglichsten Verkehrswege sind einfache Fuss- und Saumwege. Sie erhalten ihre Erscheinungsform durch Begehen und Befahren sowie durch das Abtragen oder Anhäufen von Bodenmaterial. Die Wegenanlage entwickelt sich entsprechend den naturräumlichen Gegebenheiten und ist demzufolge dem Gelände angepasst. Ein bedeutsamer früher Fussgänger war der Heilige Fridolin: In der Pose des Fussgängers und Wanderpredigers zieht er seit dem 14. Jahrhundert das Glarner Wappen. An feuchten Stellen wurden die Wege als erste, kleine, wegbauliche Massnahme mit Platten oder Prügeln befestigt. Dort, wo ein Hangweg auch als Schlitt-

weg bzw. als Winterweg dem Transport von Alpprodukten (Heu, Käse) oder Holz diente, wurden Randplatten angebracht, um den seitlichen Abschluss des Wegs zu sichern. So zum Beispiel bei der Hangwegpartie des Bärentritts am Kerenzer Berg oder beim Weg von Tierfed hinauf zum ehemaligen Kurhaus und Bädli Obbort. Im Dorfbereich waren die ältesten Verbindungen durch die Häuserfronten begrenzt, im siedlungsnahen Gelände durch einfache Stützmauern. Der auffällig gewundene Verlauf zeigte sich auch bei der ersten Generation des Saum- und Karrenwegs über den Kerenzer Berg (GL 2.1; LF 33, 38) und beim «Fahrtsweg» (GL 5.1; LF 28) von Glarus nach Näfels.

Im Zusammenhang mit der vermehrten Aufzucht von Grossvieh entwickelte sich ein neuer Wegtyp: die Gasse mit beidseitiger Begrenzung. Diese hielt das ungebunden getriebene Vieh auf dem Weg und die Rinder der umliegenden Weide vom Weg ab. Die «Haltligasse» (GL 2.1.2) beispielsweise ist ein Element des Saum- und Karrenwegs über den Kerenzer Berg (GL 2.1; LF 37) zwischen Mollis und Beglingen. Die Begrenzungen können ganz verschieden sein, hier sind es frei stehende und stützende Trockenmauern. Die Wegbreite beträgt 2–2.5 m. Im Dorfbereich von Mollis ist der Weg heute asphaltiert. Ansonsten ist die Wegoberfläche in der unteren Hälfte mit Schotter bedeckt und weist zum Teil einen Grasmittelstreifen auf. Dass bei der «Haltligasse» der rechtsseitige Strassengraben mit Kopfsteinpflaster ausgekleidet ist (s. Abb. 12), entspricht einem hohen wegebaulichen Standard und weist auf die Bedeutung der Wegstrecke über den Kerenzer Berg hin. Zeigt rechts das



Abb. 11 (oben): Randplatten als Abstützung bei einem einfachen Hangweg unterhalb Obbort bei Tierfed (ohne IVS-Nr.; Christine Doerfel 22.9.05).



mittlere Bild auf der dieser Seite den Maximalstandard einer Gasse, erscheint sie oft auch in einfacherer Machart (s. Abb. 12). Auch auf lokalen Verbindungen finden sich eindruckliche Beispiele dieses Wegtyps. So etwa bei der Strecke von Ennetbühl nach Oberdorf ob Ennenda (GL 116.0.1; LF22, 20), wobei neben der horizontal verlaufenden Hauptgasse zwei in der Falllinie angelegte Zugänge vom Oberdorf in Ennenda, die «Vorder-» und die «Hintergasse», zum Wegsystem gehören. Das Gassenensemble ist zum grossen Teil auf beiden Seiten mit Trockenmauern eingefasst. Die Wegbreite beträgt auf dem gesamten Abschnitt 1–2 m. Die einfassenden Mauern sind vorwiegend trockene Bruch- und Lesesteinmauern.

Erhalten sind die Alten Landstrassen hauptsächlich als 2–2.5 m breite, bekiesete Hang- oder Dammwege, wie das Beispiel der Alten Landstrasse (GL 1.2) von Chur über Näfels nach Zürich zeigt. Einzelne Partien im Siedlungsbereich weisen Breiten von bis zu 4 m auf. Die Kiesauflage wurde seit jeher immer wieder ergänzt. Die Alte Landstrasse wird heute hauptsächlich als Siedlungs- und Bewirtschaftungsstrasse benutzt. Sie ist zu einem grossen Teil erhalten, im Bereich der Ortschaft Niederurnen und zum Teil auch in Oberurnen und in Bilten jedoch durch die Kunststrasse überprägt. Zudem ist sie Teil des so genannten Fridliwegs, einer Weitwanderoute von der Schwyzer Kantonsgrenze bis nach Linthal.

Als Kunststrassen bezeichnet man kunstvoll gebaute Weganlagen (Strassen), die für schnelle Kutschen befahrbar sind. Diese Nutzung bedingt einen Ausgleich der Steigung und einen grossen Kurvenradius. Der Kunststrassenbau begann im Mittelland um die Mitte des 18. Jahrhunderts. Im Glarnerland ging der Bau zu Beginn des 19. Jahrhunderts mit der geplanten Kanalisierung und Umlenkung der Linth einher. Kennzeichnend für die Kunststrassen sind die ingenieurmässige Planung und die Einhaltung von Baunormen. Diese Strassen legten ganz neue, schnurgerade Strukturen in die Landschaft. Ebenfalls zur Kategorie der Kunststrassen gehören die Berg- und Passstrassen des 19. Jahrhunderts, im Glarnerland jene über den Kerenzer Berg und über den Klausenpass. Im Gegensatz zu den geradlinigen Dammwegen der Kunststrassen im Tal sind die alpinen Kunststrassen kurvenreiche Hangwege auf zum Teil mächtigen Stützmauern. Dies können trockene Bruchsteinmauern mit integrierten Randsteinreihen oder gemörtelte Polygonal- oder Quadersteinstützmauern sein. Zur Sicherung der Verkehrsteilnehmer finden sich Brüstungsmauern oder Randsteinreihen mit und ohne Eisenrohrgeländer. Dane-



ben sind einzelne Strassenpartien aus dem Fels geschlagen oder führen in Tunnels durch Felspartien. Zahlreiche Brücken überwinden Bäche und Runsen. Weitere Elemente sind Galerien, Brunnen, Kilometersteine und be-



Abb. 12 (linke Seite oben): Gassen können auch durch einen Zaun und eine Trockenmauer gebildet werden, wie hier die Gasse in Grund, Engi-Dörfli (GL 263.0.1; Christine Doerfel 8.9.05).

Abb. 13 (linke Seite Mitte): «Haltligasse» (GL 2.1.2) im nördlichen Dorfbereich von Mollis. Die teils mächtigen Mauern grenzen die Gasse zu den benachbarten herrschaftlichen Anwesen ab. LF 37 (Andriu Maissen 28.4.03).

Abb. 14 (linke Seite unten): So wie dieser Hangweg in der Allmend westlich von Bilten ist die Alte Landstrasse grösstenteils ausgeprägt (GL 1.2; Andriu Maissen 5.3.03).

Abb. 15: Die «Vordergasse» ist im oberen Teil beidseitig mit Trockenmauern eingefasst. Im Hintergrund das Oberdorf von Ennenda (GL 116.0.1; Andriu Maissen, 1.5.03).

sonders eindrücklich im alpinen Raum die gemauerten Kehren, die so genannten Serpetinen. Die meist gepflasterte Wegoberfläche wurde im 20. Jahrhundert asphaltiert, erhalten sind Teile der originalen Pflasterung bei Passstrassen. Die Pflasterung besteht aus Hausteinpflaster, auch «Bsetzisteinpflaster» genannt. Grundlage dafür sind Werksteine aus Granit oder Gneis mit einer Kopfgrösse von 1–3 dm². Hausteinpflaster ist bei Kunststrassen sehr verbreitet. 1898 fuhr erstmals der Postkurs von Linthal auf den Urner Boden über die Kunststrasse des Klausen. Die Fortsetzung nach Altdorf wurde erst ein Jahr später eröffnet. Von da an verkehrte einmal pro Tag ein Postkurs in beide Richtungen. Der Pferdewechsel fand im Posthaus Urigen und auf dem Urnerboden statt. Der Postkurs hatte so grossen Erfolg, dass bereits 1901 ein zweiter Kurs eingerichtet wurde.

Von Landesfusswegen, Gebirgspässen und Alten Landstrassen

Eine Eigenheit der Glarner Verkehrsgeschichte sind die Landesfusswege (LF), Gebirgspässe (GP) und die Alten Landstrassen (AL) – sie bezeichnen eine rechtliche Bestimmung, nämlich ein dauerndes, öffentliches Fusswegrecht. Das «Verzeichnis der Landesfusswege und Gebirgspässe im Kanton Glarus» ist 1890 von der Baudirektion erlassen worden. Für die Alten Landstrassen gelten

die gleichen Bedingungen wie für die Landesfusswege. Allerdings sind unter Landstrassen vorwiegend jene Wege gemeint, die zwischen 1765 und 1823 durch den Kanton unterhalten und ins Eigentum übernommen worden sind, während für die anderen der Grundstückseigentümer zuständig war. Im Landsbuch 1924 (Band 2) sind die Landesfusswege und die Gebirgspässe veröffentlicht worden. Verschiedene Änderungen nach 1924 sind in späteren Landsbüchern und Beschlüssen enthalten. Alt-Kantonsförster Ernst Blumer hat diese alten Verbindungen erfasst und zusammengestellt: 56 Landesfusswege, 8 Gebirgspässe und 9 Alte Landstrassen.



Abb. 16: Alte Landstrasse (GL 1.2) und Elsenerhaus bei Ober Bilten. Ratsherr und Kirchenvogt Heinrich Elsener liess 1608 sein herrschaftliches Haus direkt an der wichtigen Landstrasse von Zürich über Näfels nach Chur erbauen (Christine Doerfel 8.9.05).

Glarus im Kleinformat: kartografische Darstellungen und Chroniken

1496 brachte Konrad Türst die erste Landkarte der Schweiz zu Papier. Darauf ist auch das Gebiet des Glarnerlands enthalten, wobei noch keine Wege eingetragen sind. Hinweise auf Verbindungen geben Pässe und einzelne Brücken. Eine sehr schöne Darstellung der Linthebene findet sich in der Karte von Gyger von 1667.

