Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 21 (1905)

Heft: 18

Artikel: Eine wichtige Eisenbahnfrage

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-579745

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 14.12.2025

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



Cohnkampf-Chronik.

Gine vom Küferfachverein Zürich einberufene, von 100 Küfern besuchte Versammlung in der Eintracht beschloß nach einem Reserat von Verbandssekretär Hafenholz (Vern) ein-

stimmig, in eine Lohnbewegung einzutreten. Den Küfermeistern und den Weinhändlern soll ein Tarisentwurf eingereicht werden, in dem die zehnstündige Arbeitszeit, ein Minimallohn von 30 Fr., Freigabe des 1. Mai 2c. vorgesehen sind. Auf 1. September soll eine 10-proz. Lohnerhöhung in Kraft treten.

Der Schreinerstreif in Bern hat nun bereits 22 Wochen gebauert und noch ist keine Aussicht auf Beilegung vorhanden. Alle Vermittlungsversuche der Behörden sind gescheitert. Am Streif waren anfänglich etwa 500 Mann beteiligt. Davon sind viele weggezogen; manche haben sich einer anderen Beschäftigung zugewandt, und nur noch wenige beziehen das kleine Taggeld, das ihnen vom Streiksomite verabsolgt wird.

Der Streif der Erdarbeiter in Basel ist durch regierungsrätliche Vermittlung beigelegt worden. Der der einbarte Minimallohn beträgt 36 Cts. Die Arbeitszeit wurde einheitlich auf 10 Stunden reduziert. Visher betrug sie 11, $10^{1/2}$ and 10 Stunden.

Die direkte Aktion. Während die deutschschweizerischen Sozialisten von der direkten Aktion, d. h. von der vom 1. Mai 1906 ab eigenmächtig auf acht Stunden täglich zu begrenzenden Arbeitszeit nichts wissen wollen, vielemehr dieselbe mit Recht verhöhnen, scheint der Gedanke bei den welschen Genossen Anklang zu finden. So haben sich neuestens die Maurer und Handlanger in Montreux für diese Art der Agitation ausgesprochen.

Eine wichtige Eisenbahnfrage.

(Korr.)

Bor einiger Zeit wurde die Behauptung aufgestellt, daß Weesen das Eingangstor zum Glarnerland sei. Diese Zumutung wird jeder Glarner mit Entschiedensheit zurückweisen. Weder die Lage von Weesen, noch seine Bedeutung berechtigen zu einer solchen Annahme. Man passiert von Zürich kommend, schon das Eingangsstor zum Glarnerland und sährt an diesem vordei, ehe man Weesen sindet. Das Eingangstor zum Glarnersland liegt ganz anderswo, man gelangt nicht auf Umwegen zu ihm. Zwischen Kerenzen und Wallensee einersseits, zwischen Linthkanal, den Bilteners, Nieders und Oberurnerbergen anderseits liegt das schwe Glarnersunterland, eine freie, aussichtsreiche Edene, die größte in der Nähe des Rickens Tunnels, begrenzt von Vilten und den industriellen Orten Nieders und Oberurnen, zusammen mit 4000 Einwohnern. Hier auf Glarnerboden ist das Eingangstor zum Glarnerland.

Mit Erstaunen sieht man hier in eine prachtwolle Alpenwelt, welche sich vor den Augen ausbreitet.

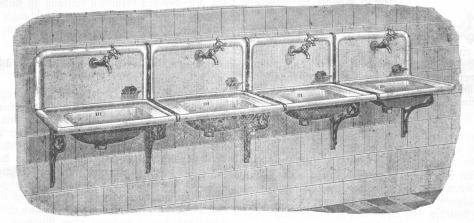
Im Vordergrund die genannten Orte und der Re-renzenberg, mit schönen Alpen und waldreichen Bergen, weiter am denkwürdigen Rauti das hiftorische Näfels, am himmelanstrebenden Frohnalpstock das liebliche Mollis, am stolzen Biggis Netstal, die zukünftige Zentrale des Löntschwerkes, am wuchtigen Glärnischmassiv das weltbekannte Glarus, in der Ferne die Freiberge mit ihren reichen Jagdgründen an Gemsen und endlich die schneebedeckten häupter des Selbsanft und hausstock mit den Ausläufern des Tödi. Bom Glarner Unterland gesehen ein herrliches, prächtiges, einziges Bild, einladend und verführerisch zu einem Besuche und Aufenthalt im Glarner Mittel= und Hinterland. Mit berechtigtem Stolz kann der Glarner von diesem Eingangstor mit einem Blick sein engeres wunderschönes Baterland zeigen. An dieses natürliche Eingangstor gehört der neupro= jettierte Bahnhof, zur Sicherung der direkt, nicht auf Umwegen gehenden Trace ins Glarnerland, nach Näfels und Glarus. Rieder= und Oberurnen sind nicht zu unterschätende, vertehrsreiche, steuerträftige Industrieorte, wie dieses auch die Zahlen zeigen, welche Versonen=, Güter= und Postverkehr aufweisen.

