

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: 15.01.2026

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

Nr. 18

Organ
für
die schweiz.
Meisterschaft
aller
Handwerke
und
Gewerbe,
deren
Innungen und
Vereine.

Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung.

Praktische Blätter für die Werkstatt
mit besonderer Berücksichtigung der

Kunst im Handwerk.

Herausgegeben unter Mitwirkung schweizerischer
Kunsthändler und Techniker
von Walter Senn-Holdinghausen.

XXI.
Band

Organ für die offiziellen Publikationen des Schweiz. Gewerbevereins.

Offizielles und obligatorisches Organ des Aarg. Schmiede- und Wagnermeistervereins.

Erscheint je Donnerstag und kostet per Semester Fr. 3.60, per Jahr Fr. 7.20.

Inserate 20 Cts. per 1spaltige Petitzeile, bei größeren Aufträgen
entsprechenden Rabatt.

Zürich, den 3. August 1905.

Wochenspruch: Gesang und Liebe in schönem Verein
Erhalten dem Leben den Zugendschein.

Lohnkampf-Chronik.

Eine vom Küferfachverein
Zürich einberufene, von 100
Küfern besuchte Versammlung
in der Eintracht beschloß nach
einem Referat von Verbands-
sekretär Hakenholz (Bern) ein-

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

Der Schreinerstreik in Bern hat nun bereits 22 Wochen
gedauert und noch ist keine Aussicht auf Beilegung vor-
handen. Alle Vermittlungsversuche der Behörden sind
gescheitert. Am Streik 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
Streikkomitee verabfolgt wird.

Der Streik der Erdarbeiter in Basel ist durch regie-
rungsräliche Vermittlung beigelegt worden. Der ver-
einbarte Minimallohn beträgt 36 Cts. Die Arbeitszeit
wurde einheitlich auf 10 Stunden reduziert. Bisher
betrug sie 11, 10½ und 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, vielmehr dieselbe mit Recht verhöhnen, scheint der Gedanke bei den welschen Genossen Anfang zu finden. So haben sich neuestens die Maurer und Handlanger in Montreux für diese Art der Agitation ausgesprochen.

Eine wichtige Eisenbahnfrage. (Korr.)

Vor einiger Zeit wurde die Behauptung aufgestellt,
daß Weesen das Eingangstor zum Glarnerland sei.
Diese Zutat wird jeder Glarner mit Entschieden-
heit zurückweisen. Weder die Lage von Weesen, noch
seine Bedeutung berechtigen zu einer solchen Annahme.
Man passiert von Zürich kommend, schon das Eingangs-
tor zum Glarnerland und fährt an diesem vorbei, ehe
man Weesen findet. Das Eingangstor zum Glarner-
land liegt ganz anderswo, man gelangt nicht auf Um-
wegen zu ihm. Zwischen Kreuzen und Wallensee einer-
seits, zwischen Linthkanal, den Bülten-, Nieder- und
Oberurnerbergen anderseits liegt das schöne Glarner-
unterland, eine freie, ausichtsreiche Ebene, die größte
in der Nähe des Ricken-Tunnels, begrenzt von
Bülten und den industriellen Orten Nieder- und Ober-
urnen, zusammen mit 4000 Einwohnern. Hier auf
Glarnerboden ist das Eingangstor zum Glarnerland.

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

Im Vordergrund die genannten Orte und der Renzenberg, mit schönen Alpen und waldreichen Bergen, weiter am denkwürdigen Rauti das historische Näfels, am himmelaufstrebenden Frohnalpstock das liebliche Mollis, am stolzen Wiggis Netstal, die zukünftige Zentrale des Lötschwerkes, am wichtigen Glärnischmassiv das weltbekannte Glarus, in der Ferne die Freiberge mit ihren reichen Jagdgründen an Gemsen und endlich die schneedeckten Häupter des Selbsanft und Hausstock mit den Ausläufern des Tödi. Vom Glarner Unterland gesehen ein herrliches, prächtiges, einziges Bild, einladend und verführerisch zu einem Besuch und Aufenthalt im Glarner Mittel- und Hinterland. Mit berechtigtem Stolz kann der Glarner von diesem Eingangstor mit einem Blick sein engeres wunderschönes Vaterland zeigen. An dieses natürliche Eingangstor gehört der neu projektierte Bahnhof, zur Sicherung der direkt, nicht auf Umwegen gehenden Trace ins Glarnerland, nach Näfels und Glarus. Nieder- und Oberurnen sind nicht zu unterschätzende, verkehrsreiche, steuerkräftige Industrievorte, wie dieses auch die Zahlen zeigen, welche Personen-, Güter- und Postverkehr aufweisen.

