



**100 Jahre  
ACS Sektion Glarus  
1915-2015**



Die Initianten zur Gründung einer Sektion des Schweizerischen ACS hatten am 4. März 1914 durch Zirkulare und Fragebogen sämtliche Autobesitzer des Kantons Glarus eingeladen, einer Vereinigung zur Wahrung der Rechte und zur Förderung des Automobilwesens im Kanton Glarus beizutreten. Die meisten Autofahrer äusserten sich in bejahendem Sinne. So wurde am 30. April 1914 die Weiterleitung der Angelegenheit an das Zentralkomitee des ACS in Bern beschlossen. Dieses teilte am 14. Dezember 1914 mit, dass zur Gründung einer Sektion die Mindestzahl von 25 Mitgliedern nötig, für den Weiterbestand der Sektion diese Minimalzahl jedoch belanglos sein. Die konstituierende Generalversammlung fand am 20. März 1915 statt und am 21. März 1915 galt die Sektion Glarus bei der Zentralverwaltung als gegründet. Folgende Mitteilung erfreute die 14 schon bestehenden ACS-Sektionen.

Eine neue Sektion! - Am 21. März abhin hat sich, trotz Krieg- und Wetterstürmen, als fünfzehnte im Bunde, die Sektion Glarus des A.C.S. konstituiert, mit einem Mitgliederbestande von 26 und folgenden Herren im Vorstand:

Präsident	H.H. Luchsinger, Bleiche, Glarus
Vize-Präsident	Dr. Trümpy-Leuzinger, Mitlödi
Aktuar	Leuzinger-Böhny, Glarus
Quästor	Jenny aus Madagascar in Glarus

Unserer jüngsten Sektion ein herzliches Willkomm im Schosse des A.C.S. und ein kräftiges: Vivat, crescat, florcat! Die glarnerischen Pioniere im Automobilwesen hatten frühzeitig die Möglichkeit erkannt und schon 1904 waren 10 Glarner der ACS Sektion Zürich beigetreten. Sie galten als die Initianten der Club-Gründung. Die glarnerischen Gründermitglieder waren:

Herr F. Jenny-Dürst	Ziegelbrücke
Herr H. Schraner-Noser	Oberurnen
Herr D. Jenny-Dinner	Mollis
Herr R. Leuzinger-Wild	Glarus
Herr C. Leuzinger-Böhny	Glarus
Herr F. Luchsinger	Glarus
Herr F. Luchsinger	Zürich
Herr E. Ryffel-Altmann	Glarus
Herr Dr. F. Trümpy-Leuzinger	Mitlödi
Herr C. Jenny	Madagascar-Glarus
Herr J. Bär	Niederurnen
Herr H. Zingg	Mollis
Herr J.R. Spälty	Netstal

und 13 auswärtige Mitglieder.

Beinahe wäre ein weiteres Mitglied dazugekommen, das aber kurz vor der Gründungsversammlung seinem Freunde mitteilte: „Ich trage mich ernstlich mit dem Gedanken, meine Garage aufzugeben, da man damit viel Aerger und Verdruss erlebt, ohne dafür auch nur annähernd ein Aequivalent zu finden. Für den Lokalverkehr habe ich das Pferde-Fuhrwerk, das ich des Alters wegen sowieso halten muss. Für Reisen benütze ich lieber die Bahn, wo mich kein anspruchsvoller Chauffeur ärgert. Für Selbstfahreierei auf grosse Distanzen bin ich ebenfalls nicht eingenommen, sodass ich es als richtig erachte, auf die alten Verkehrsmittel zurückzugreifen. Ich habe daher keine Veranlassung, der genannten Versammlung beizuwohnen.“ Die andern liessen sich nicht verdriessen, die Sektion Glarus entstand und begann zu wirken. Die Gegner des Automobils gingen in der Zeit vor dem Ersten Weltkrieg vor allem mit Strassenverboten und Geschwindigkeitsbeschränkungen gegen das Automobil vor. Die Maximalgeschwindigkeit be-

trug 30 Kilometer pro Stunde im offenen Lande und 10 Kilometer pro Stunde in den Ortschaften und auf Bergstrassen.

