

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 21 (1905)

Heft: 20

Artikel: Zur Eisenbahnfrage Weesen-Ziegelbrücke

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-579752>

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: 25.01.2026

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

Zur Eisenbahnfrage Weesen-Ziegelbrücke.

In Nr. 171 der „Glarner Nachrichten“, wie auch in vielen andern schweizer. Blättern gibt sich der sehr pflichtefreige glarnerische Einsender alle Mühe, diese Anlegenheit zu seinen Gunsten ins schönste Farbenbild zu stellen. Er triumphiert sogar in der nächstfolgenden Nummer bereits über seinen Erfolg, indem er das Stillschweigen auf der St. Galler Seite als Anerkennung seiner Ideen betrachtet.

Wenn hierseits bis dato Ruhe beachtet wurde, liegt das in der einfachen und richtigen Ansichtung und Gewohnheit, in solch wichtigen Fragen unsern administrativen und speziell technischen Organen nicht vorzugehen. Daß wir nun heute aus unserer Ruhe heraustraten, hat seine Ursache darin, daß der verehrliche Einsender unsere wirtschaftliche Bedeutung in den Schatten stellen will.

Anerkennenswert sind die Darstellungen über die glarnerischen Naturschönheiten und die Bedeutung der Ortschaften. Wir wollen dagegen keine Einwendungen machen. Viel weniger Anerkennung verdienen hingegen die Darstellungen von Weesen, sowohl im Wort als besonders im Bild. Der altbekannte, idyllische Kurort Weesen ist gar nicht als solcher zu erkennen; keines von seinen großen, mit dem modernen Komfort versehenen Hotels, keine Park- und Quaianlagen sind genannt; wohl kaum die Hälfte der Gebäude sind markiert; keine große Straße nach dem circa 1500 Einwohner zählenden, bekannten, entwicklungsähigen Amden; kein romantischer, an die Axenstraße erinnernder, neuer Verkehrsweg nach dem lieblichen Betlis mit seinen großartigen Wasserfällen, sind benannt! Sowohl für Amden wie für Betlis ist Weesen der einzige Ausgangspunkt. Welch wichtige Ortschaften stellen hingegen Nieder- und Oberurnen auf dem Plärrchen dar! Ein solch ungleicher Maßstab wirft ein sehr sonderbares Licht auf ein so tief in die Wirtschaft einer Gegend einschneidendes, Millionen kostendes Projekt. Uns aber gibt es weit weniger Mühe, die unvergleichlich schöne Natur von Weesen und Wallensee an Mann zu bringen. Ein Gang durch das kräftig aufblühende, sich erweiternde Weesen und seine Umgebung wird sogar voreingenommene Menschenfänger überzeugen und dürfen wir besonders auch auf die Beschreibung unserer Gegend im glarnerischen Fremdenführer hinweisen.

Wenn wir von einem Eingangstor, beziehungsweise einer Umstagsstation ins Glarnerland reden wollen, so kann bemerkt werden, daß in maßgebenden Kreisen und in diesbezüglichen Unterhandlungen anerkannt und festgestellt worden ist, daß sowohl Weesen als Ziegelbrücke als solche angenommen werden können.

Der Einsender wird wohl selbst mit uns einig gehen müssen, daß in unserer heutigen Eisenbahnpolitik der kantonale Boden keine Rolle mehr zu spielen hat!

Um nun auf die projektierte Eisenbahnverlegung selbst einzutreten, ist vorerst zu bemerken, daß es sehr schwierig sein würde, die neue Anlage im Sinne des Einsenders auszuführen. Wenn derselbe den jeglichen Kurven am Biberkopf und bei der Weesener Eisenbahnbrücke so starke Beschrifungen beimitzt (die Gotthardbahn hat übrigens bei großem Schnellzugsverkehr und größerer Geschwindigkeit noch kleinere und mehr Kurven), so hat er wohl übersehen, daß er in seinem neuen Projekte zwei noch viel kleinere, sogar nicht ausführbare Kurven eingezeichnet hat; eine solche beim Bahnhofe Niederurnen, eine zweite beim neuen Bahnhofe Weesen. Ferner wird die Anlage im Sinne des Einsenders wegen den enormen Kosten, die den Schweiz. Bundesbahnen verursacht würden, nicht ausführbar sein.

