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: 10.12.2025

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 pflichteifrige glarnerische Einsender alle Mühe, diese Angelegenheit zu seinen Gunften ins schönste Farbenbild zu stellen. Er triumphiert sogar in der nächstsolgenden Nummer bereits über seinen Ersolg, 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 Anschauung und Gewohnheit, in solch wichtigen Fragen unsern administrativen und speziell technischen Organen nicht vorzusgreisen. Daß wir nun heute aus unserer Ruhe hersaustreten, 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. Biel weniger Anerkennung verdienen hingegen die Darstellungen von Weesen, sowohl im Wort als besonders im Bild. Der altbekannte, idyslische Kurvrt Weefen ift 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 find markiert; keine große Straße nach dem zirka 1500 Einwohner zählenden, bekannten, entwicklungsfähigen Amden; kein romantischer, an die Axenstraße erinnernder, neuer Verkehrsweg nach dem lieblichen Betlis mit seinen großartigen Wafferfällen, find benannt! Sowohl für Amden wie für Betlis ift Weesen der einzige Ausgangspunkt. Welch' wichtige Ortschaften stellen hingegen Rieder- und Oberurnen auf dem Blänchen 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 fräftig aufblühende, sich erweiternde Beefen und seine Umgebung wird sogar voreingenommene Menschenkinder überzeugen und dürfen wir besonders auch auf die Beschreibung unserer Gegend im glarnerischen Fremdenführer hinweisen.

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

Der Einsenker 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 jetigen Kurven am Viberlikopf und bei der Weesener Eisenbahnbrücke so starke Besürchtungen deimist (die Gottshardbahn hat übrigens dei 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 ausssührbare Kurven eingezeichnet hat; eine solche beim Bahnhose Viederurnen, eine zweite beim neuen Bahnshose Viederurnen, eine zweite beim neuen Bahnshose Wiederurnen, eine zweite beim Ginne des Einsenders wegen den enormen Kosten, die den Schweiz. Bundesbahnen verursacht würden, nicht ausssührbar sein.

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

jest bestehende.

Mit spezieller Betonung müßten wir zur allgemeinen Auftlärung erwähnen, daß es absolut unrichtig ift, daß die Areis- bezw. Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen eine Verlegung der Linie beschlossen hat, wie der Einsender glaubhaft machen will und daß die in den Zeitungen verbreiteten Planffizzen nicht von diesen Behörden ausgegangen sind. Die Projekte sind rein privater Natur, denen bis dato bei den maßgebenden Kreisen nicht der geringste Wert beigemessen wurde. Im Gegenteil, wie aus der Konferenz der beiden Regier= ungen von Glarus und St. Gallen, beziehungsweise aus den Mitteilungen der Kreisdirektion gefolgert wer= den muß, kann einer Verlegung der Linie aufs linke Linthufer vom bahn-, bezw. verkehrstechnischen Standpunkte aus nur dann näher getreten werden, wenn sich unter den beidseitigen Interessenten eine Einigung er= zielen 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 fann. Im Glarnerland selbst könnte man sich nicht darüber einigen, welche der beiden Linien aufzuheben wäre. Verlieren möchte man überhaupt feine berselben und darf konstatiert werden, daß, mit Ausnahme von Rieder= und Oberurnen, das ganze Glarnerland durch die jetigen Zugsverbindungen sehr befriedigt ist.

Bir dürsen daher mit vollem Recht hoffen, daß von der Generaldirektion der Schweiz. Bundesbahnen dem Projekte der Erweiterung der jetigen Station Beesen und event. auch Ziegelbrücke endgültig zugestimmt wird, weil diese Anlage viel günstiger und billiger ist. Esteht den Schweiz. Bundesbahnen zur Erweiterung der Station Beesen und speziell auch für die Anlage eines zweiten Geleises der ganze Beesener Bürgerboden vom Biberlikopse weg zu billigsten Ansähen und ohne jede

Expropriation zur Verfügung.