Die Sektion Glarus hatte einen schweren Stand. Der grosse Weltkrieg warf seine Schatten und schon in den ersten Monaten war die Entwicklung gehemmt. Das Benzin wurde knapp und fast alle Wagen waren militärisch belegt. Clubfahrten wurden verboten. Immerhin stellte 1917 die Sektion Glarus ihre Autos der Eidg. Finanzkommission zu einer Fahrt über den Klausen zur Verfügung. Dort wurden die Verbauungsarbeiten am Schächenbach besichtigt, nachdem die uralte Strecke der Klausenstrasse am 6. Mai 1917 dem Motorfahrzeugverkehr geöffnet worden war. Das Jahr 1918 brachte ein totales Automobilverbot; nur die Ärzte durften Autos benutzen. 1919 wurden für die Benützung der Bergstrassen über den Klausen und den Kerenzerberg Durchfahrtgebühren erhoben. Der Kanton Graubünden war für das Motorfahrzeug überhaupt gesperrt. In fast allen Kantonen beschränkten Sonntagsfahrverbote den Automobilverkehr. Im Kanton Glarus galt das Sonntagsfahrverbot für die Zeit von 09.00 Uhr morgens bis 18.00 Uhr abends.

Ein bundesgerichtliches Urteil hob dieses Gesetz auf. Der Genfer, Ludwig Charles d'Arcis, hatte diesen Entscheid provoziert, indem er an einem Sonntag im Jahre 1921 nachmittags über den Klausen gefahren kam, um abends noch rechtzeitig in Ragaz einzutreffen. Auf dem Kerenzerberg wurde er angehalten und verzeigt, was ihm eine Busse von Fr. 50 eintrug. Die Landschaftsgemeinde 1922 passte dann das allgemeine Sonntagsfahrverbot den übrigen Kantonen an mit einer Sperrzeit von 13.00 Uhr bis 18.30 Uhr. 1927 folgte die gänzliche Aufhebung und im gleichen Jahr fielen auch alle Durchfahrtgebühren weg.

In den Nachkriegsjahren wurden die Automobiltaxen um den sechs- bis achtfachen Betrag erhöht. Die Sektion Glarus setzte sich aber dafür ein, dass die hohen Gebühren für die Verbesserungen der Strassen verwendet werden müssten. Die Anerkennung des Autos setzte sich ab Mitte der zwanziger Jahre durch, als die Bedeutung des Autos als Transportmittel gestiegen war und es vom Luxusgegenstand zum Gebrauchsartikel mutierte.

Erst 1864 beauftragte der Glarner Landrat den Regierungsrat, eine Strasse über den Klausenpass zu planen. Begonnen wurde im Jahre 1893, sechs Jahre dauerte der Bau der 46.6 km langen Strasse von Altdorf nach Linthal. 1899 wurde die Klausenpasstrasse für Fussgänger und Kutschen freigegeben. Die 4.8 Meter breite Strasse mit den grosszügig angelegten Kurven und einer maximalen Steigung von weniger als neun Prozent sollte militärischen Zwecken dienen.



1922 erfolgte erstmals die Bergprüfungsfahrt am Klausen, gemeinschaftlich organisiert mit der Sektion Zürich. In den folgenden Jahren wurde das international berühmte Klausenrennen gestartet, welches bis zum Jahre 1934 elf Auflagen erlebte. Die Klausenrennen weckten bei den Mitgliedern der Sektion Glarus eine sportliche Ader und immer wieder fanden sportliche Anlässe, wohl bescheidenerer Art, ihre Durchführung. Keine andere Bergstrecke in Europa faszinierte Zuschauer und Rennfahrer so stark wie die 21,5 km lange Schotterstrasse von Linthal über den Urnerboden hinauf zur Passhöhe. Ihre spektakulären Leistungen und ihre unglaublichen Rekorde mögen für viele in Vergessenheit geraten sein. Die Erinnerungen an Vorstellungen am Klausen von Caracciola, Stuck, Nuvolari, Chiron und all die anderen unvergesslichen Namen leben auf. Das Klausenrennen ist längst zum Mythos geworden, die Rennfahrer zu Helden.