In späteren Kartenwerken wie der Karte von Hans Conrad Gyger von 1667 (vgl. Abb. 20) sind dann die Verkehrswege enthalten. Auch in der vierblättrigen Karte der Schweiz (1713) des Naturforschers und Arztes Johann Jakob Scheuchzer sind Verkehrswege eingezeichnet. Sie finden sich auch auf Johann Heinrich Tschudis «Eigentlichem Abriss des Glarner-Lands» (1713) als auch auf der Landkarte des Kantons Glarus von Ignaz Alberti (1791), dem Atlas Suisse (Nr. 7, 1796) und der Zollkarte von 1825 (Zellweger/Keller). Sind die Karten des 18. Jahrhunderts noch recht schematisch, so geben die Dufour-Karte und der Topographische Atlas der Schweiz («Siegfriedkarte») des 19. Jahrhunderts bereits detailliert die topografischen und verkehrsmässigen Gegebenheiten wieder.

Chroniken berichten nicht nur über historische Ereignisse, sondern auch über geographische Gegebenheiten. Ein erster Verfasser einer Chronik der Eidgenossenschaft war der Glarner Historiker und Politiker Gilg (Aegidius) Tschudi (1505–1572). Andere Glarner Chroniken befassten sich mit bestimmten Themenbereichen. So Heinrich Pfendler (1670) mit dem Nutzen der Berge: «Nun seyen diese hohen Berge diss Landes Glarus so rau und wild sie wollen/ so sind sie dannoch/ 1. Lieblich 2. Nutzlich» (zit. aus: Glarner Heimatbuch 1992, 16).

Abb. 17 (rechte Seite oben): Die heutige Kantonsstrasse bei Fänen führt auf der Linie der ehemaligen Kunststrasse schnurgerade auf einem Erddamm (GL 1.3) durch die Ebene der Linth. Im Hintergrund die moderne Kehrlichtverbrennungsanlage Niederurnen (Andriu Maissen, 5.3.03).

Abb. 18 (rechte Seite Mitte): Diese Partie der Kerenzer-Berg-Strasse westlich Teufwinkel dient heute hauptsächlich dem Langsamverkehr (GL 2.3; Andriu Maissen 15.4.03).

Abb. 19 (rechte Seite unten): Gepflästerte Strassenoberfläche der Klausenpassstrasse (GL 202.2) in der Doppelkurve oberhalb Linthal (Andriu Maissen 3.10.02).



Abb. 20: Die Linth durchfloss bis zum Bau des Linthkanals (1807–1816) in unzähligen Verästelungen die Ebene zwischen Benken, Tuggen und Reichenburg und deutete damit die Fläche des verlandeten Tuggersees an (Zürcher Kantonskarte von Hans Conrad Gyger von 1667, Ausschnitt. In: Stadler 2000, 23).



Literatur

Blumer, Ernst: Landesfusswege. Historische Verkehrswege im Glarnerland. Glarus 1991.

Blumer-Heer, Johann Jakob; Heer, Oswald: Der Kanton Glarus. St. Gallen und Bern. 1846, Neudruck Genf 1978.

Brunner, Christoph: Simpel und gerade. Alt Senator Kublis Strassenbericht von 1801. Landesgeschichte (Manuskript, Stand Juni 2003).

Feldmann, Mark: Eine kleine Geologie der Glarner Alpen. www.geo-life.ch/glarner_geologie.htm. 3.1.2006.

GLS: Geographisches Lexikon der Schweiz. Neuenburg 1902–1910. Gutersohn, Heinrich: Die Alpen, Band II, 2.Teil. Bern 1964.

Heer, Gottfried: Zur Geschichte des glarnerischen Verkehrswesens. In: JHVG 29, 1ff. Glarus 1894.

Labhart, Toni: Geologie der Schweiz. Thun, 1992.

Mächler, Josef: Geschichte der Gemeinde Schübelbach. Lachen 1979.

Meyer, Werner: Die mittelalterlichen Burgen und Wehranlagen des Kantons Glarus. In: JHVG 65, 1974, 192ff.

Museum des Landes Glarus: Textildruckmuseum. Broschüre. Glarus 1989.

Schindler, Martin Peter: Archäologische Funde im Kanton Glarus. In: Mineraria Helvetica 1993 (13a), 14ff.

Stadler, Alois: Entwicklung der Gemeinde Schmerikon bis 1798. In: Geschichte der Gemeinde Schmerikon. Schmerikon 2000.

Stucki, Fritz: Varia zur Glarner Geschichte. Glarus 1983.

Winteler, Jakob: Das Land Glarus. Chronik seiner Landschaft, Geschichte, Kultur und Wirtschaft. Glarus 1946.

Vollenweider, Otto: Geschichte des Verkehrs auf der Wasserstrasse Walenstadt–Zürich. In: Schweizer Studien zur Geschichtswissenschaft 4. Zürich 1912.

Historische Verkehrswege im Kanton Glarus:

Kleine Chronologie

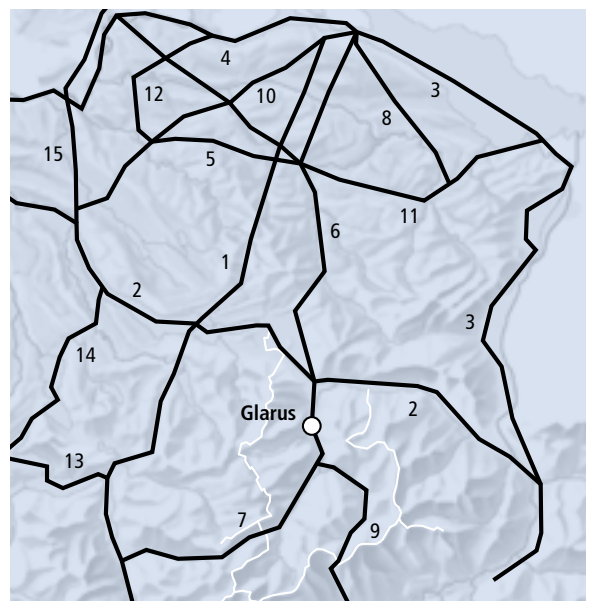
1351	Zerstörung der Burg von Näfels
1386	Zerstörung der Burg von Oberwindegg
1388	Bau der Letzimauer im Vorfeld der Schlacht von Näfels um den Zubringer nach Glarus zu kontrollieren, Loslösung von Österreich
1395	Ende der Feudalherrschaft und Beginn des eigenständigen Handels: Schabziger, einst Zehntabgabe, wird nun von den Glarnern über den Wasserweg exportiert
1457	Bau der Steinbogenbrücke im Linthal
1496	Erste detaillierte Landkarte der Schweiz und des Glarnerlands
1533	Ratsprotokolle erwähnen erstmals «Baumeister» für die Instandstellung von Strassen
1546	Der Kornkauf mit Zürich wird vertraglich geregelt; Handelswege nehmen an Bedeutung zu
1548	Beschluss von Landammann und Rat von Glarus, Disentis und Waltenburg den Pfad über den Berg Wepchen (Panixerpass) im Winter mit 40 hohen Stangen zu markieren, «dass mir desto sicherer zu einander wandeln und gan mügent»
1603–1607	Bau des Heerwegs von Niederurnen auf den Kerenzer Berg
1663	Das Amt des Baumeisters wird abgeschafft
2. H. 18. Jh.	Erstes eigentliches Strassensystem
1750–1851	Industrielle Revolution: neue Verkehrswege werden geschaffen
1756–1823	Kanton unterhält Alte Landstrassen
1799	Franzosenkrieg/Durchmarsch von General Suworow
1807–1816	Linthkorrektur durch Hans Conrad Escher
1820er-Jahre	Neue Strassenverbindung im Sernftal
1836–1859	Bau der Kunststrasse über den Kerenzer Berg
1833/34	Eröffnung Baumwollspinnerei F. Jenny bei Ziegelbrücke – möglich dank dem Linthkanal
1835	Erstes Dampfschiff von Zürich nach Rapperswil
1837	Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Walensee
1853/54	Bau der unteren Steinbogenbrücke im Linthal
1845–1865	Entstehung der Dufourkarte Eröffnung Eisenbahnlinie Ziegelbrücke–Glarus Eröffnung Eisenbahnlinie Rapperswil–Sargans
1898	Erster Postkurs von Linthal auf den Klausen
1966	Bau der Uferstrasse am Walensee
1964–1986	Bau der Autobahn

Der Kanton Glarus im

Verkehrsnetz Nordostschweiz

Vom Hochmittelalter bis zum Bau der Eisenbahnen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts bestand ein mehr oder weniger stabiles Netz der wichtigsten Verkehrsträger zu Wasser und zu Land. Schlechte Strassenverhältnisse, Ausbauten und politische Auseinandersetzungen führten zwar zu manchen, meist kleinräumigen und oft auch nur temporären Verschiebungen, die Verkehrsbeziehungen im Raum Nordostschweiz blieben aber über Jahrhunderte die gleichen. Zürich und St.Gallen als Produktions- und Handelszentren waren Fixpunkte, aber auch die grosse Bedeutung der Handelsstädte in Süddeutschland (Nürnberg, Ulm), Frankreich (Lyon) und Italien (Mailand) dauerte an, genauso wie der kaum abbrechende Pilgerstrom nach Rom und Santiago de Compostela.