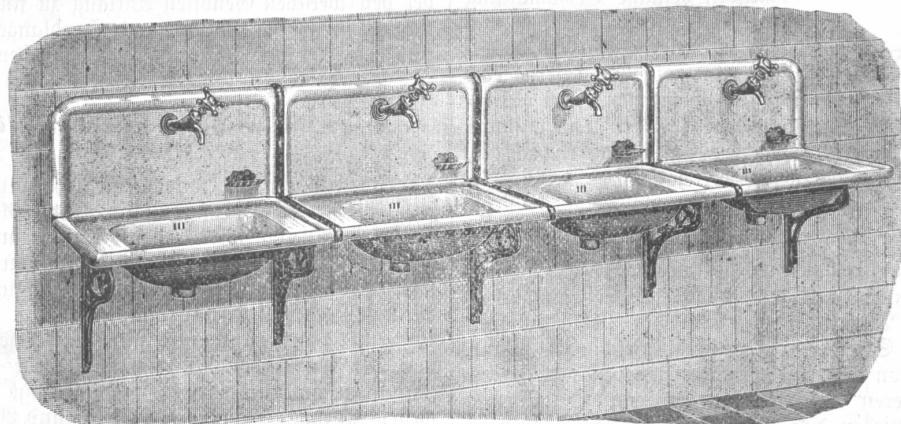
Es arbeiten in sechs Fabriken zirka 1400 Arbeiter. Durch Verkehrs erleichterung wird nicht allein die Weiterentwicklung dieser aufblühenden Orte rasch forschritten, sondern es werden auch dadurch große vitale Interessen des ganzen Unterlandes gefördert. Die Wohltaten der Klausen- und der neu geplanten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

ist mit einem Nein zu beantworten. Es wird nicht allein der Charakter Weesens als ruhiger Kurort entschieden mehr ausgeprägt, sondern es wird Weesen auch Gelegenheit geboten, sich auf dem jetzigen Bahnhofsterrain auszudehnen. Dann kann es aber auch nur eine Frage der Zeit sein, daß Niederurnen und Näfels mit Weesen noch durch eine elektrische Straßenbahn verbunden werden. Eine Vergrößerung des jetzigen Bahnhofes Ziegelbrücke bringt weder für Weesen noch für Nieder- und Oberurnen große Vorteile. Vom bahn-technischen Standpunkte aus betrachtet, kann die Verlegung und Vereinigung des Bahnhofes Ziegelbrücke mit dem Bahnhofe Nieder-Oberurnen nur begrüßt werden. Die Vorteile sind außordentlich große. Abgesehen von den Kosten und der Zeiterparnis — eine Haltestelle geht ein — der Vereinfachung des Betriebes und Verkürzung der Strecken — die zwei Linthbrücken und gefahrdrohenden Kurven, welche man jetzt passieren muß, fallen ganz weg — wird es zu einem Gebot der Notwendigkeit, nach Inbetriebnahme des Rickeniums und nach Verwirklichung des Splügen- oder Greina-projektes die Strecken Sargans-Zürich zweigleisig auszubauen, größere Rangierbahnhöfe anzulegen, um einerseits den internationalen Verkehr im Interesse der Betriebssicherheit durchführen, anderseits den gesteigerten Personen- und Güterverkehr ohne Betriebs hinderisse bewältigen zu können. In der vor Nieder- und Oberurnen liegenden Ebene kann Gleis neben Gleis ohne Fels sprengung, ohne kostspielige Brückenbauten und ohne gefahrbringende Kurven zu jedweder Vergrößerung gelegt werden. An diesem freiliegenden Punkte der internationalen Linie kann aber auch, im Gegenzug zu den vom Linthkanal und hohen Bergen eingeengten und beschränkten Lagen der Bahnhöfe Ziegelbrücke und Weesen, die Industrie die Kraft des Lötschwerkes ausnutzen, sich neu anbauen, 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.