1933 trat das Eidg. Motorfahrzeuggesetz in Kraft und die maximale Innerortsgeschwindigkeit von 18 km pro Stunde wurde aufgehoben. Die Wirtschaftskrise der dreissiger Jahre hemmte auch die Entwicklung des Automobils. Soweit es der Sektion möglich war, aktivierte sie ihre Tätigkeit. 1935 wurde die Vereinigung für die Strassenverbindung Glarnerland - Blenio unterstützt, welche den Zweck verfolgte, eine direkte und ganzjährige offene Strassenverbindung zwischen dem Glarnerland und dem Bleniotal zu fördern.

Schon 1939 wurden von unserer Sektion Scheinwerferkontrollen durchgeführt. Das Ergebnis war schlecht, von 214 kontrollierten Scheinwerfern wurden nur 62 als gut einreguliert befunden.



Das 25-jährige Jubiläum der Sektion Glarus des ACS fiel in eine harte Zeit. 1940 war die allgemeine Lage zu ernst, um sich an diesem Geburtstag zu erfreuen. Die ACS-Mitglieder kamen, soweit es ihnen möglich war, an die Veranstaltung. Vor dem Glarnerhof parkierten aber nur zwei Autos; im übrigen ging man zu Fuss oder benutzte die Bahn. Die kriegerischen Ereignisse stellten an den Vorstand erhebliche Anforderungen. Der Clubbetrieb entwickelte sich aber trotzdem gut. Die Versorgungslage mit flüssigen Brennstoffen wurde prekär und der Automobilismus lag darnieder.

Die Kriegsjahre bis 1945 bestimmten die Entwicklung des Automobilwesens. So wurden in der Schweiz im Jahre 1940 102'077 Motorfahrzeuge gezählt, im Jahre 1945 noch deren 46'212. Die Mitgliederzahl der Sektion Glarus betrug 1945 81, diejenige des gesamtschweizerischen ACS 13'888. In den Nachkriegsjahren begann das Auto die Welt zu erobern. Die Aufgaben und Probleme der Automobilverbände wuchsen parallel. Das Clubgeschehen nahm seinen Lauf und wurde recht intensiv.

1949 ergriff der Vorstand der Sektion Glarus gegenüber der Sektion Zürich erneut die Initiative um Aktivierung des Klausenrennens. Die umfangreiche Korrespondenz lässt die Sorgen erkennen, die vor allem finanzieller Hinsicht auftauchten. Wer wollte die Defizitgarantien übernehmen? Immerhin fuhren Delegationen von Zürich und Glarus am 4. August 1949 auf die Klausenpasshöhe. Wenn 1934 die Ausgaben für das Klausenrennen bereits Fr. 95'000 ausmachten, so ergab das Budget 1949 Ausgaben von Fr. 165'000. Im besten Falle war mit Einnahmen von Fr. 120'000 zu rechnen. Das budgetierte Defizit von Fr. 45'000 wollte niemand übernehmen. Dazu kamen noch Strassen- und Zufahrtsprobleme, sodass beide Clubs, Zürich und Glarus, zur Ansicht gelangten, die erneute Durchführung der Klausenrennen sei zu riskant. Wenigstens hat dann der ACS, vielleicht als Erinnerung, während einiger Jahre eine gemütliche Ausflugsfahrt auf den Klausen unternommen.