- 1 Konstanz–Einsiedeln; Pilgerweg
- 2 Limmat–Zürichsee–Linth–Walensee–Bündnerpässe; See- und Landverbindung
- 3 Konstanz–Bündnerpässe; Schifffahrt und Strassen im Rheintal
- 4 Basel–Konstanz–Bodensee; Schifffahrtsweg
- 5 Zürich–St.Gallen–Bodensee
- 6 Konstanz–Weinfelden–Toggenburg–Innerschweiz
- 7 Glarus–Reusstal; Klausenpass
- 8 Konstanz–St.Gallen/Herisau
- 9 Glarus–Vorderrheintal; Panixerpass
- 10 Zürich–Frauenfeld–Konstanz
- 11 St.Gallen–Wil–Frauenfeld–Schaffhausen
- 12 Zürich–Stein am Rhein
- 13 Basel–Gotthard–Tessin
- 14 Zürich–Zug–Gotthard
- 15 Zürich–Schaffhausen



Sehenswertes im Glarnerland

Was schon in frühen Zeiten Malern und Dichtern eine Reise Wert war, ist auch heute noch durchaus bestaunenswert: die Pantenbrücken. Mittlerweile als Objekte von nationaler Bedeutung eingestuft, ist das Brückenensemble ein Werk eindrucklicher Baukunst. Ebenfalls ins Kapitel der Besonderheiten gehören der anfangs des 17. Jahrhunderts erstellte Heerweg und die wohl älteste Verbindung zwischen Glarus und Näfels, der Fahrtsweg. Ein Brückenschlag in die Vergangenheit.

Die Pantenbrugg (GL 204.1.1) zuhinterst im Linthtal gehört zur Verbindung von Linthal über den Kistenpass nach Breil/GR. Ihr eindrucklicher Ausbaustandard, besonders auffällig bei ihrer Abgeschlossenheit, legt eine besondere Nutzung und Bedeutung nahe.

Pantenbrugg im Doppelpack

Bei der Pantenbrugg handelt es sich um eine Doppelbrücke, genau genommen um zwei Generationen von Brücken, bei denen die neuere Brücke auf die ältere aufgesetzt wurde. Sie überqueren die tief eingeschnittene, enge Linthschlucht südlich Tierfed und sind als Übergang zu den Alpen im Sand, in Baumgarten, Nüschlen und Mutten sowie als Zubringer zum Kistenpass und zum Sandpass erstellt worden. Die obere Brücke wird nach

wie vor als Teil der Strassen- und Wanderwegverbindung nach Sand und zum Kistenpass benutzt. Am Beispiel der beiden Pantenbrücken sollen Brückenbau, Zuständigkeit sowie wirtschaftlicher und touristischer Nutzen skizziert werden. Der Name Panten ist ein Hinweis auf die einstmals romanische Bevölkerung im hinteren Tal der Linth und leitet sich laut Informationstafel von pontus (Brücke) oder pantum (Passage für Vieh) ab – beides sehr passende Interpretationen!

Die erste bekannte Steinbogenbrücke wurde gemäss dem Linthaler Jahrzeitbuch (Totengedenken) im Jahr 1457 errichtet. 1560, 1750 und auch 1854 musste die Brücke nach Zerstörungen durch Lawinen und Steinschlag erneuert werden. 1853/54 wurde die bis heute erhaltene untere Steinbogenbrücke im Auftrag von Balthasar Tschudi und Jost Zweifel sowie der katholi-



Abb. 21: Pantenbrugg von Norden (GL 204.1.1). Das eindruckliche Brückenensemble und die Linthschlucht waren im 18. und 19. Jahrhundert europaweit ein berühmtes Motiv (Christine Doerfel 22.9.05).

schen Kirche Glarus und der Gemeinde Betschwanden als Besitzerin der Alpen in Baumgarten und im Sand erstellt. Die Unterhaltungspflicht an der Pantenbrücke oblag den Besitzern der Alpen Sand und Baumgarten, wobei sich das Land Glarus in Ausnahmefällen ebenfalls an den Kosten beteiligte. Gemäss einem Beschluss des Glarner Landrats (1556) erhielt der Besitzer der Alp Baumgarten beispielsweise einen einmaligen Betrag von 10 Gulden für die Sanierung der beschädigten Pantenbrücke zugesprochen. Diese Beteiligung an den Kosten zeigt, dass zu der Zeit, als Viehwirtschaft und -export ein wichtiger Einkommenszweig waren, diese Brücke auch für den Stand Glarus von Bedeutung war. Im Zusammenhang mit dem Bau einer Fahrstrasse vom Tierfed nach Sandwiti in den Jahren 1899–1902 entstand unter Beibehaltung des alten Übergangs die erwähnte obere Brücke.

Europaweiten Ruhm erlangte die Brücke während des 18. und 19. Jahrhunderts als Motiv für Reiseliteraten und Landschaftsmaler. Unter den ersten Besuchern befand sich der Zürcher Stadtarzt und Gelehrte Johann Jakob Scheuchzer. Anlässlich seines Besuchs im Jahr 1705 sind folgende Bemerkungen überliefert: «Wir reisten [von Linthal] fort, und kamen durch einen anmutigen Wald zu der berühmten Banten- oder Pantenbrücke, welche von Steinen gewölbt und von einem Felsen zu dem andern hinüber geht. Es kann allhier ein Baukünstler der Manier sehen, wie an solchen hohen und wilden Orten die Brücken anzulegen, und von einer Seite zur andern zu führen. [...] Auf der Brücke siehet man eine senckelgrade Tiefe von etliche hundert Schuhe, und sowohl oberhalb gegen Mittag, als unterhalb gegen Mitternacht, eine lange perspectivische Vertiefung der Felsen, mit nach und nach zunehmender Verfinsterung wegen Mangel an einfallenden Lichts, und unter den Felsen durch einen in erschrocklicher Tiefe rauschenden und schaumenden Sand-Bach (welcher die vornehmste Quelle der Lint) dass auch die herzhaftesten Leute bey einer so hohen in einen tiefen Abgrund gehenden Aussicht der Schwindel überfallen kann.» Ein Besuch der Pantenbrücke gehörte für Schweiz-Reisende fast schon zum Pflichtprogramm, wie eine Zusammenstellung von Jakob Gehring in «Das Glarnerland in den Reiseberichten des 17. bis 19. Jahrhunderts» zeigt. Neben Reiseberichten sind auch unzählige Stiche mit dem Motiv der Pantenbrücke erhalten. Die erste bekannte Ansicht stammt wiederum von Johann Jakob Scheuchzer, der seine Reiseberichte jeweils mit eindrücklichen Landschaftszeichnungen illustrierte (s. Abb. 22). Einen Überblick dazu gibt der



«Katalog der gedruckten Landkarten und Pläne, Ortsansichten und Landschaftsbilder, von den Anfängen bis 1880» von Hans Jenny-Kappers aus dem Jahr 1939. Der Kistenpass als Fortsetzung der Pantenbrücke war bei Touristen beliebt, obwohl schwierig und nicht ungefährlich. 1907 wurde die Marschzeit Linthal–Brigels mit 11 Stunden angegeben. Im September 1799 benützte General Linkens österreichisches Bataillon von Brigels aus den Passübergang im Franzosenkrieg.

Die beiden Pantenbrücken sind im IVS als Objekte von nationaler Bedeutung eingestuft. Die Bauwerke bilden ein eindrückliches Brückenensemble in einem extrem schwierigen Gelände. Auf engstem Raum sind zwei Beispiele aus verschiedenen Brückenbauepochen erhalten. Als wertvermehrend ist auch der Erhaltungswille gegenüber dem Brückenensemble zu beurteilen, der bereits zu Beginn des 20. Jahrhunderts mit der Rettung der unteren Brücke eingesetzt hatte. 1997 sind beide Brücken einer umfassenden Renovation unterzogen worden.

Heerweg – ein Bauwerk 360 Jahre seiner Zeit voraus

Der Heerweg (GL 2.2) vom Anfang des 17. Jahrhunderts ist Ausdruck des Jahrhunderte langen Strebens, das linke, d.h. das Glarner Walenseeufer begehbar zu machen.



Abb. 22 (linke Seite): Die «Banten-Bruck», wie sie in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts ausgesehen hat. Die Abbildung stammt aus den zwischen 1720 und 1750 erschienenen «Itinera alpina» von Johann Jakob Scheuchzer. Gestochen wurde das Bild von Johann Melchior Füssli (in: Sammlung Ryhiner).



Abb. 23 (links): Halbgalerie des ehemaligen Heerwegs im Filzbach-Tobel (GL 2.2). Im Hintergrund führt der Weg über einen Stiebenden Steg (Andriu Maissen 14.6.03).

Abb. 24 (rechts): Der rekonstruierte Steg westlich der «Ofenegg» (Andriu Maissen 14.6.03).

Der kleine, aber eindruckliche Rest, der den in den Walensee abfallenden Felswänden entlang führt, ist erhalten geblieben. Erst in den 1960er-Jahren konnte der Traum von einer Seeuferstrasse realisiert werden. Der erhalten gebliebene Teil des «Heerwegs» beginnt nördlich von Lihn (westlich von Filzbach) und führt am Fuss eines Felsbands oberhalb des Walensees bis nach Salleren. Der Weg ist Teil des linksseitigen Uferwanderwegs von Weesen nach Walenstadt. Der Verlauf entspricht der Darstellung im Topographischen Atlas von 1933.

Der «Heerweg», meist ein Hangweg, ist 1–2 m breit und mit Erde und Kies sowie im offenen Gelände mit Gras bedeckt. Zwischendurch tritt an einigen Stellen der felsige Untergrund zum Vorschein. An zwei Stellen ist der Weg mit einzelnen Randplatten gepflästert. Im Bereich von Runsen ist er furtartig mit Betonplatten und -mauern befestigt. Die Wegbegrenzung besteht zu einem grossen Teil aus Fels- und Erdböschungen. Im Filzbach-Tobel ist die Felsböschung kurz zu einer Halbgalerie ausgeschrotet (s. Abb. 23). Eine Hohlwegpartie wird talseitig durch eine Bruch- und Lesesteinmauer gestützt. Für die Sicherheit der Wanderer im steilen Gelände hoch über dem Walensee sind Eisenrohr- oder Drahtgeländer sowie Bretterzäune angebracht (s. Abb. 23 und 24).

Im Filzbach-Tobel (oberhalb Pkt. 428) führt der Weg über eine einfache Holzbalkenbrücke mit beidseitigem

Holzgeländer. Sie ist ca. 10 m lang und 1.5 m breit. Die Brücke liegt auf Widerlagern und einem Mittelpfeiler, die aus Bruchsteinen mit Mörtel gefügt sind. Der quadratische Mittelpfeiler steht auf einem grossen Felsbrocken in der Mitte des Bachbetts.