Zum Beweise, daß Weesen ein besonderes Aurecht auf den Personen- bezw. Schnellzugsverkehr hat und nicht so nach Belieben zu einer Nebenstation degradiert werden kann, beruft es sich auf seinen die jett innegehabten Kang, resp. auf seine Verkehrszissern; Ziegelbrücke-Niederurnen wird wie dis jett und auch später nur größere Zahlen im Güterverkehr aufzuweisen haben. Benn Versen zur Hauptumschlagsstation für den Personenverkehr ausgebaut wird, so ist Ziegelbrücke für den Güterverkehr und als diesbezügliche Kangierstation ohne große Erweiterung genügend. Der Personenverkehr von Nieder- und Oberurnen ist derart, daß mit Führmag der durch das Kückfaufsgesetz gesorderte Minimmun der Züge die Bedürfnisstrage vollständig gelöst ist. Sowieso frequentiert Niederurnen die Station Ziegelbrücke zur Benützung der Züge gegen Zürich und Chur und Oberurnen mehr die Station Räsels.

Wenn der Einsender eine Zunahme des Versonensverkehrs durch die Rickenbahn erblickt, so ist zu bemerken, daß insbesondere die st. gallischen Gemeinden, und speziell Weesen, für den Bau der Rickens und Bodensees-Toggensburgbahn große Opser gebracht und dadurch ein spezielles Recht auf die Verkehrszuleitung erworben haben, währendsdem der Kanton Glarus gar keinen Beitrag geleistet hat.

Beiter ist es Tatsache, daß der Kanton Glacus seinen eigenen Vorteil hat, wenn die bestehenden Bahn-

Hölzerne, zweiteilige Riemenscheiben





Unerreichte Bruchfestigkeit bei grösster Leichtigkeit.

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

Unsere hölzernen Riemenscheiben.

kg 1750 Knistern. ,, 3250 Knistern.

,, 3250 Knistern. ,, **3500 Rissbildung** an der innern Peripherie des Kranzes.

= Bedeutendes Lager. =

Rolzstoff-Riemenscheiben.

Belastung

belakung
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 Glarner= landes stellt und zudem das ganze Jahr mit dem Kanton Glarus einen regen Verkehr unterhält.

Wenn der glarnerische Verkehrsverein sich alle Mühe gibt, den Fremdenzuzug zu heben, so können wir nicht begreifen, daß derselbe nicht einsieht, daß es im eigenen großen Interesse liegt, wenn Weesen und nicht Ziegel= brücke hiefür die Ausgangsstation ist und bleibt. Der hinsichtlich Fremdenverkehr nicht zu unterschätzende Kerenzerberg wird ebenfalls mit uns hierfür einstehen. Ziegelbrücke-Niederurnen wird und kann sich nie als eine Sammelftelle der Fremdenwelt eignen; hiefür 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 jett bestehenden Bahnverhältnisse wird das glarnerische Unterland bezüglich der Entwicklung auf industriellem Gebiete absolut feine Einbuße erleiden.

Wenn die S. B. B. überall im Sinne des glarnerischen Einsenders vorgehen wollten, so hätten sie das Bergnügen, einen großen Teil des schweizerischen Gisen= bahnnetes umzubauen oder zu verlegen; sie werden aber mit den Ausgaben wohl auch rechnen müffen, sonst hätten die Sparsamkeits-Aufforderungen in den Bundesfälen teinen Wert.

Wir hoffen und wünschen, daß diese Angelegenheit verkehrstechnisch und nationalökonomisch bestmöglich geprüft und gelöst werde, unter Bürdigung aller Verhältnisse und unter Weglassung jedwelcher persönlicher Ginflüffe. Daß aber gegen eine Berschlechterung der Verkehrsverhältnisse der st. gallischen Gemeinden im Linthgebiet und Oberland, speziell Weefen, jest schon mit aller Energie protestiert werden muß, wird der Ginfender und Befürworter einer Berlegung unferer ft. gallischen Stationen wohl begreifen müffen.

Der Verkehrsverein Weefen.

Arbeits- und Lieferungs-Uebertragungen.