Es arbeiten in sechs Fabriken zirka 1400 Arbeiter. Durch Verkehrserleichterung wird nicht allein die Weitersentwicklung dieser aufblühenden Orte rasch fortschreiten, sondern es werden auch dadurch große vitale Interessen des ganzen Unterlandes gefördert. Die Wohltaten der Klausens und der neu geplanten Pragelstraße, zu denen auch das Unterland beisteuert, werden, wenn eine Zersplitterung des Verkehrs verhindert wird, gerecht versteilt werden. Das Glarnerunterland darf in Beziehung auf den Verkehr kein toter Winkel werden. Wird nun Weesen durch die Verlegung seines Bahnhvses auf die linke Seite des Linthkanals benachteiligt? Diese Frage

ist mit einem Nein zu beantworten. Es wird nicht allein der Charafter Beefens als ruhiger Kurort entschieden mehr ausgeprägt, sondern es wird Weesen auch Gelegenhelt geboten, sich auf dem jezigen Bahn-hofterrain auszudehnen. Dann kann es aber auch nur eine Frage der Zeit sein, daß Niederurnen und Räfels mit Weesen noch durch eine elektrische Straßenbahn verbunden werden. Eine Vergrößerung des jezigen Bahnhoses Ziegelbrücke bringt weder für Weefen noch für Nieder= und Oberurnen große Vorteile. Bom bahn= technischen Standpunkte aus betrachtet, kann die Ber= legung und Bereinigung des Bahnhofes Ziegelbrücke mit dem Bahnhofe Nieder-Oberurnen nur begrüßt werden. Die Vorzüge sind außerordentlich große. Abge= sehen von den Kosten und der Zeitersparnis Haltestelle geht ein — der Bereinfachung des Betriebes und Berkürzung der Strecken — die zwei Linthbrücken und gefahrdruhenden Kurven, welche man jetzt paffieren muß, fallen gang meg — wird es zu einem Gebot der Notwendigkeit, nach Inbetriebnahme des Rickentunnels und nach Verwirklichung des Splügen= oder Greina= projektes die Strecken Sargans-Zürich zweigeleisig auszubauen, größere Rangierbahnhöfe anzulegen, um einerseits den internationalen Verkehr im Interesse der Betriebssicherheit durchführen, anderseits den gesteigerten Berfonen= und Gütervertehr ohne Betriebshinderniffe bewältigen zu können. In der vor Nieder= und Ober= urnen liegenden Ebene kann Geleis neben Geleis ohne Felssprengung, ohne kostspielige Brückenbauten und ohne gefahrbringende Kurven zu jedweder Vergrößerung gelegt werden. An diesem freiliegenden Punkte der internationalen Linie kann aber auch, im Gegensatz zu den vom Linthfanal und hohen Bergen eingeengten und beschränkten Lagen der Bahnhöse Ziegelbrücke und Beefen, die Industrie die Kraft des Löntschwertes ausnüten, sich nen anbanen, sich ent=

Munzinger & Co., Zürich

Gas-, Wasser und sanitäre Artikel en gros.
Reihen-Waschtische in Gusseisen mit Porzellan-Imperial-Emaille.



Von obigen Reihen-Waschtischen wurden von uns zirka 70 Stände durch eine Berner Installations-Firma für das Gebäude der Eidg. Oberpostdirektion in Bern geliefert.