Für alle, die ein Flair für abenteuerliche Brückenbaukunst haben, lohnt sich ein Besuch dieses Heerwegs besonders, denn westlich der «Ofenegg» (nordwestlich Lihn) wurde ein so genannter «Stiebender Steg» (Lehnenbrücke) rekonstruiert. Anlass dazu gab die Entdeckung von Felslöchern für die Verankerung einer Lehnbrücke. 1986 wurde der Steg auf einem kurzen Teilstück «mit Eichenholz und ohne Eisennägeln» wieder hergestellt. Ein weiterer kurzer «Stiebender Steg» findet sich im Filzbach-Tobel. Dieser besteht aus zwei Holzbalken und darauf befestigten Holzriemen sowie einem Holzgeländer.

Der Heerweg erhielt seinen Namen von seinem Erbauer, dem Glarner Hauptmann und Ratsherrn Fridolin Heer. Er liess ihn mit grossem Einsatz für sein Land Glarus 1603–1607 erbauen. Dazu berichtet die Glarnerchronik von Johann Heinrich Tschudi: «Im Meyen 1603 ist vor Landammann, Raht und gesamten Landleuthen erschienen Hauptmann Fridolin Heer, welcher durch Oberst Ludwig Wichser, alt Landammann, vortragen lassen, wie dass er, in Betrachtung und an Erinnerung der oftmahli-

gen Gefahr auf dem Walen-See, auch deren, so noch erst vor einem Jahr daselbst in einem Schiffbruch zu Grunde gegangen, ihm fürgenommen, für seine gnädige Herren und Oberen, auch gemeine Landleute zukehren, und zu bitten, dass man ihm verwilligen wollte, eine neue Strass an dem Walen-See von der Glarner-Seite, durch die Felsen hinauf, bis ins Mülli-Thal machen zu lassen.» Mit der Zustimmung der Glarner Landsgemeinde baute Heer einen Fahrweg von Niederurnen zum Kerenzer Berg. Entlang des steil in den See abfallenden Kerenzer Bergs verlief dieser Weg auf schmalen Felsbändern, teilweise auch als aufgehängte Lehenbrücke (Stieben der Steg) bis nach Mühlehorn. Die Strasse blieb ungefähr hundert Jahre in Betrieb, konnte jedoch in keiner Weise mit der Schiffsverbindung über den Walensee konkurrieren. Trotz der kurzen Nutzungszeit ist der Heerweg auf der Karte des Glarnerlandes von Tschudi (1713) als «Der Neüe Weg» eingetragen. Er ist heute noch als Wanderweg erhalten und wird Geerenweg genannt.

«Auf alten Wegen und Stegen» – der Fahrtsweg

Beim «Fahrtsweg», der bei der «Näfeler Fahrt» bis heute benutzt wird, handelt es sich um die wohl älteste bekannte Verbindung zwischen Glarus und Näfels (GL 5.1; LF 28). Die Fahrt ist eine Gedenkfeier für die Gefallenen bei der Schlacht von Näfels am 9.4.1388 (siehe auch S. 7). Sie findet jährlich am ersten Donnerstag im April statt und zwar nach der Weisung des Fahrtsbriefs «auf alten Wegen und Stegen». Dabei ziehen die Kantonsbürgerinnen und -bürger in zwei Gruppen in einer Prozes-

sion von Glarus zum Schlachtfeld. Die Tradition der Fahrt entstand in den Jahren 1389 oder 1420 und der Verlauf wird sich seither kaum wesentlich verändert haben. Der «Fahrtsweg» dürfte 1825 in seiner Funktion als Hauptverbindung zwischen Glarus und Näfels durch den Bau der heutigen Alten Landstrasse abgelöst worden sein. Im Bereich der Gemeinde Glarus handelt es sich bei der vermutlich ältesten Verbindung um die heutige «Asylstrasse». Sie besass ursprünglich neben dem für die «Fahrt» benützten Weg auch eine Fortsetzung, die an der Richtstätte vorbei – daher auch der Name «Mördergässli» – über die «Alpenbrücke» und dem Elggis entlang führte. Von diesem Weg, der seine Bedeutung spätestens 1602 einbüsste, ist nichts mehr erhalten; auch das heutige Alpenbruggli steht nicht am Standort der alten, schon 1471 erwähnten, aber bereits um 1535 wieder abgegangenen «Alpenbrücke».

Noch am Anfang des 20. Jahrhunderts hatte der Weg vom Spielhof zum Hochgericht auf dem Galgenhügel die Bezeichnung «Reichsstrasse» oder «Reichsgasse». Das Blutgericht gehörte seit dem 15. Jahrhundert in den Aufgabenbereich des einfachen Rates, dem der Landammann vorstand. Dieser übte sein Amt an Stelle des Kaisers oder dessen Beauftragten, des Reichsvogtes, aus. Bis ins 18. Jahrhundert wohnte den Hinrichtungen ein Landesbeamter als Reichsvogt bei, um nachher der Obrigkeit Bericht über die Vollstreckung des Todesurteils zu erstatten. Im Herbst 1986 wurden einige der Näfeler Gedenksteine, die die Route des «Fahrtswegs» markieren, archäologisch untersucht und inventarisiert. Da weder Waffen noch Gräber zum Vorschein kamen, ist die Annahme unwahrscheinlich, dass es sich bei den Standorten der Steine ursprünglich um Gefechtsorte handelt.

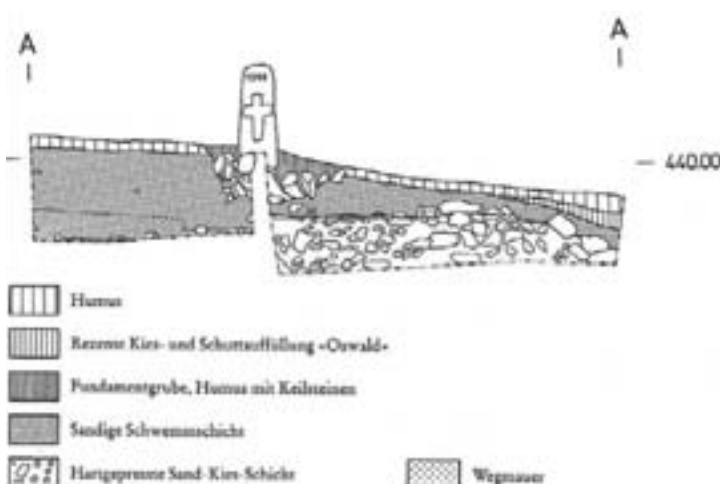


Abb. 25: Profil der wohl ältesten Strasse von Glarus nach Näfels (GL 5.1). Archäologische Untersuchung beim Gedenkstein Nr. 5 (In: Obrecht 1988b, 89).

Literatur

- Blumer, Ernst:** Landesfusswege. Historische Verkehrswege im Glarnerland. Separatdruck aus dem Neujahrsboten für des Glarner Hinterland (Grosstal und Sernftal). Glarus 1990/1991.
- Heer, Gottfried:** Zur Geschichte des glarnerischen Verkehrswesens. In: JHVG 29, 1894, 1ff.
- INSA:** Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850–1920. Bd. 4. Städte Delémont, Frauenfeld, Fribourg, Genève, Glarus. Bern 1982.
- Obrecht, Jakob:** Archäologische Untersuchungen und Dokumentation der Näfeler Gedenksteine. In: Fry! Fry! Das Land Glarus und die werdende Eidgenossenschaft zwischen 1351 und 1388. Neujahrsbote für das Glarner Hinterland (Grosstal und Sernftal) 22. Sonderausgabe zur 600-Jahrfeier der Schlacht bei Näfels. Linthal 1988, 99ff.
- Obrecht, Jakob:** Die Näfeler Gedenksteine. Archäologische Untersuchung und Dokumentation 1986. In JHVG 72, 1988, 83ff.
- Winteler, Jakob:** Das Land Glarus. Chronik seiner Landschaft, Geschichte, Kultur und Wirtschaft. Glarus 1946.

Wie der Mensch die Landschaft verwandelt

Die Bemühungen der Glarner, Flüsse und Bäche mit Brücken zu überwinden und Pässe begehbar zu machen, gehen weit in die Vergangenheit zurück. Im Kanton Glarus finden sich auch im Zeitalter des modernen Strassenbaus noch Zeugen einer spannenden, ja zum Teil abenteuerlichen Brückenbaukunst. Das eindrucklichste Beispiel für einen Eingriff des Menschen in die Landschaft stellt jedoch die Linthkorrektur dar. Sie beweist nicht nur ein geniales bautechnisches Geschick, sondern auch eine aufgeklärte Haltung gegenüber der Natur. IVS-Methode am Beispiel erklärt.

Von Ziegelbrücke in der Linthebene bis Pantenbrugg im hintersten Tal der Linth verbinden auffällige Brücken die Ufer der Linth. Doch auch Nebenflüsse, Zubringer, Bächlein und wilde Runsen mussten überwunden werden. Genügten für den einfachen Fuss- und Bergweg einige zusammengelegte Holzträmer, so brauchte es für das Vieh und den Saumverkehr grössere und vor allem gesicherte Brücken. Für den Transport mit Wagen oder für die Postkutsche schliesslich war eine «ghörige» Brückenbreite unabdingbar.

Die einfachste Brückenform ist ein Steg aus unbehandelten Baumstämmen. Ein Beispiel dafür findet sich im hintersten Linthtal. Zeigt bereits der äusserst steile und exponierte Bergweg dessen reduzierte Benutzbarkeit, macht der schwankende Steg über den wilden Furbach deutlich, dass diese Verbindung ausschliesslich als Fussweg gedient haben kann (GL 204.2). Der Steg besteht aus zwei bis drei zusammengehefteten, ungeschälten Fichtenhölzern. Bei Verlust durch Unwetter und Lawenniedergänge ist er schnell wieder ersetzt.

Während ein einfacher Steg eine Fussverbindung sicher stellt, verlangt jede zusätzliche Anforderung an eine Brücke einen viel grösseren Aufwand. Die Steinbrücke von Engi (GL 250.1.1; LF 9) gehört zusammen mit der Brücke von Rüti (GL 220.0.1; LF 3), den beiden Pantenbrücken (GL 204.1.1; GP 2) und der Meerenbachbrücke oberhalb Mühlehorn (GL 154.0.1; LF 47) zu den

Steinbogenbrücken des Kantons Glarus, die nicht modernisiert und ausgebaut wurden, sondern noch weitgehend traditionelle Substanz zeigen.