10 o

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

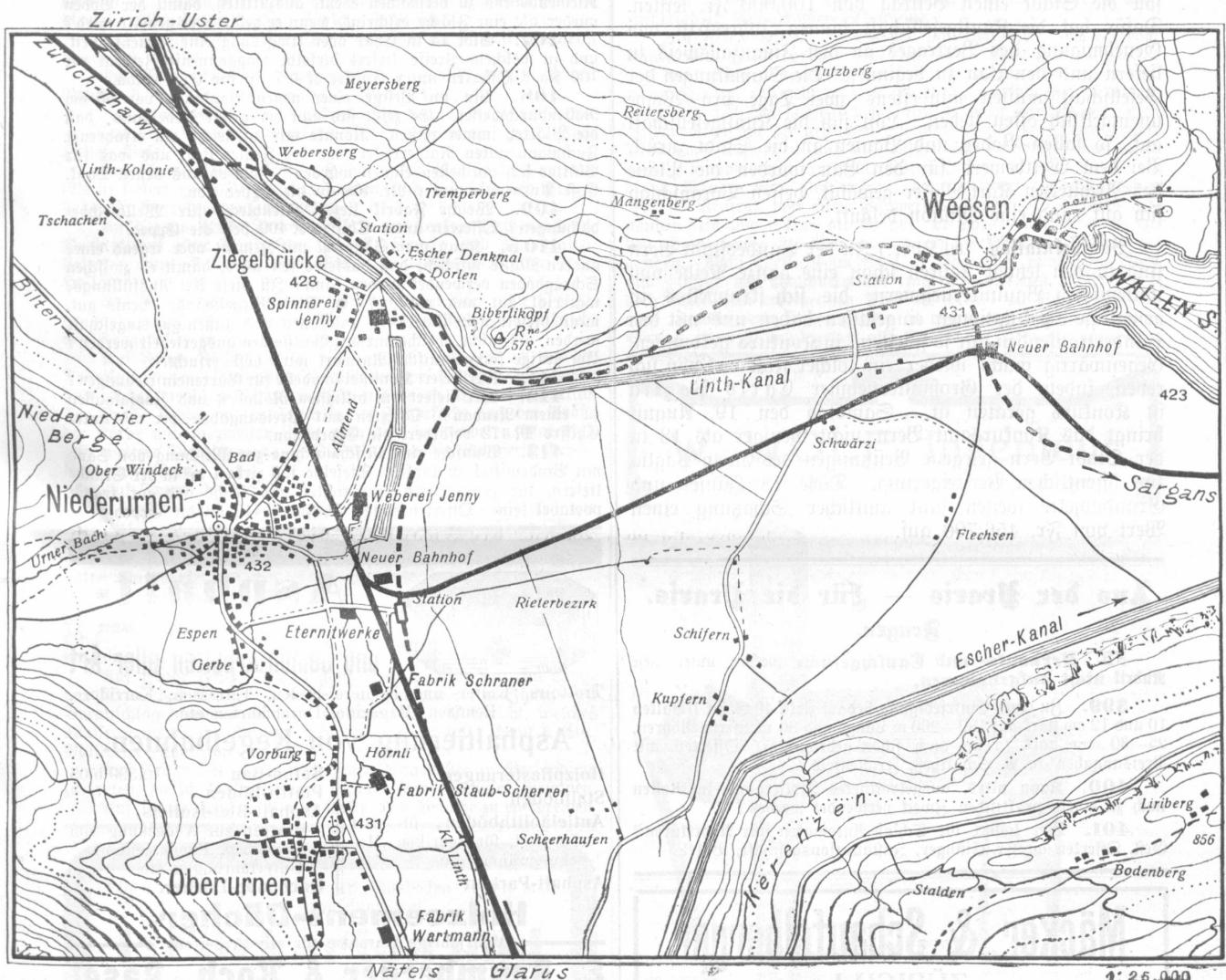
wickeln und direkte Gleiseanschlüsse erhalten, nicht zum mindesten zum Nutzen des Glarnerlandes, in welches zudem der Gütertransport vereinfacht und der Personenverkehr nicht mehr zerplittet wird. Besonders durch die billigen Kräfte des ganz nahen Lönenschwerkes kann sich Niederurnen zu einer bedeutenden Industriestadt entwickeln, die sich nach allen Seiten ungehemmt ausdehnen kann und landschaftlich eine geradezu beneidenswert schöne Lage hat. Der Vorteil für den Fremdenverkehr springt

unter dem Gesichtspunkte einer großzügigen Eisenbahnpolitik, welche die Zukunft im Auge hat, unter Berücksichtigung kleinlicher Interessen.

Verschiedenes.

Internationale Ausstellung in Mailand 1906. Der auf den 31. Juli 1905 festgesetzte Anmeldungstermin für die Beteiligung an dieser Ausstellung ist bis zum 31. August nächsthin verlängert worden.

Alle Auskunftsgeweise oder andere die Ausstellung



dabei in die Augen und werden die rühmlichen Bestrebungen der Glarner Verkehrsvereine noch mehr mit Erfolg gefördert 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 Ebene beherrschenden Känonen der Kerenzer- und der Niederurnerberge. Damit eben diese von der Natur für einen Verkehrsknotenpunkt der Ostschweiz, speziell des Glarnerlandes in jeder Hinsicht ausgezeichnete Lage jetzt ausgenutzt wird, damit alte Fehler ausgebeffert und alte Sünden wieder gut gemacht werden, muss und wird jetzt zwischen den Kantonen ein Weg zur Verständigung gesucht werden, zum allgemeinen Wohl,

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

Die Station Gismeer der Jungfraubahn, 3161 Meter über Meer, ist Dienstag Morgen nach am Freitag vorausgegangener Kollaudation durch die zustehenden Behörden eröffnet worden. Sie erschließt einen glanzvollen Einblick in die Firnenwelt, hinter der Jungfrau auf den Absturz des unteru Mönchsstocks, auf die Biescherhörner, die Schreckhörner und das Wetterhorn.

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