In den 50er Jahren und später hatte sich der ACS intensiv mit Strassenfragen in unserem Kanton zu befassen. Im Besonderen gab die Walenseestrasse reichlich Stoff zu Diskussionen. Der Sektionsvorstand beschäftigte sich mit dieser Frage und der schweizerische ACS leistete 1928 einen Beitrag von Fr. 3'000 an die Projektierungskosten. 1935 erklärte der Glarner Baudirektor, der Kanton werde an den Vorarbeiten für die Walenseestrasse nicht mehr teilnehmen. Die Regierung lehnte es ab, eine Eingabe an den Bundesrat zur Anmeldung der linksufrigen Strasse für das Alpenstrassenprogramm mitzuunterzeichnen. Die Kerenzerbergstrasse wurde gefördert und Hoffnungen auf den Bau der Prugelstrasse waren gesetzt. Das Walenseestrasseproblem ruhte einige Jahre. Es kam zu neuen Diskussionen. Als Folge von Publikationen verschiedener Sektionen und der Direktion des ACS gegen die Regierung und das Volk von Glarus musste unsere Sektion 1946 gegenüber der Zentralverwaltung eine deutliche Resolution fassen. Wir stell-

ten uns geschlossen hinter die Ansicht des Regierungsrates und der öffentlichen Meinung des Glarnervolkes. Der Landrat behandelte nämlich 1945 die Walenseestrassenfrage und brachte zum Ausdruck „das gegebene Wort zu gegebener Zeit“ einlösen zu wollen, es stünden aber vorläufig dringendere Arbeiten im Vordergrund. 1953 wurde die Glarnerregierung vom Landrat beauftragt, ein neues Projekt auszuarbeiten. 1954 beschloss die Regierung, den Bau der Walenseetalstrasse dem Bunde zur Aufnahme in das Strassenprogramm 1955 - 1959 anzumelden, unter der Voraussetzung, dass für den Kanton Glarus eine tragbare Finanzierung gefunden und eine Koordinierung mit den SBB über die Trasseeführung erzielt werde.

Die Landsgemeinde 1956 beschloss den Bau der Walenseestrasse, der Baubeginn erfolgte im gleichen Jahre. Unter der initiativen Führung unseres Mitgliedes, Herr Baudirektor Walter Spältty, Matt, wurden die umfangreichen Bauten innerhalb einer fast achtjährigen Bauzeit beendet. Im Dezember 1963 konnte die Strasse provisorisch und im Juli 1964 definitiv geöffnet werden. Eine grosse Arbeit ist geleistet worden und der Kanton Glarus hat einen erheblichen Beitrag zur Verbesserung des allgemeinen Strassennetzes, vor allem zu Gunsten anderer Kantone, geleistet. Die Baukosten betragen total ca. 83 Millionen Franken.

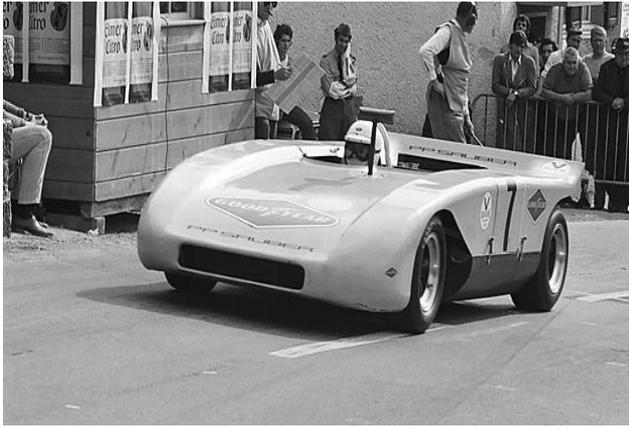
1955 wurden nach dem schrecklichen Unfall in Le Mans Rundstreckenrennen auf Schweizer Grund und Boden verboten. Und im Gegensatz zu allen umliegenden Ländern wurde dieses Verbot bis heute nicht aufgehoben.