Man stelle sich außer den großen Expropriationen auch die kolossalen Auslagen für Fundationen, sowie Damm und Stationsanlagen vor. Wo müßte überhaupt das hierzu nötige Material bezogen werden? Zugem würde die neue Linie Ziegelbrücke-Sargans länger als die jetzt bestehende.

Mit spezieller Betonung müßten wir zur allgemeinen Aufklärung erwähnen, daß es absolut unrichtig ist, daß die Kreis- bzw. Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen eine Verlegung der Linie beschlossen hat, wie der Einsender glaubhaft machen will und daß die in den Zeitungen verbreiteten Pläne nicht von diesen Behörden ausgegangen sind. Die Projekte sind rein private Natur, denen bis dato bei den maßgebenden Kreisen nicht der geringste Wert beigemessen wurde. Im Gegenteil, wie aus der Konferenz der beiden Regierungen von Glarus und St. Gallen, beziehungsweise aus den Mitteilungen der Kreisdirektion gefolgt werden muß, kam einer Verlegung der Linie aufs linke Linthufer vom bahn-, bzw. verkehrstechnischen Standpunkte aus nur dann näher getreten werden, wenn sich unter den beidseitigen Interessenten eine Einigung erzielen ließe bezüglich Aufhebung einer der beiden Linien, sei es Ziegelbrücke-Näfels oder Weesen-Näfels. Es darf aber heute schon mit Sicherheit angenommen werden und ist man auch in den entscheidenden Kreisen so ziemlich überzeugt, daß eine solche Verständigung nie erzielt werden kann. Im Glarnerland selbst könnte man sich nicht darüber einigen, welche der beiden Linien aufzuheben wäre. Verlieren möchte man überhaupt keine derselben und darf konstatieren werden, daß, mit Ausnahme von Nieder- und Oberurnen, das ganze Glarnerland durch die jetzigen Zugsverbindungen sehr befriedigt ist.

Wir dürfen daher mit vollem Recht hoffen, daß von der Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen dem Projekte der Erweiterung der jetzigen Station Weesen und event. auch Ziegelbrücke endgültig zugestimmt wird, weil diese Anlage viel günstiger und billiger ist. Es steht den Schweiz. Bundesbahnen zur Erweiterung der Station Weesen und speziell auch für die Anlage eines zweiten Gleises der ganze Weesener Bürgerboden vom Biberkopfe weg zu billigsten Ansätzen und ohne jede Expropriation zur Verfügung.

Zum Beweise, daß Weesen ein besonderes Anrecht auf den Personen- bzw. Schnellzugsverkehr hat und nicht so nach Belieben zu einer Nebenstation degradiert werden kann, beruft es sich auf seinen bis jetzt innegehabten Rang, resp. auf seine Verkehrszziffern; Ziegelbrücke-Niederurnen wird wie bis jetzt und auch später nur größere Zahlen im Güterverkehr aufzuweisen haben. Wenn Weesen zur Hauptumstagsstation für den Personenverkehr ausgebaut wird, so ist Ziegelbrücke für den Güterverkehr und als diesbezügliche Rangierstation ohne große Erweiterung genügend. Der Personenverkehr von Nieder- und Oberurnen ist derart, daß mit Führung der durch das Rückaufsgesetz geforderte Minimum der Züge die Bedürfnisfrage vollständig gelöst ist. So wie frequentiert Niederurnen die Station Ziegelbrücke zur Benützung der Züge gegen Zürich und Chur und Oberurnen mehr die Station Näfels.

Wenn der Einsender eine Zunahme des Personenverkehrs durch die Rickenbahn erblickt, so ist zu bemerken, daß insbesondere die st. gallischen Gemeinden, und speziell Weesen, für den Bau der Ricken- und Bodensee-Toggenburgbahn große Opfer gebracht und dadurch ein spezielles Recht auf die Verkehrszuleitung erworben haben, während dem der Kanton Glarus gar keinen Beitrag geleistet hat.