Die Engibrücke (GL 250.1.1) überspannt als form schöner, einfacher und sehr gut unterhaltener Bau den Sernf in Höfli, nordwestlich von Engi. Ihre Doppelbogenkonstruktion aus zwei verschiedenen weiten Jochen besteht aus Bruch- und Lesesteinen mit Mörtelfugen. Die Breite der Brücke beträgt insgesamt 4 m und verteilt



Abb. 26: Einfachste Bauweise einer Brücke: Steg über den Furbach (GL 204.2; Christine Doerfel 22.9.05).

sich auf die 2.8 m breite Fahrbahn und die seitlichen 0.7–0.9 m hohen Brüstungen. Ihre massive Konstruktion weist auf eine grosse wirtschaftliche Bedeutung hin.

Die Brücke von Engi wird erstmals im Jahr 1460 urkundlich erwähnt. Am Unterhalt der Brücke beteiligten sich drei Gemeinden (Tagwen). Im Jahr 1892 befreiten sich die drei Grosstaler Tagwen mit einer Abfindung von 2000 Franken von der Unterhaltungspflicht. Dies, nachdem die Brücke bereits seit über 60 Jahren nicht mehr als Teil der Hauptverbindung durch das Sernftal diente, denn in den 1820er-Jahren wurde die erste Strassenverbindung auf der rechten Talseite gebaut. Im September 1799 dürfte der russische General Suworow (Franzosenkrieg) vom Pragelpass her kommend mit seinen Truppen also noch über die «alte» Engibrücke nach Elm und weiter über den Panixerpass nach Chur gezogen sein. Den Zugang zum Pass seiner Wahl, zum Kerenzer, blockierten nämlich die überlegenen französischen Truppen. Die wirtschaftliche Bedeutung der Engi-Brücke war enorm. Sie wurde mit Vieh, mit Erzeugnissen aus dem Schieferabbau und mit Exportartikeln aus der Baumwollspinnerei und dem Textilgewerbe benutzt. Platten aus Glarnerschiefer scheinen auch in römischen Siedlungsresten des Mittellands gefunden worden zu sein.

Die Steinbogenbrücke über die Linth in Rüti stellt den Übergang zur historischen Hauptverbindung nach Lin-

thal und nach Braunwald (eigentlich Braunwaldberge) sicher. Wie die benachbarten Schwyzer unterscheiden auch die Glarner zwischen Tal-, Berg- und Alpregion. In dieser Stufeneinteilung spielen die so genannten «Berge» eine wichtige Rolle, weil die Wiesen auf diesen fruchtbaren Terrassen das beschränkte Kulturland der Talsohle beträchtlich erweitern. Auf ihnen stehen Dauersiedlungen wie auch temporär bewohnte Hütten. Von hier aus wird die Alpstufe (Alpweide, Milchwirtschaft, Sennhütten, Käsespeicher) bewirtschaftet. Die Bedeutung der wirtschaftlichen Produkte zeigt sich an der Steinbogenbrücke in Rüti (GL 220.0.1). Eine weitere wirtschaftliche Dimension fügen die im 19. Jahrhundert begründeten Heilkurorte hinzu: Stachelberg (Schwefelbad und Molkenkuren von 1830–1915) und Braunwald (Lungensanatorium, 1897 gegründet, heute RehaClinic, 1907 Standseilbahn, autofrei).

Erstmals erwähnt wird eine Brücke in Rüti im Jahr 1471, als das Land Glarus die Unterhaltungspflicht für die Linth- und Sernfbrücken auf die einzelnen Tagwen verteilte (bis ca. 1892 gültig). Wie aus einer um 1820 entstandenen Darstellung von Trachsler (nach Spörli) zu entnehmen ist, bestand dieser Linthübergang aus einer einbogigen Steinbrücke und einem zusätzlichen Holzsteg auf steinernem Widerlager. Heute überspannt die Brücke von Rüti mit zwei abgeflachten Bogen und einem Mittel-



Abb. 27 (links): Ansicht der Engi-Brücke von Süden (GL 250.1.1; Andriu Maissen, 10.7.03).

Abb. 28 (rechts): Engi-Brücke (GL 250.1.1). Der Mittelpfeiler der Doppelbogenbrücke ist auf einem rötlichen Sernifitblock (Verrucano) abgestützt. Der Verrucano wird auch roter Risistein oder im Zürcher Gebiet, wohin er mit den eiszeitlichen Gletschern gelangte, roter Ackerstein genannt (Christine Doerfel 8.9.05).





Page	Nom & Prénoms	Qualité	Domicile	N°
108	10. Dussuff, Marie	Älteste	Böfingen	12
"	"	"	"	77
"	"	"	"	"
"	"	"	"	22
"	"	"	"	47
"	"	"	"	18
"	"	"	"	29
"	"	"	"	29-28
"	"	"	"	18
"	"	"	"	19
"	"	"	"	1
"	"	"	"	7
"	"	"	"	12-13
"	"	"	"	16
"	"	"	"	20
"	"	"	"	21
"	"	"	"	22
"	"	"	"	23
"	"	"	"	24
"	"	"	"	25
"	"	"	"	26
"	"	"	"	27
"	"	"	"	28
"	"	"	"	29
"	"	"	"	30
"	"	"	"	31
"	"	"	"	32
"	"	"	"	33
"	"	"	"	34
"	"	"	"	35
"	"	"	"	36
"	"	"	"	37
"	"	"	"	38
"	"	"	"	39
"	"	"	"	40
"	"	"	"	41
"	"	"	"	42
"	"	"	"	43
"	"	"	"	44
"	"	"	"	45
"	"	"	"	46
"	"	"	"	47
"	"	"	"	48
"	"	"	"	49
"	"	"	"	50
"	"	"	"	51
"	"	"	"	52
"	"	"	"	53
"	"	"	"	54
"	"	"	"	55
"	"	"	"	56
"	"	"	"	57
"	"	"	"	58
"	"	"	"	59
"	"	"	"	60
"	"	"	"	61
"	"	"	"	62
"	"	"	"	63
"	"	"	"	64
"	"	"	"	65
"	"	"	"	66
"	"	"	"	67
"	"	"	"	68
"	"	"	"	69
"	"	"	"	70
"	"	"	"	71
"	"	"	"	72
"	"	"	"	73
"	"	"	"	74
"	"	"	"	75
"	"	"	"	76
"	"	"	"	77
"	"	"	"	78
"	"	"	"	79
"	"	"	"	80
"	"	"	"	81
"	"	"	"	82
"	"	"	"	83
"	"	"	"	84
"	"	"	"	85
"	"	"	"	86
"	"	"	"	87
"	"	"	"	88
"	"	"	"	89
"	"	"	"	90
"	"	"	"	91
"	"	"	"	92
"	"	"	"	93
"	"	"	"	94
"	"	"	"	95
"	"	"	"	96
"	"	"	"	97
"	"	"	"	98
"	"	"	"	99
"	"	"	"	100

Abb. 29 (links oben): Linthbrücke von Rüti (GL 220.0.1). Zur Zeit dieser Darstellung von Trachsler (ca. 1820) bestand der Linthübergang aus einer einbogigen Steinbrücke und einem zusätzlichen Holzsteg auf steinernem Widerlager (Blumer 1990/1991, 29).

Abb. 30 (links unten): Im «Livre des étrangers» (Gästebuch, Ausschnitt) des Bades Stachelberg haben sich Gäste aus aller Welt eingetragen, so im September 1885 aus Paris, Limburg, Zürich, Strassbourg, Mannheim, Davos, Berlin, Einsiedeln, Batavia (!); (Staatsarchiv Glarus).



Abb. 31 (rechts oben): Die Steinbogenbrücke von Rüti über die Linth (GL 220.0.1). Der Mittelpfeiler wird bergseitig von einem Wellenbrecher gegen die Fluten geschützt (Andriu Maissen 8.6.03).

Abb. 33 (rechts unten): Steinbogenbrücke über den Filzbach (GL 2.1.5; LF 44; Andriu Maissen 28.4.03).

Abb. 32 (rechts Mitte): «Giessenbrücke» in Näfels (GL 2.1.1; Andriu Maissen 28.4.03).

pfeiler die Linth. Die aus Bruchsteinen und Mörtel gefügte Brücke wird durch 1 m hohe Brüstungen aus gemörtelten Bruchsteinen und einer Steinplattenkrone gesichert. Einfachere und dem Verkehr späterer Jahrhunderte angepasste Brücken sind zum Beispiel die kleine, flache «Giessenbrücke» über den Mülibach, ein Element der Verbindung über den Kerenzer Berg (2.1.1), oder die Steinbogenbrücke über den Filzbach an der gleichen Strecke (2.1.5).

Ziegelbrücke (GL 1.4) war vom Mittelalter bis um die Mitte des 19. Jahrhunderts für Glarus der wichtigste Brücken-, Zoll- und Warenumschlagplatz an der Wasserstrasse Walensee–Linth–Zürich. An der Kantonsgrenze zu Glarus gelegen, gehört Ziegelbrücke noch zur Glarner Gemeinde Niederurnen. Hier vereinigten sich vor der Linthkorrektur des 19. Jahrhunderts die Flüsse Maag und Linth. Spätestens seit 1451 gab es hier eine Brücke und weil an dieser Stelle der Eingangszoll für Glarus



Abb. 34 (oben): Die mit Ziegeln gedeckte Ziegelbrücke über die Maag, 1789; J. J. Meyer. (Jenny-Kappers 1939, Abb. 522).

Abb. 35 (unten): In Ziegelbrücke führt am alten Brückenstandort eine Stahlträgerbrücke über den Linthkanal (GL 4.1). Im Hintergrund das Gasthaus Ziegelbrücke (Andriu Maissen 5.3.03).

erhoben wurde, hiess sie auch «Zollbrücke». Seit dem 16. Jahrhundert ist eine mit Ziegeln bedeckte Holzbrücke nachweisbar, die dem Ort den Namen gab. Im 17. und 18. Jahrhundert musste die Brücke nach Stürmen und Hochwasser neu gebaut werden, 1799 wurde sie während des Franzosenkriegs niedergebrannt.