Musterbücher und Lieferungen ausschliesslich nur an Installations-Geschäfte und Wiederverkäufer.



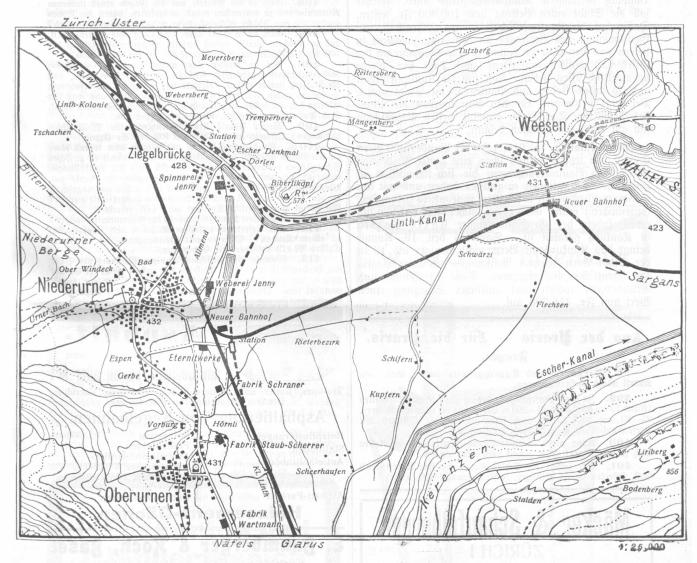
wickeln und direkte Geleiseanschlüsse ershalten, nicht zum mindesten zum Nuten des Glarnerslandes, in welches zudem der Gütertransport vereinsacht und der Bersonenverkehr nicht mehr zersplittert wird. Besonders durch die billigen Kräfte des ganz nahen Löntschwerkes kann sich Niesderurnen zu einer bedeutenden Industriesstadt entwickeln, die sich nach allen Seiten ungehemmt ausdehnen kann und landschaftslich eine geradezu beneidenswert schöne Lage hat. Der Borteil für den Fremdenverkehr springt

unter dem Gesichtspunkte einer großzügigen Gisenbahnpolitik, welche die Zukunft im Auge hat, unter Hintansetzung kleinlicher Interessen

Perfchiedenes.

Internationale Ausstellung in Mailand 1906. Der auf den 31. Juli 1905 festgesetzte Anmelbungstermin für die Beteiligung an dieser Ausstellung ist die zum 31. August nächst hin verlängert worden.

Alle Austunftsgesuche oder andere die Ausstellung



dabei in die Augen und werden die rühmlichen Beftrebungen der Glarner Verkehrsvereine noch mehr mit Erfolg gekrönt sein. Welche beneidenswerte Perspektiven eröffnen sich durch Verwirklichung dieses Projektes nicht dem Kanton Glarus! Noch erwähnenswert ist die strategische Lage des neuen Bahnhofes, da sie eine gegebene und unbedingt günstigere ist unter den die Sene beherrschenden Kantonen der Kerenzer- und der Niederunnerberge. Damit eben diese von der Katur für einen Verkehrschotenpunkt der Ostschweiz, speziell des Glarnerlandes in jeder Jinsicht ausgezeichnete Lage jest ausgenützt wird, damit alte Fehler ausgebessert und alte Sünden wieder gut gemacht werden, muß und wird jest zwischen den Kantonen ein Weg zur Verständigung gesucht werden, zum allgemeinen Wohl,

betreffenden Zuschriften sind an den schweizerischen Generalkommissär, Hrn. R. Simen, in Minusio (Tessin) zu richten.

Die Station Eismeer der Jungfrandahn, 3161-Meter über Meer, ift Dienstag Morgen nach am Freitag vorausgegangener Kollandation durch die zustehenden Behörden eröffnet worden. Sie erschließt einen glanzvollen Einblick in die Firnenwelt, hinter der Jungfran auf den Absturz des untern Mönchsjochs, auf die Viescherhörner, die Schreckhörner und das Wetterhorn.

Banwesen in Zürich. Infolge des Entgegenkommens der Besitzerin des Lindentals, Frau Landolt und deren Erben, gegenüber der Kunstgesellschaft konnte diese einen Bertrag abschließen, durch den ihr das zur Errichtung