Weiter ist es Tatsache, daß der Kanton Glarus seinen eigenen Vorteil hat, wenn die bestehenden Bah-

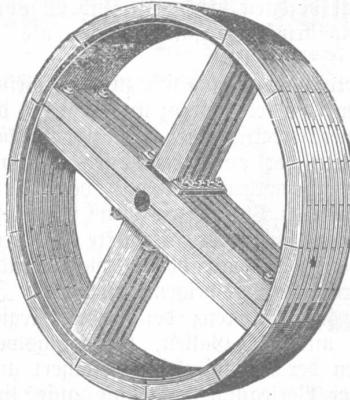
Hölzerne, zweiteilige Riemenscheiben

Eigene Spezialkonstruktion.

Unerreichte Bruchfestigkeit bei grösster Leichtigkeit.

Ergebnis der Prüfung vom 5. Juli 1905 an der eidg. Materialprüfungsanstalt am schweiz. Polytechnikum Zürich auf Bruchfestigkeit gegenüber Holzstoff-Riemenscheiben:

Unsere hölzernen Riemenscheiben.



Belastung

kg 1750 Knistern.

" 3250 Knistern.

" 3500 Rissbildung an der innern Peripherie des Kranzes.

= Bedeutendes Lager. =

Holzstoff-Riemenscheiben.

Belastung

kg 750 Rissbildung an der äussern Peripherie bei dem Zapfen der Speichen.

" 1000 starkes Knistern.

" 1600 Eine Speiche ist gerissen, der Kranz ist an der gedrückten Stelle nur schwach rissig, an Stelle der Speichen, in der Dicke derselben, stark herausgedrückt.

Dieses Resultat spricht von selbst für die unübertrefflich solide Konstruktion unserer hölzernen Riemenscheiben.

29a 05

Rob. Jacob & Co., Winterthur.

verbindungen mit Weesen nicht beeinträchtigt werden, da doch Weesen vom Mai bis Oktober einen sehr bedeutenden Teil seiner Fremden als Besucher des Glarnerlandes stellt und zudem das ganze Jahr mit dem Kanton Glarus einen regen Verkehr unterhält.

Wenn der glarnerische Verkehrsverein sich alle Mühe gibt, den Fremdenzug zu heben, so können wir nicht begreifen, daß derselbe nicht einfieht, daß es im eigenen großen Interesse liegt, wenn Weesen und nicht Ziegelbrücke hierfür die Ausgangstation ist und bleibt. Der hinsichtlich Fremdenverkehr nicht zu unterschätzende Rerenzerberg wird ebenfalls mit uns hierfür einstehen. Ziegelbrücke-Niederurnen wird und kann sich nie als eine Sammelstelle der Fremdenwelt eignen; hierfür hat nur Weesen die einzige Lage.

Es lohnt sich der Mühe nicht, auf den strategischen Wert, welcher der Verlegung beigelegt werden will, einzutreten.

Durch die Beibehaltung resp. Ausbau der jetzt bestehenden Bahnverhältnisse wird das glarnerische Unterland bezüglich der Entwicklung auf industrialem Gebiete absolut keine Einbuße erleiden.

Wenn die S. B. B. überall im Sinne des glarnerischen Einfenders vorgehen wollten, so hätten sie das Vergnügen, einen großen Teil des schweizerischen Eisenbahnnetzes umzubauen oder zu verlegen; sie werden aber mit den Ausgaben wohl auch rechnen müssen, sonst hätten die Sparsamkeits-Aufforderungen in den Bundesräten keinen Wert.

Wir hoffen und wünschen, daß diese Angelegenheit verkehrstechnisch und nationalökonomisch bestmöglich geprüft und gelöst werde, unter Würdigung aller Verhältnisse und unter Beglaßung jedwelcher persönlicher Einschlüsse. Daß aber gegen eine Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse der st. gallischen Gemeinden im Linthgebiet und Oberland, speziell Weesen, jetzt schon mit aller Energie protestiert werden muß, wird der Einfender und Befürworter einer Verlegung unserer st. gallischen Stationen wohl begreifen müssen.

Der Verkehrsverein Weesen.

Arbeits- und Lieferungs-Uebertragungen.

(Amtlich Original-Mitteilungen.) Nachdruck verboten.

Lieferung von Metallguß für die Kreisdirektion III der S. B. B. in Zürich, ca. 6000—7000 kg. Metallguß, 90% Kupfer, 10% Zinn, sowie " 1500—2000 " 83% " 17% " an H. Rüetschi in Zürich IV.