Durch den Bau des Linth-Kanals 1807–1816 wurden die geographischen Verhältnisse in der Linthebene und gerade auch in Ziegelbrücke völlig verändert. Wegen des eingedämmten Flusslaufs konnten nun ufernahe Bereiche genutzt werden. 1833/34 wurde in Ziegelbrücke die grosse mechanische Baumwollspinnerei F. Jenny eröffnet. Ab der Mitte des 19. Jahrhunderts folgten erste Erweiterungen und in ihrer Blütezeit beschäftigte sie mehr als 700 Personen. 2001 wurde die Produktion eingestellt und bis 2007 sollen 25 Lofts in der ehemaligen Spinnerei realisiert werden. Auch die Bahnlinie (1859 eröffnet) ver-

läuft teilweise in unmittelbarer Nähe des Flusslaufs, was zu Beginn des 19. Jahrhunderts noch undenkbar gewesen wäre.

Viel begangene Pässe – Viehfahrwege und Welschlandhandel

Da die Absatzmärkte für Grossvieh vor allem im Süden lagen (Lugano, Mailand) mussten die für die Viehausfuhr benutzten Routen neuen Bedürfnissen angepasst werden. Tatsächlich fällt auf, dass zahlreiche bedeutende Brücken im 15. Jahrhundert gebaut (Pantenbrugg 1457) oder erstmals erwähnt wurden (Engibrücke 1460, Rütibrücke 1471). Auffällig ist auch, dass traditionelle Wege durch Kulturland eine beidseitige Begrenzung durch Mauern, Hecken oder Zäune aufweisen, obwohl dort keine Absturzgefahr drohte. Hier war man bestrebt, das umliegende Kulturland vor den Viehherden zu schützen und weidendes Vieh daran zu hindern, sich mit auf den Weg zu begeben. Die Wege wurden, wo nötig, gepflastert oder mit Platten belegt. Allerdings wurde die Qualität dieser Bergwege um die Mitte des 18. Jahrhunderts als steinig, holprig und auf den schlechten Steinplatten als glitschig beschrieben.

Der Pragelpass (GL 1.5), früher Bergen genannt, ist Grenzgebiet zu Schwyz und der Ort, wo sich Glarner und Schwyzer für Aussprachen trafen. So verlangte 1352 eine Bundesurkunde, dass das Schiedsgericht zwischen Glarus und Schwyz bei Streitigkeiten «uf Bergen» zusammenkommen soll und seit Beginn des 15. Jahrhunderts taucht die Verbindung als «Landstrasse» oder «Strass über den Bragell» in den Urkunden auf. An dieser Strecke wurde seit dem 16. Jahrhundert von den Schwyzern Zoll und Weggeld erhoben, vermutlich gerade auch für durchziehendes Glarner Vieh auf dem Weg über den Kinzig Chulm und den Gotthard nach Süden.

Der Panixer (GL 252), 1303 als «Berg Wepchen» bezeichnet, ist beinahe 900 m höher als der Pragel, aber tiefster und bester aller Passübergänge zwischen Glarus und Graubünden. Der eigentliche Passanstieg beginnt bei der Walenbrugg. Die heutige Betonbrücke wurde 1344 «Jätzsteg» und 1471 «Bruck Walabruck» genannt. 1549 wurde sie als steinerne Bogenbrücke beschrieben. Die Walenbrücke war die Brücke der «Welschen», das heisst der Fremden/Fremdsprachigen, bzw. der Händler, die in die Fremde, also ins Welschland, zogen. Hier wurde vom 16. bis ins 19. Jahrhundert ebenfalls Weggeld eingezogen, diesmal zu Gunsten der Glarner.



Abb. 36: Viehtreiberszene (Welschlandhandel) dargestellt auf einer Wappenscheibe von 1570; (Glarner Heimatbuch 60).

Abb. 37: Zwei Rinder auf dem Abstieg oberhalb Pantenbrugg (GL 204.1; Christine Doerfel 22.9.05).



Abb. 38a, b (unten): Alp Baumgarten am Viehtriebweg zwischen Pantenbrugg und Kistenpass (GL 204.1). Die Trockenmauer hoch über Linthal grenzt die Weide von der 800 m hohen Felswand ab. Das Bauwerk stammt aus dem 14. Jahrhundert und wurde durch die Stiftung Umwelteinsatz Schweiz (SUS) 2004 inventarisiert und teilweise saniert (Christine Doerfel 22.9.05).

Pilgerinnen, Söldner sowie Säumer, Vieh- und Pferdehändler benutzten diesen Saum- und Passweg zwischen dem 14. und dem 19. Jahrhundert häufig auf ihrem Weg in den Süden. Der Glarner Christoph Trümpi schrieb 1773 in seiner «Glarner Chronik», dass jährlich 1000 bis 3000 Stück Vieh und 100 bis 300 Pferde von «unseren Leuten» auf den Markt zu Lauis (Lugano) geführt würden. Noch in den 1840er-Jahren wurden durchschnittlich 800–1000 Tiere über die Pässe exportiert. Beide Pässe,

den Prigel und den Panixer, benützte auch die russische Armee unter General Suworow im September bzw. Oktober 1799 im Zusammenhang mit der kriegerischen Auseinandersetzung mit den Franzosen. Die ganze Artillerie und die Mehrzahl der Pferde mussten dabei zurückgelassen werden. Dies zeigt, dass es sich damals wie heute um raue Gebirgsübergänge handelte, die nur beschränkt unterhalten werden konnten. Dass das Exportvieh bei den herbstlichen Welschlandfahrten diese Pässe



meisterte, spricht für die damalige Rinderrasse. Die Marschleistung einer Rinderherde auf solchen «Welschlandfahrten» betrug immerhin 4 bis 6 Stunden pro Tag, für den ersten Tag von Elm nach Panix sogar 8 Stunden.

Doch auch über den Kistenpass (GL 204) ging man mit Pferden sowie mit Vieh- und Schafherden. Der Arzt und Reiseschriftsteller Johann Gottfried Ebel schrieb 1793, dass eine gefährliche, aber von den Viehhändlern, die den Markt zu Lugano besuchen wollten, gebrauchte Strasse durch den Segnespass nach Flims führe. Auch der Foopass mit Fortsetzung über Splügen und San Bernardino soll für den Welschlandhandel benützt worden sein. Trotz Landolts kritischer Beschreibung der Bergwege zeigen noch heute gerade die Alperschliessungswege einen erstaunlichen Ausbaustandard, so etwa die Verbindungen Sool–Ober Gneist, Leimen–Ober Fessis oder Ennenda/Oberdorf–Alp Beglingen, um nur einige zu nennen. Der hohe Aufwand bei der Erstellung und beim Unterhalt dieser Viehfahr- und Alpwege zeigt die grosse Bedeutung der Alpnutzung. Viehfahrwege bedeutet übrigens, dass die Wege mit Viehherden begangen, sprich «befahren» wurden. Daran war auch ein Nutzungsrecht der Wege gebunden, das Viehfahrtwegrecht.

Die Linth und das Linthwerk

Der von der Schifffahrt bevorzugte Linthverlauf war die so genannte Kleine oder Alte Linth, einer von zahlreichen Flussarmen (GL 3). Im Gegensatz zum Transport auf dem Zürichsee und dem Walensee, wo die Schiffe mit Hilfe von Segeln und Rudern angetrieben werden konnten, mussten die Schiffe linthaufwärts gereckt werden. Beim

Recken wurden die Schiffe an Seilen von Reckern oder Pferden gezogen. Dazu wurden entlang der Flüsse so genannte Reckwege angelegt und unterhalten. Immer wieder regelten Zürich, Schwyz und Glarus den Handelsverkehr. Aus einer Regelung von 1603 geht hervor, dass Lachen Tag und Nacht 36 Pferde zum Recken der Schiffe bereithielt. Die Fahrzeit von Zürich nach Walenstadt dauerte eineinhalb bis drei Tage. Wichtige Infrastrukturen waren Susten und Anlegeplätze, so etwa die alte Sust in Niederurnen, die spätestens 1532 durch die Sust bei Ziegelbrücke ersetzt wurde und das «Süstli» des Landesfusswegs Nr. 40 (ohne IVS-Nr.) von Filzbach nach Biäsch, das vor dem Bau des Escherkanals 1807 am Walensee lag. Alle Fuhrleute und Schiffer waren verpflichtet, ihre Waren über diese Susten abzufertigen. 1749 war der glarnerische Anteil der Schifffahrt unter zwei reformierten und einem katholischen Schiffmeister aufgeteilt, da der Verkehr wesentlich angewachsen war. Einen grossen Anteil daran dürften die Glarner Tucherzeugnisse gehabt haben, die auch überseeische Märkte belieferten.

Schon immer brachte die Linth Geschiebe mit, doch wurde die Schüttung durch die grossen Waldniederlegungen im 18. Jahrhundert massiv erhöht und der Flusslauf vermehrt mit Geschiebe belastet. Dieses Material deponierte die Linth mit sinkendem Gefälle im Bereich der Ebene. Sie erhöhte damit ihr eigenes Bett, was zu immer häufigeren Überschwemmungen führte. Die Materialzufuhr liess das Linthbett um 3 m ansteigen und versperrte dem Wasser den Ausfluss aus dem Walensee. Der kontinuierlich ansteigende Wasserspiegel des Walensees setzte die beiden Häfen Weesen und Walenstadt zeitweise unter Wasser. Auch die einst blühende Schifffahrt von Walenstadt nach Zürich verkümmerte vollständig und die Seuchengefahr (Sumpffieber, Malaria) nahm drastisch zu.

Eine Lösung brachte das von Ingenieur Lanz projektierte und unter der Oberleitung von Hans Conrad Escher durchgeführte Linthwerk (1807–1816) mit dem Bau eines Kanals für die Linth in den Walensee, wo das Geschiebe deponiert wurde. Gleichzeitig wurde der Abfluss des Walensees, die Maag, abgetieft, um den Seespiegel zu senken. In der unteren Linthebene schnitt ein neuer Kanal weit östlich ihrer alten Flussarme die verschiedenen Linthläufe ab. Das Linthwerk ermöglichte auch im 19. Jahrhundert die Schifffahrt und in den 1820er-Jahren diskutierte man die Einführung der Dampfschifffahrt auf der Zürichsee-Walensee-Strecke. Nach jahrelangem Seilziehen fuhr 1835 erstmals ein dampfbetriebenes Schiff

Abb. 39: Ein Frachtschiff wird auf der Linth bei Ziegelbrücke gereckt, um 1808. (Winteler Jakob 1945, 76 Tafel IX).



