

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 45/46 (1905)  
**Heft:** 20

## **Inhaltsverzeichnis**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.03.2025

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

INHALT: Die Sernftalbahn. — Das Museum „Folkwang“ in Hagen. I. — Moderne Pariser Bauten. I — Miscellanea: Fortschritte im amerikanischen Eisenbahnwesen. Eisenbahn vom Nil nach dem roten Meere. Eidg. Polytechnikum. Monatsausweis über die Arbeiten am Rickentunnel. Senkung des Quais zu Antwerpen. Monatsausweis über die Arbeiten am Simplontunnel. Meteorologische Zentralanstalt in Zürich. Bodenseedampfer. Das neue Museumsgebäude in Mannheim. Das Trafalgar-Dock in Southampton. Internationaler Kongress für angewandte Chemie. Glasmalerei. — Nekro-

logie: + H. Müller-Scheer. + J. R. Müller-Landsmann. — Preisausschreiben: Preisausschreiben zur Erlangung von künstlerischen Inseraten. — Literatur: Bau- und Instandhaltung der Oberleitungen elektrischer Bahnen. Hohe Warte. Ueber Sonnenuhren. Tabellen für Eisenbetonplatten. Das moderne Landhaus und seine innere Ausstattung. Eingegangene literarische Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein; Protokoll. Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidg. polytechnischen Schule: Stellenvermittlung.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

## Die Sernftalbahn.

Länger als manches andere unserer Alpentäler ist das glarnerische „Kleintal“, durch das der Weg aus dem Tale der Linth über den Panixerpass und den Segnespass in das obere Rheintal führt, für den Verkehr seiner betriebsamen Bevölkerung mit der Aussenwelt auf einen schmalen, holperigen Saumpfad angewiesen geblieben. Heute noch kann man, wenn man von Schwanden aus in das Tal des Sernf einbiegt, hoch über dessen Laufe an den gegenüberliegenden Hängen des Schwandenwaldes den Weg auf weite Strecken verfolgen, den vor mehr als hundert Jahren auch das russische Heer unter Suworow auf seinem Zuge vom Linthtal ins Rheintal benützt hat.

Geraume Zeit später, mitte der zwanziger Jahre, wurde der erste Anfang gemacht zur Erstellung einer bessern Verbindung für das Tal und auf Grund des Projektes eines tessinischen Ingenieurs eine Strasse von Schwanden bis Matt angelegt. Diese fiel jedoch mit ihren vielen Gegensteigungen und Krümmungen recht mangelhaft aus und wurde erst in den Jahren 1848 bis 1855 durch die heute bestehende Kunststrasse ersetzt, auf der nach weitem, namhaften Verbesserungen nunmehr die Bahn gelegt werden konnte.

Dem Strassenbau folgten bald die Gründung der heute weitbekanntesten industriellen Anlagen, der Weberei Blumer, die 1865 in Engi, und der Spinnerei Spälti, die 1868 in Matt erstanden, sowie ein erfreulicher Aufschwung in der Ausbeutung der Schieferplatten-Brüche bei Engi und bei Elm. Dieser durch den im Jahre 1881 erfolgten Bergsturz bekannt gewordene Hauptort des hintern Tales (Abb. 8), bei dem sich die Wege über den Panixer- und den Segnespass trennen, bildet die Endstation der Strasse und der elektrischen Bahn.

Der industrielle Aufschwung des Sernftales brachte es mit sich, dass, als allerorten die Bahnen immer tiefer in

gebaut wurde, tauchten die ersten dahin zielenden Bestrebungen auf. Aber die Verhältnisse lagen doch für eine normale Anlage zu ungünstig, und erst als durch Einführung von leichtern Nebenbahnen nach und nach sich Typen herausbildeten, die auch hier anwendbar erschienen, konnte der Gedanke festen Fuss fassen und allmählich greifbare Gestalt gewinnen.

Die Entstehungsgeschichte der Sernftalbahn reicht in



Abb. 8. Ansicht von Dorf und Bahnhof Elm.

die achtziger Jahre zurück. Das Zustandekommen dieses Werkes der Verbesserung des Verkehrsweges und der wirtschaftlichen Hebung des „Kleintales“ ist in der Hauptsache der Weitsichtigkeit, Tatkraft und Ausdauer des am 21. Oktober dieses Jahres verstorbenen Herrn Ständerat *L. Blumer* in Engi zu verdanken, der für die gute Sache die Unterstützung der obersten staatlichen Organe zu gewinnen wusste und das Glarnervolk bestimmen konnte, in weitherziger Weise die Mittel zu bewilligen.

Im Jahre 1884 wurden zwei generelle Projekte erwogen, das einer Sekundärbahn und ein anderes für sogenannten Tramway-Betrieb; beide unter Benützung der 3,50 bis 5,10 m breiten Landstrasse. Aber die kurzen Erfahrungen, die damals über den elektrischen Betrieb von Bahnen vorlagen, geboten etwelche Zurückhaltung.

Erst im Jahre 1890, als die Erstellung eines Elektrizitätswerkes am Sernf in Aussicht genommen war, wurde gemeinsam mit diesem Projekt das Bahnprojekt definitiv aufgestellt, wobei für die Bahnanlage allein eine Summe von 1 778 500 Fr. in Aussicht genommen war. An dieses Projekt bewilligte die Landsgemeinde im Jahre 1896 eine Subvention à fonds perdu von 500 000 Fr. Leider entstanden zwischen den Sernftalinteressenten und der Gemeinde Schwanden Reibereien in Bezug auf Ausnützung der Wasserkraft am Sernf, wodurch die Ausführung des Baues verhindert wurde, bis im Jahre 1902 Ingenieur *J. Keller-Bächtold* in Zürich ein abgeändertes Bauprojekt ausarbeitete, das den Bezug der Betriebskraft aus dem Mühlebach in Engi mit einer eigenen Kraftwerkanlage vorsah. Der Gesamtkostenvoranschlag dieses Projektes bezifferte sich auf 1 600 000 Fr., wobei die Beiträge des Kantons Glarus für Umbau der Strassenbrücken und Dohlen, sowie für Vermehrung der Anzahl der Dohlen, eingerechnet sind.

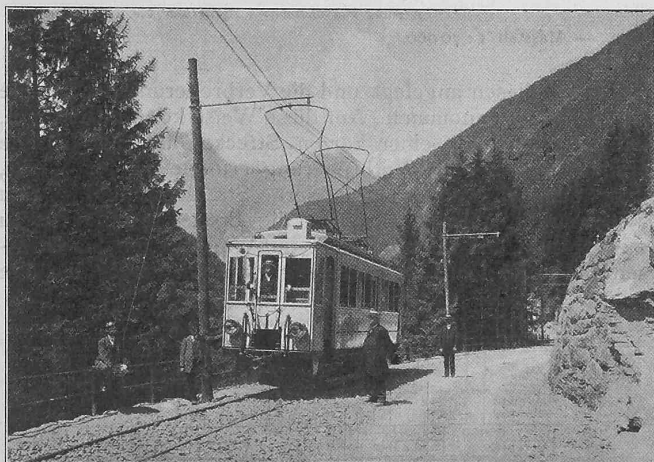


Abb. 11. Personenwagen auf der Strecke.<sup>1)</sup>

die Täler eindringen, auch im „Kleintal“ der Wunsch rege wurde, des Vorteils einer Bahnverbindung teilhaftig zu werden. Schon als die Bahn von Weesen nach Glarus

<sup>1)</sup> Die Abbildungen 5, 7, 8, 9, 10 und 11 sind nach photographischen Aufnahmen von *E. Jeanrenaud* in Glarus geätzt.