(Amtliche Driginal-Mitteilungen.) nachbruck verboten. Lieferung von Metallguß für die Kreisdirektion III der S. B. B. in Zürich, ca. 6000—7000 Kg. Metallguß, 90 % Kupfer, 10 % Jinu, fowie "1500—2000 "" " 83 % " 17 % " " an H. Kutchi in Zürich IV.

Die Erstellung eines Teilftiides ber Buliftrage in St. Gallen,

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

Umban des früheren Turnlokals im Knabenschulhause in Jug. Erd- und Maurerarbeit an J. Landis, Baumeister; Zimmermanns-arbeit an Rob. Banzer; Schreinerarbeit an Thomas Brandenberg; Glaserarbeit an Alois Schwerzmann; Malerarbeit an Sduard Felchlin; Steinmeharbeit an Jos. Heß; Parquetarbeit an Ge-brüder Dorn, alle in Jug.

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

Erstellung von zirka 30 m² Wandverkleidung mit glasierten Tonplatten im Seltionsraum des Kantonsspitals Milnsterlingen an A. Werner-Graf in Winterthur. Bauleitung: Architekt Akeret,

Bestuhlung für das Schiff und die Emporen für den evangel. Kirchenban in Altstätten an die Schreinermeister Auster, Bischof und Wihler in Altstätten. Bauführer: H. Wirz.

Malerarbeiten für den Pfarrhausban St. Jojephen-Abtwil an Künzli, Maler, Abtwil.

4 Transformatorengebände für das Elektrizitätswerk Töß. Die Grab-, Maurer- und Betonarbeiten an Hoh. Leemann, Baugeschäft, Töß; Schlosserarbeiten an J. U. Grb, Schlossermeister, Töß.

Gletteigitätewerfe am Rheintalifden Binnenfanal. Die außern Berputgarbeiten für die Turbinenanlagen bei Lienz, Oberriet und Montlingen an Theodor Niederer, Baumeister, Altstätten.

Wohnhausandau für H. Gubler-Hot in Fehraltorf. Sämtliche Arbeiten an Romeo della Santa in Fehraltorf. Bauleitung: Rittmeyer & Furrer, Architekten, Gertrudstraße 14, Winterthur.

Schulhansban Brouschhofen. Erdarbeit an Jean Schmidhauser; Maurer- und Kunsssteinarbeit an H. Gessert, Architekt; Granitarbeit an Locatelli, St. Gallen; Dachdeckerarbeit an H. Stillhard; Zimmerarbeit an Mayer; Spenglerarbeit an Eduard Wick, alle in Wil. Bauleitung: A. Grüebler-Baumann, Architekt, St. Gallen.

Neuban Dr. Suber in Thun. Glaferarbeiten an Joh. Saufer's Söhne in Schaffhausen; Schreinerarbeiten an H. Zwahlen, Thuu; Schlosserarbeiten an Chr. Flückiger und F. Widmer in Thun; Beschläge an H. Baumann, Thun. Bauleitung: J. Wipf, Architekt,

Erstellung einer Zentralbeizung in der oberaarganischen Ber-psiegungsanstatt im Dettenbiihl zu Wiedlisbach an Albert Scherrer, vorm. Gebrüder Scherrer, Zentralheizungswerkstätte, in Reunfirch (Schaffhausen). Bauführer: Hermann Sieber, Ingenieur, Bafel.

Arth-Nigi-Bahn. Die Firma C. Büft & Cie in Seebach bei Zürich hat die komplette Montierung der elektrischen Speise-, Signal- und Kontaktleitungen für den Umban der Bahn von Arth-Goldan auf den Rigi-Kulm an die Firma Gustav Goßweiler & Cie. in Bendlifon übertragen.

Basserversorgung Dinnershans bei Erlen (Thurgan). Ban des Reservoirs mit 400 m² Inhalt an Froté, Westermann & Co., Jürich; Zuleitung zum Reservoir, Armatur desselben und Rohr-net mit Hauszuleitungen an Jean Müller-Egloss in Amriswil. Bauleitung: Ingenieurbureau Kürsteiner, St. Gallen.

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