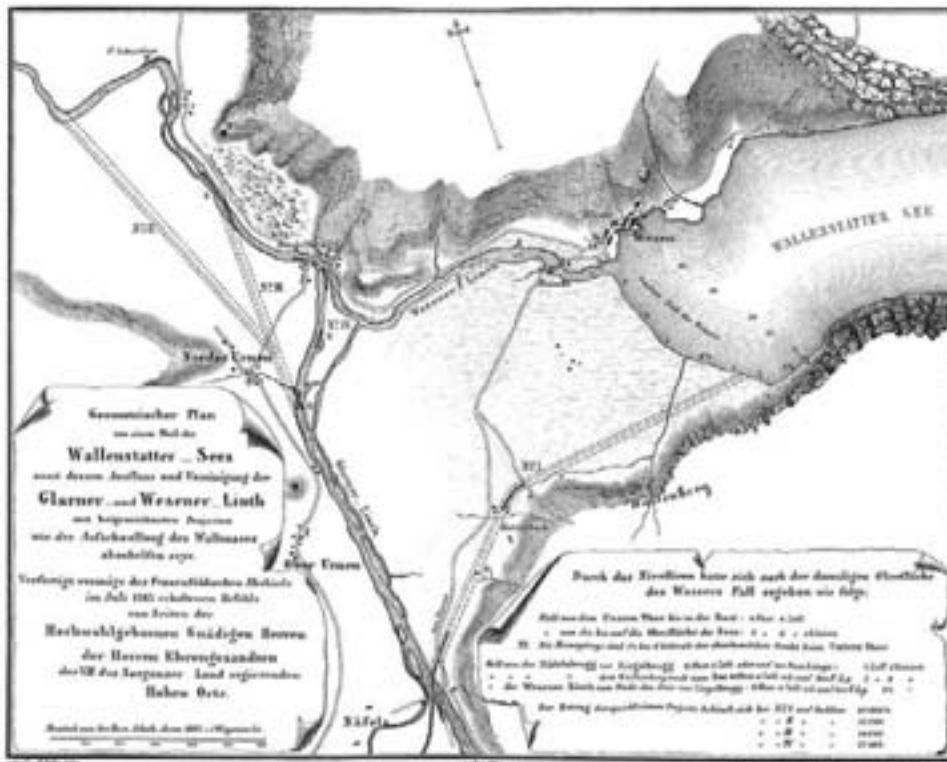


Abb. 40: Korrektionsvorschläge zur Verbesserung der hydrologischen Verhältnisse und zur Umlenkung der Linth in den Walensee (No. 1). Der Plan, 1783 angefertigt, basiert auf dem Projekt von Andreas Lanz und wurde durch Escher realisiert (Speich 2002, 21).

von Zürich nach Rapperswil und 1837 eines auf dem Walensee. Da die Fahrt auf dem Linthkanal besondere Schiffe erforderte, kam eine durchgehende Schifffahrtslinie aber nie zustande. Ab 1840 entstanden die ersten Projektideen einer dampfbetriebenen Reckerei auf dem Linthkanal. 1859 wurde jedoch die Eisenbahnlinie von Rapperswil nach Sargans eröffnet, was zum endgültigen Zusammenbruch der Transportschifffahrt führte. Mit dem aufkommenden Tourismus Ende des 19., anfangs des 20. Jahrhunderts, erlebte der Schiffsverkehr zumindest auf den Seen wieder einen Aufschwung, wenn auch nur für den Personenverkehr.

Literatur

- Amstutz, Pia; Kämmlin Brigitte:** Landschaftswandel in der Linthebene. Rapperswil 1988.
- Bains de Stachelberg:** Livre des étrangers. Staatsarchiv Glarus, LAGL PA 43.
- Blumer, Ernst:** Landesfusswege. Historische Verkehrswege im Glarnerland. Separatdruck aus dem Neujahrsboten für das Glarner Hinterland (Grosstal und Sernftal). Glarus 1990/1991.
- Brunner, Christoph:** Die Brücke von Engi 1500–1800 (unveröffentlichtes Manuskript. Stand 1995).
- Ebel, Johann Gottfried:** Anleitung auf die nützlichste und genussvollste Art die Schweiz zu bereisen. 2 Teile. Zürich 1789, 1793.
- GLS:** Geographisches Lexikon der Schweiz. Neuenburg 1902–1910.
- Heer, Gottfried:** Die Verkehrsverhältnisse des Sernftals 1471–1848. Separatdruck aus den Glarner Nachrichten. Glarus 1917.
- Heer, Oswald; Blumer, J.J.:** Der Kanton Glarus, historisch-geographisch-statistisch geschildert von den ältesten Zeiten bis auf die Gegenwart. In: Historisch-geographisch-statistisches Gemälde der Schweiz. VII. Band. 1846. Neuauflage Genf 1978.
- Jenny-Kappers, Hans:** Der Kanton Glarus. Ein beschreibender Katalog der gedruckten Landkarten und Pläne, Ortsansichten und Landschaftsbilder, von den Anfängen bis 1880. Frauenfeld und Leipzig 1939. IVS Dokumentation Schwyz. Bern 1999.
- Kantonale Lehrmittelkommission (Hrsg.):** Glarner Heimatbuch. Glarus 1992.
- Labhart, Toni:** Geologie der Schweiz. Thun 1992.
- Mächler, Josef:** Geschichte der Gemeinde Schübelbach. Lachen 1979.
- Speich, Daniel:** Linth Kanal. Die korrigierte Landschaft – 200 Jahre Geschichte. Glarus 2002.
- Stucki, Fritz:** Varia zur Glarner Geschichte. Glarus 1983.
- Winteler, Jakob:** Das Land Glarus. Chronik seiner Landschaft, Geschichte, Kultur und Wirtschaft. Glarus 1945.

Inventare und der gute Wille zur Umsetzung

Inventare sind nur so gut wie der Wille, etwas Sinnvolles damit anzufangen. Der Wunsch nach Landschafts- und Heimatschutz, nach der Erhaltung traditioneller Landschaftselemente, also auch Kulturelemente, kann nur dann realisiert werden, wenn Inventare in die heutige Planung eingebunden und mit Engagement umgesetzt werden.

Grundlagen wie das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz IVS helfen, die Vielfalt der Kulturlandschaft zu überblicken. Kulturlandschaftliche Elemente eröffnen Möglichkeiten und bedeuten ökologische Vielfalt. Die dynamische Entwicklung der Kulturlandschaft fordert eine Vernetzung.

«Die Erhaltung der Landstrassen soll die inneren und äusseren Beziehungen fördern und diese Förderung soll das unverdrossene Augenmerk einer jeden weisen Regierung sein ...» – Zu dieser weisen Einsicht kamen die helvetischen Räte 1799. Auch heute werden Forderungen

nach Mobilität und Raumbedarf laut. Diesen Anliegen kommen wir nach, genauso wie man Ende des 18. Jahrhunderts die Forderung nach Landstrassen erfüllte. Doch daneben sollen auch die früheren Zustände der Landschaft, deren Jahrhunderte lange Entwicklung zu einer optimalen Nutzungsform führte, in die Planung eingebunden werden – Geschichte soll erkennbar, nutzbar und erhalten werden, an Beispielen wie Abzugsgräben, Ackerterrassen, Burgruinen, Grenzwällen, Hammerschmieden, Hecken, historischen Wegen, Kopfweiden, Trockenmauern, Wegkapellen, Wölbäckern und Zäunen.





Abb. 42 (links): Der als Wanderweg ausgeschilderte Fridliweg entlang der Alten Landstrasse (GL 1.1; Christine Doerfel 8.9.05)

Abb. 43 (rechts): «Glerner Sprinter» im Hauptbahnhof Zürich: Er verbindet das Glarnerland mit dem Arbeitsplatz Zürich (Christine Doerfel).

Kulturlandschaftselemente eröffnen kreative Möglichkeiten. Dies zeigt das Glarnerland mit verschiedenen Projekten. Das beschriebene Projekt «GeoPark» beispielsweise verbindet Elemente wie die Glarner Überschiebung oder den Schieferabbau mit Tourismus und Wanderwege mit Gastronomie. Das Projekt «Glarner Industriegeweg» weist mit zahlreichen Objekttafeln auf Elemente der Industrielandschaft hin. Bei solchen und ähnlichen Projekten sollten aufschlussreiche Hinweise aus dem IVS vermehrt einbezogen werden, denn oft benutzt der Wanderweg ja die traditionellen Verbindungen.

Das Projekt der als Fernwanderweg markierten Verbindung, des Fridliwegs (von Fridolin, dem Glarner Landesheiligen), folgt weitgehend der Alten Landstrasse (GL 1.1) sowie einigen weiteren Landesfusswegen. Damit wird ein bedeutender historischer Verkehrsweg sinnvoll genutzt und erhalten. Auch der WALSA-Weg (WALensee-SARGanserland), ein beliebter Wanderweg im Glarnerland, führt vorwiegend auf Landesfusswegen (Nr. 37, 38, 47; GL 2.1, 2.3) von Mollis nach Filzbach und

Obstalden und oberhalb Mühlehorn weiter in den Kanton St.Gallen und auf einem Höhenweg bis Bad Ragaz. Grösstenteils auf historischen Spuren geht der «Suworowweg» vom Pragelpass durchs Klöntal nach Glarus und Schwanden, dann durch das Sernftal und über den Panixerpass.