Die Entwicklung des Automobilwesens zeigt sich in den Ziffern der Motorfahrzeugbestände: 1950 264'487 Motorfahrzeuge, anfangs 1965 926'000 Motorfahrzeuge und per 2014 5'800'000 (ohne Motorräder). Diese Zahlen sind kaum fassbar. Sie zeigen aber in aller Deutlichkeit, welche Aufgaben auf uns zugekommen sind und noch auf uns zukommen werden.

Die Sektion Glarus des ACS hatte sich, von den gesellschaftlichen und sportlichen Anlässen abgesehen, vor allem mit Problemen der Verkehrserziehung, der Verkehrsgesetze und des Strassenbaues abzugeben. Die Verkehrserziehungsaktionen sind von unserer Sektion an die Bevölkerung herangetragen worden. Es kamen Wiederholungskurse für Automobilisten zur Durchführung und es wurden Eichstrecken eingerichtet. Wir verfolgten mit Interesse die Entwicklung der Haftpflicht- und Versicherungsbestimmungen. Dem Problem der gerechten Treibstoffzoll-Zuschläge galt unsere besondere Aufmerksamkeit. Unsere Sektion hat sich dafür eingesetzt, dass vermehrte Benzin-zollzuschläge zur Finanzierung der Strassen erhoben werden müssten, damit der Staat überhaupt in der Lage ist, die riesigen Strassenbauprogramme zu erfüllen.

Die Generalagentur der „Winterthur“ stellte 1962 ihre Räume zur Verfügung und ihr Mitarbeiter, Herr Erich Schmid, setzte sich sehr für die Neuorganisation des Sekretariates und für eine aktive Betreuung der Mitglieder ein. Die administrativen Arbeiten sind in den letzten Jahren im ähnlichen Verhältnis wie die Zunahme der Motorfahrzeuge angestiegen und erfordern besonderen Einsatz. Vorstände und Sekretäre hatten eine grosse und gute Arbeit geleistet.

1966 erfolgte die erstmalige Durchführung des Jugendverkehrsgarten für die 3. bis 5. Klässler, in Zusammenarbeit von ACS und der Polizei. Das Ziel war und ist es heute noch, richtiges Verhalten im Strassenverkehr zu schulen. Mit Unterbrüchen hat diese wichtige Ausbildungssequenz bis heute Bestand.



In den Jahren 1967 bis 1970 fand, mit Start beim Restaurant Waid in Mollis, und durch den ACS organisiert, das Kerenzerbergrennen, welches seinerzeit zur Schweizer Meisterschaft zählte, statt. Klingende Namen wie Silvio Moser, Xavier Perrot, George Theiler, Jürg Dubler, Kurt Buess, Karl Foitek, Roland Salomon, Peter Sauber, Ruedi Caprez, Gody Naef, Fredy Lienhard aber auch Lokalmatadoren wie Dölf Ruesch oder Peter Toneatti waren jeweils am Start.

Umstrittenes Thema waren seit jeher auch die Geschwindigkeitslimiten: 1973 beschränkte der Bundesrat versuchsweise das Höchsttempo auf Ausserortsstrecken auf 100 Stundenkilometer, 1974 auf Autobahnen auf 130.

1970 -1980 erfolgte der Bau des drittlängsten Strassentunnels der Welt und des längsten Strassentunnels der Alpen: der Gotthard-Strassentunnel, 16,9 Kilometer Länge. Bereits 1 ½ Jahre nach Eröffnung haben mehr als 2 Mio. Fahrzeuge den Tunnel passiert.

An der GV 1980 wurde Edy Kamm, ACS Mitglied, als Schweizermeister in der Kategorie Serienwagen, geehrt. Im Jahre 1981 wurde Harry Blumer zum Präsidenten gewählt. Er wurde 1974 auf einem Porsche Carrera RSR 3000 Schweizermeister der Spezialwagenkategorie und ist 1975 - als noch aktiver Sauber Pilot - in den Vorstand des ACS gewählt worden. Insgesamt errang Blumer in 132 Autorennen 52 Siege. Das Bild zeigt ihn 1978 in Le Mans auf einem Sauber C5.