Die Erstellung eines Teilstückes der Zylinderrinne in St. Gallen,

zwischen Ilgenstraße und Paradiesstraße, an P. Rossi-Zweifel in St. Gallen.

Umbau des früheren Turnlokals im Knabenschulhaus in Zug. Erd- und Maurerarbeit an J. Landis, Baumeister; Zimmermannsarbeit an Rob. Banzer; Schreinerarbeit an Thomas Brandenberg; Glaserarbeit an Alois Scherzmann; Malerarbeit an Eduard Fechtlin; Steinmetzarbeit an Jos. Hefz; Parquetarbeit an Gebrüder Dorn, alle in Zug.

Lieferung von 250 tannenen Pfählen für die Gemeinde Cham an Th. Garnin & Wolf in Zug.

Errichtung von circa 30 m² Wandverkleidung mit glasierten Tonplatten im Sitzungszimmer des Kantonsspitals Münsterlingen an A. Werner-Graf in Winterthur. Bauleitung: Architekt Akeret, Weinfelden.

Beschichtung für das Schiff und die Emporen für den evangel. Kirchenbau in Altstätten an die Schreinermeister Küster, Bischof und Wieler in Altstätten. Bausführer: H. Wirz.

Malerarbeiten für den Pfarrhausbau St. Josephen-Abtwil an Künzli, Maler, Abtwil.

4 Transformatorengäbäude für das Elektrizitätswerk Töss. Die Grab-, Maurer- und Betonarbeiten an H. Lemann, Baugeschäft, Töss; Schlosserarbeiten an J. U. Gub, Schlossermeister, Töss.

Elektrizitätswerke am Rheintalischen Binnenkanal. Die äußern Verputzarbeiten für die Turbinenanlagen bei Lienz, Oberriet und Montlingen an Theodor Niederer, Baumeister, Altstätten.

Wohnhausanbau für H. Gubler-Hof in Fehraltorf. Sämtliche Arbeiten an Romeo della Santa in Fehraltorf. Bauleitung: Kittmeyer & Furrer, Architekten, Gertrudstraße 14, Winterthur.

Schulhausbau Brouschosen. Erdarbeiten an Jean Schmidhauser; Maurer- und Kunsteinarbeit an H. Gessert, Architekt; Granitarbeit an Locatelli, St. Gallen; Dachdeckerarbeit an H. Stihlhard; Zimmerarbeit an Mayer; Spanglerarbeit an Eduard Wick, alle in Wit. Bauleitung: A. Grüebler-Baumann, Architekt, St. Gallen.

Neubau Dr. Huber in Thun. Glasarbeiten an J. Hauser's Söhne in Schaffhausen; Schreinerarbeiten an H. Zwahlen, Thun; Schlosserarbeiten an Chr. Flückiger und J. Widmer in Thun; Beschläge an H. Baumann, Thun. Bauleitung: J. Wipf, Architekt, Thun.

Erstellung einer Zentralheizung in der oberraargauischen Verpflegungsanstalt im Dettenbühl zu Wiedlisbach an Albert Scherrer, vorm. Gebrüder Scherer, Zentralheizungswerkstatt, in Neunkirch (Schaffhausen). Bausführer: Hermann Sieber, Ingenieur, Basel.

Arth-Rigi-Bahn. Die Firma C. Wüst & Cie in Seebach bei Zürich hat die komplette Montierung der elektrischen Speise-, Signal- und Kontaktleitungen für den Umbau der Bahn von Arth-Goldau auf den Rigi-Kulm an die Firma Gustav Goßweiler & Cie. in Bendlikon übertragen.

Wasserversorgung Dünnerhaus bei Erlen (Thurgau). Bau des Reservoirs mit 400 m³ Inhalt an Froté, Westermann & Co., Zürich; Zuleitung zum Reservoir, Armatur derselben und Rohrleitung mit Hauszuleitungen an Jean Müller-Gloff in Amriswil. Bauleitung: Ingenieurbureau Kürsteiner, St. Gallen.

Wasserversorgung Sachseln (Obwalden). Grabarbeiten an P. Garovi, Bauunternehmer; Reservoir an Ant. von Ah, Maurer; Gußröhren an Mechaniker Ant. Sigrist; galvanisierte Röhren an Al. v. Moos, Schmied, alle in Sachseln.