In Zürich arbeiten, im Glarnerland wohnen: Der Niedergang der Textilindustrie zu Beginn des 20. Jahrhunderts verlangte eine Umstrukturierung und so entstanden neue Industrien: Elektroindustrie, Metallverarbeitung, Apparate- und Maschinenbau sowie Nahrungsmittel- und Kunststoffindustrie. Heute bestehen noch zwei Spinnereien und drei Webereien. Ein Grossteil der Bevölkerung arbeitet jedoch ausserhalb des Kantons – der «Glarner Sprinter», die direkte Zugverbindung von Schwanden nach Zürich, stellt die Verbindung zum Arbeitsplatz Zürich her. Der Pendlerstrom in umgekehrter Richtung zielt auf den äusserst günstigen Wohnraum im Glarnerland.

Abb. 41 (linke Seite): Hammerschmiede in Mühlehorn. In Betrieb 1760–1985, heute Schaubetrieb (Christine Doerfel 30.10.05).

Abb. 44a, b: Kleine Fischzucht im ehemaligen Fabrikkanal der Netstaler Weberei im Auli. Der Kanal nutzt das Wasser der Löntsch im Klöntal. (Foto Christian Hefti, 1.6.04).

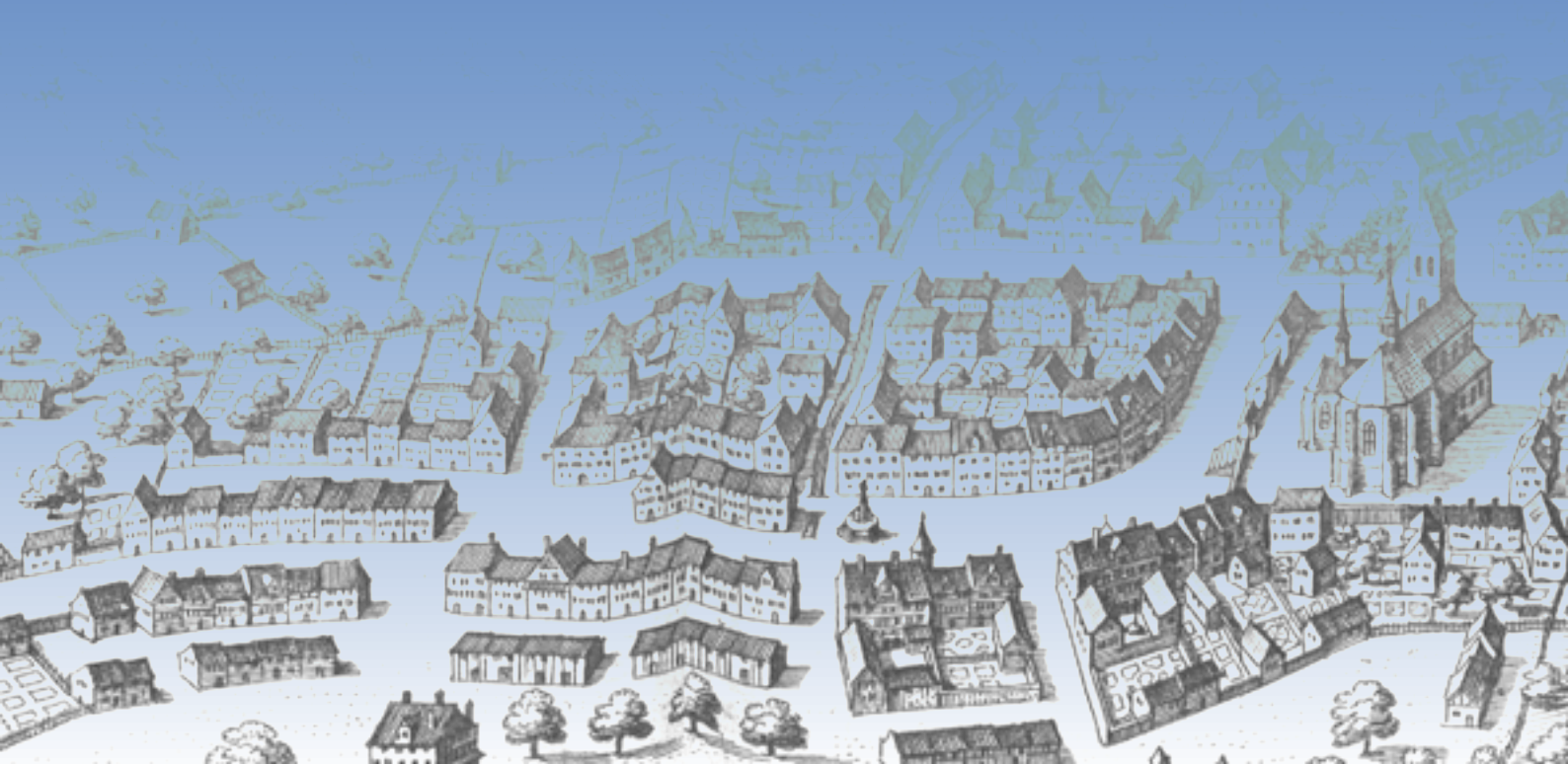


Nicht nur die historischen Handels- und Verkehrswege können sinnvoll genutzt werden, sondern auch die alte Fabrikinfrastruktur, wie das Beispiel einer kleinen Fischzucht im ehemaligen Fabrikkanal an der Löntsch zeigt. Will man bestimmte Eigenschaften eines Teils der Kulturlandschaft nutzen, bedingt das meist eine gewisse Veränderung. Dabei ist eine Bewertung und ein Abwägen verschiedener Ansichten und Interessen wichtig. Eine Nutzung oder Umnutzung soll eine Bereicherung sowohl für den Menschen als auch für die Tier- und Pflanzenwelt sein. Der Geograf Emil Egli formulierte es so: «Wir alle leben in einer Zeit – aber zu Hause sind wir an einem Ort». Das IVS Kantonsheft Glarus und das Inventar der historischen Verkehrswege sollen mithelfen, diesen Ort zu gestalten.

Das Inventar

Seit den Sechzigerjahren des 20. Jahrhunderts ist unsere Kulturlandschaft rasanten Veränderungen unterworfen. Private und gewerbliche Bautätigkeit sowie die Infrastruktur für die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse unserer Gesellschaft haben Eingriffe bewirkt, von denen besonders die Kleinformen der Landschaft betroffen sind. In diesem Zusammenhang sind auch zahlreiche historische Wege zerstört worden.

Vor diesem Hintergrund gab der Bund 1984 den Auftrag zur Erarbeitung des Inventars historischer Verkehrswege der Schweiz IVS. Die Aufgaben und Ziele des IVS gehen allerdings weit über den Bereich der Raumplanung im engeren Sinne hinaus.



Das IVS im Kanton Glarus

Das Inventar historischer Verkehrswege der Schweiz ist eine Bestandesaufnahme von schützenswerten historischen Verkehrswegen und wegbegleitenden Elementen in der Schweiz. Als Bundesinventar nach Artikel 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz NHG steht es in einer Reihe mit dem Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz ISOS und dem Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung BLN. Das IVS ist in dieser Form weltweit einmalig.

Die Grundlagen zum IVS sind im Auftrag des Bundes zwischen 1983 und 2003 erarbeitet worden. Die Aufgaben und Ziele des Inventars sind vielfältig:

- Es stellt für die Bundesbehörden ein verbindliches Instrument dar für den Schutz, die Pflege und Erhaltung der historischen Verkehrswege.
- Es bietet den Kantonen und Gemeinden eine Entscheidungshilfe bei ihrer Schutz- und Nutzungsplanung.
- Durch eine angepasste Nutzung und die Integration ins heutige Langsamverkehrsnetz leisten die historischen Verkehrswege einen wertvollen Beitrag für die Förderung eines nachhaltigen Tourismus.

Die Methode und das Produkt

Das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz NHG gibt bei Inventaren nach Art. 5 NHG die Einteilung in die Bedeutungskategorien *national*, *regional* und *lokal* vor. Diese Einteilung richtet sich einerseits nach der historischen Kommunikationsbedeutung einer Strecke, andererseits nach der morphologischen Substanz, also nach den im Gelände noch zu erkennenden Spuren der historischen Verkehrswege. Nur die Verkehrswege von nationaler Bedeutung finden gemäss NHG in das Bundesinventar Eingang. In der Regel bildet der «Topographische Atlas der Schweiz» die sogenannte Siegfriedkarte vom Ende des 19. Jahrhunderts, zur Gegenwart hin die zeitliche Abgrenzung der Bearbeitung. Das in diesem und in früheren Kartenwerken verzeichnete historische Wegnetz wird nach einer selektiven Analyse – unabhängig von einer späteren NHG Einstufung – im Gelände begangen, und die vorhandene Substanz festgehalten.

Diese Aufnahme bildet die Grundlage für die *Geländekarte*, die einen Teil der IVS Dokumentation darstellt. Mit Hilfe der historischen Literatur, alter Karten und von Bilddokumenten wird vorgängig oder parallel dazu die historische Kommunikationsbedeutung der Wegstrecken beurteilt und zusammen mit dem Geländebefund im *beschreibenden Teil* der IVS Dokumentation zusammengefasst. Sie bilden gemeinsam die Grundlage für die Einstufung der einzelnen Verkehrswege nach NHG, die in der *Inventarkarte* kartografisch festgehalten ist. Ausschnitte der Inventar- und Geländekarte sind auf der Umschlagklappe hinten in dieser Publikation wiedergegeben.

Das IVS im Kanton Glarus

Die IVS Dokumentation Kanton Glarus entstand von 2002–2003. Die Definition des historischen Streckennetzes, die Feldaufnahmen und die verkehrshistorische Darstellung der Strecken von nationaler Bedeutung erarbeiteten die Mitarbeiter von Universität Bern/ViaStoria Sabine Bolliger und Andriu Maissen. Mit der Arbeit von Ernst Blumer über die Landesfusswege hatte der Kanton Glarus bereits 1990 seine wichtigsten historischen Verkehrswege zusammengestellt und dabei auf die Bedeutung der alten Landstrassen, Gebirgspässe und Landesfusswege hingewiesen. Der Grossteil der historischen Informationen basiert auf der Auswertung von Sekundärliteratur. Für die Festlegung des Streckennetzes grundlegend war die systematische Auswertung der wichtigsten älteren Kantonskarten sowie der Dufourkarte und der Erstaussgabe der Siegfriedkarte sowie die Berücksichtigung von zahlreichen Manuskriptkarten des Staatsarchivs aus dem 18. und 19. Jahrhundert.