Verschiedene Besuche zum Verkehrssicherheitszentrum nach Veltheim ermöglichten den Mitgliedern jeweils an Beschleunigungs- und Bremswettbewerben teilzunehmen. Im weiteren wurden auch sogenannte Kinderausfahrten für die Heime Haltli, Töchterheim, Linthkolonie und Idaheim organisiert, z.B. ins Conny-Land nach Lipperswil, Zoo Zürich oder ins Verkehrshaus nach Luzern. Beliebt waren auch die Sommernachtsfeste im Hotel Sardona in Elm oder die Sommerabendausfahrten ins Klöntal. Legendar aber waren die Martinibälle im Hotel Schwert in Näfels, die jeweils bis in die frühen Morgenstunden andauerten.

In den Jahren 1983 und 1984 wurde auf den Flugpisten von Mollis ein nationaler Slalom durchgeführt. Im Beisein des ACS fand 1985 die Übergabe des hundertsten Katalysatorautos im Kanton Glarus statt. Ein Jahr später konnte die Eröffnung des Kerenzerstrassentunnels gefeiert werden und der „Qualensee“ war fortan Geschichte.

Das 1. Ehrenmitglied in der Geschichte der Sektion Glarus war 1987 Erich Schmid, langjähriger Geschäftsführer. Traditionell trafen sich die Vorstände des ACS und TCS der Sektionen Glarus zu gemeinsamen Vorstandssitzungen. Nach vielen Jahren des Unterbruchs fand 1988 wieder die erste Sitzung statt und dauern bis heute an. Der Zweck beinhaltet ein gemeinsames Vorgehen in Fragen der Verkehrspolitik. Die vom ACS ins Leben gerufenen Beleuchtungskontrollen der Kantonspolizei Glarus haben bis heute Bestand und tragen einen wichtigen Teil zur Verkehrssicherheit bei.

Zweifellos das grösste Motorsportereignis der Schweiz wurde im Jahre 1993 in Linthal durchgeführt. Das 1. Internationale Klausen-Memorial wurde durch den Initianten Bernhard Brägger, selbst einmal aktiver Rallyefahrer und Sportkommissar des ACS, organisiert. Zur Erinnerung an das historische Klausenrennen wurde das Klausenrennen-Memorial ins Leben gerufen. Über 25'000 Zuschauer kamen nach Linthal



Das Memorial fand bisher in den Jahren 1993, 1998, 2002, 2006 und 2013 statt. Es begeisterte Motorsportfreunde und Oldtimerfans aus der ganzen Welt.

2002 erfolgte die Wahl von Dr. Kurt Brunner als erster Glarner in das Direktionskomitee des ACS Schweiz. Im Jahr darauf tritt der langjährige Präsident Harry Blumer, der seit April 1975 im ACS Vorstand war, ins 2. Glied zurück und gibt das Präsidium ab. An der GV 2003 wird er zum Ehrenmitglied und zum Ehrenpräsident ernannt. Als Dankeschön erhält er eine feine Flasche „Gebranntes“. Als neuer Präsident wird Dr. Kurt Brunner (seit 1996 im Vorstand) gewählt.

2004 wurde der ACS vom Verband «Auto Sport Schweiz (ASS)» durch Anordnung der «Fédération Internationale de l'Automobile» (FIA) zum Träger der nationalen Sporthoheit über Automobil- und Kartrennsport für die Schweiz abgelöst. Dadurch verlor der ACS wertvolles Ansehen und auch Mitglieder. Selbst ein Formel 1 Fahrer musste früher ACS Mitglied sein, um eine Lizenz zu erhalten.

Die alljährlichen Vorstandstreffen der befreundeten Partnersektionen Glarus, Zürich, Luzern-Ob-Nidwalden, Schwyz Uri, Mitte sind jeweils interessante Kulturreisen (Stadtführung Luzern, Besichtigung Linth-Limmern, Hauptbahnhof Zürich hinter den Kulissen, Höllgrotten in Baar).



Sofern genügend Schnee vorhanden war, wurden die Winter-Drive-Events im Tierfeld in Linthal durchgeführt. Verschiedene Fahrtrainings finden alljährlich auf den Rennstrecken Anneau du Rhin (Elsass), Dijon, Hockenheim statt, wo auch immer Mitglieder der Sektion Glarus teilnehmen und Grenzerfahrungen machen.

Das Highlight im Jahre 2009 war der Besuch der Ferrariwerke und des Museums Galleria Ferrari in Maranello (Italien). 2010 erfolgte ein Ausflug nach Liechtenstein in das Kunstmuseum und der fürstlichen Hofkellerei. S.D. Prinz Philipp von und zu Liechtenstein begrüßte die ACS Sektion Glarus persönlich.

Der Glarner Go-Kart Jugendcup bildet seit einigen Jahren einen festen Platz im Jahresprogramm der Sektion. Er soll Jugendliche näher an den Motorsport heranbringen und in Zukunft für neue ACS Mitglieder sorgen. Die Teilnehmerzahlen waren von Jahr zu Jahr steigend und der Cup erfreut sich grosser Beliebtheit.

An der GV 2014 gab unser langjähriger Geschäftsführer Urs Steinacher, 1990-2014, den Rücktritt bekannt und wurde zum Ehrenmitglied der Sektion ernannt. Gleichzeitig ist erstmalig in der Geschichte des ACS Sektion Glarus eine Frau, die Fahrlehrerin Tamara Andreotti, in den Vorstand gewählt worden. Die Geschäftsführung wird fortan durch Manuel Lorente, Generalagentur Zürich Versicherung am Rathausplatz in Glarus, wahrgenommen.

Seit seiner Gründung vor 100 Jahren hat sich der ACS für die Anliegen der Automobilisten eingesetzt. Etwas, was in der heutigen Zeit, in der das Automobil längst ein anerkanntes Instrument der Wirtschaft geworden ist, gerne vergessen wird. Aber obwohl sich die Technologie grundlegend verändert hat, bleiben die Ziele des ACS dieselben: die Förderung der Mobilität und Wahrung der Interessen der Automobilisten.

Im Rahmen dieser kleinen Festschrift ist es nicht möglich, die Geschichte des ACS Sektion Glarus umfassend darzustellen. Es ging darum, einige wesentliche Dinge festzuhalten.

Der ACS Sektion Glarus wünschen wir auch in Zukunft gutes Gedeihen und den Mitgliedern auf den Strassen eine unfallfreie Fahrt.

## Ihre ACS Sektion Glarus

18. März 2015

[www.acs-glarus.ch](http://www.acs-glarus.ch)



### Die Präsidenten

Luchsinger-Trümpy Fridolin, Bleiche	Glarus	1915 - 1918
Jenny-Vocke Caspar, Madagascar	Glarus	1918 - 1924
Zweifel-Kuhn Ludwig	Netstal	1924 - 1925
Spitz Harry, sen.	Oberurnen	1925 - 1927
Spälty Jacques, Lurigen	Glarus	1927 - 1930
Spälty-Gamper Hans	Glarus	1930 - 1933
Jenny-Luchsinger Jacques	Hätzingen	1933 - 1936
Spälty Kurt, Sonnenau	Glarus	1936 - 1939
Trümpy-Roux Fritz	Mitlödi	1939 - 1948
Berger-Brunner Jacques	Niederurnen	1948 - 1954
Trümpy-Lerèche Hermann	Glarus	1954 - 1958
Dr. Zweifel Harry	Netstal	1958 - 1960
Zogg-Kubli Heini	Glarus	1960 - 1966
Ruedi Vogt	Hätzingen	1966 -
Ruedi Tschudi	Sool	- 1981
Harry Blumer	Niederurnen	1981 - 2003
Dr. Kurt Brunner	Schwändi	2003 - 2010
Willi Leuzinger	Mollis	2010 -