**Zeitschrift:** Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 21 (1905)

**Heft:** 22

**Artikel:** Zum dritten Male die Eisenbahnfrage im Linthdelta

Autor: [s.n.]

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-579753

#### 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:** 12.12.2025

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

Abortanban am Schulhans Stettfurt (Thurgan). Erds und Maurerarbeit an Jung, Stettfurt; Zimmerarbeit an Gamper, Stettfurt; Schreinerarbeit an Benk, Stettfurt; Malexarbeit an Hugentobler, Amlikon; Dachdeckerarbeit an Bahrenberger, Wängi.

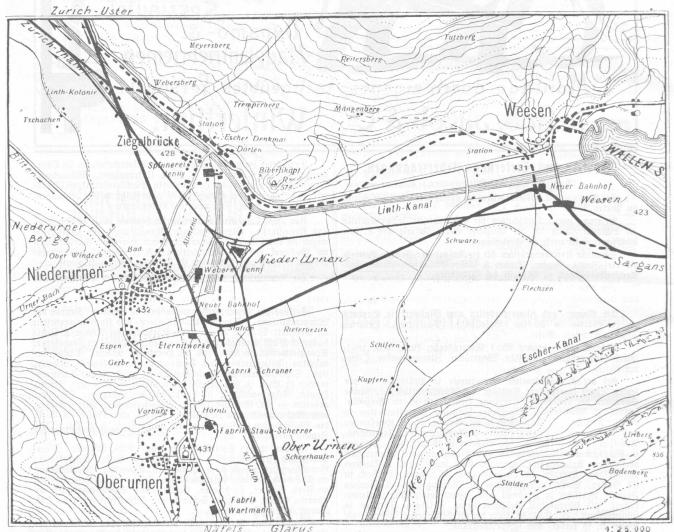
Bleicherci=Neubau von A. Obrift, Angliken bei Wohlen. Die Maurer=, Zimmer= und Schreinerarbeit an Th. Bertschinger & Co., Lenzburg; Dachbecker= und Spenglerarbeit an Jean Isler, Spengler= meister, Wohlen.

Erstellung eines Sodbrunnens beim Schulhans-Nenbau Fulls-Renenthal (Aargan) an Gebrüder Dietschi, mech. Werkstatt, Waldshut (Baden).

Erstellung einer 800 Meter langen Wasseritung für die Gemeinde Stuls (Granbiinden) an Ghidini & Cie. in Stuls.

Erstellung des Blipableiters am Kirchturm Tenna (Graubiinden) an G. Fäs, Flaschner in Flanz. stationen und zwar zum größten Aerger des reisenden Publikums da, wo das Bahnhosbuffet ist, nur etwa 1 bis 3 Minuten und da wo keines ist aber 5 bis 10 Minuten! Sehr richtig ist ferner auch, daß man von Zürich-Thalwil-Glarus oder Zürich-Thalwil-Ghur und umgekehrt immer zweimal unnütz die Linth passieren muß und daß man von Ziegelbrücke bis zum Escherfanal (bei dessen Mündung) auf wahren Schlangenwegen fährt. Dies alles entspringt dem Kantönligeist von anno dazumal, es ist noch ein typisches Stück B. S. B. geblieben.

Ob nun heute die Glarner Weesen als Eingangstor zum Glarnerlande gelten lassen oder nicht, das ift uns



# Zum dritten Male die Eisenbahnfrage im Lintbdelta.

Bon einem unserer ersten Ingenieure erhalten wir folgende beachtenswerte Zuschrift:

Ein Korrespondent bringt in Nr. 18 dieses Blattes vom 3. August einen nicht uninteressanten Artisel mit Planssizse über Verlegung der Bahn bei Ziegelbrücke-Weesen. Dieselbe Frage ist fürzlich in sehr eingehender Weise in der "Neuen Zürcher Zeitung" behandelt worden und es soll diese Bahnfrage in maßgebenden Kreisen wirklich studiert werden und das mit vollem Recht; denn zu was nützt die doppelte Abzweigung ins Glarnersland? Zu nichts, als um unnütz Zeit zu verbummeln! Halten doch fast alle Schnellzüge immer an beiden Zweige

burchauskeinerleizmankfönnte übrigenskmeinen, der schöne und sehr nütliche (!) Kantönligeist sei auch heute noch nicht ausgestorben. Ferner ist es uns ebenfalls ziemlich gleichgiltig, ob wir die majestätischen Bergriesen des Glarnerlandes und seine Naturschönheiten hier auf dem Perron des neuen Zweigbahnhoses erblicken oder ein dischen daneben; es sollte auch nicht darauf ankommen, ob dieser neue Bahnhos etwas näher oder weiter vom Kirchturm von Nieder-Urnen entsernt bleibt und betreff. der strategischen Lage glauben wir hier denn doch seinen großen Unterschied machen zu müssen. Wollten wir bei jeder schweizerischen Bahnstation von strategischen Gessichtspunkten sprechen, was gäbe das für einen nie geahnten Kanonendusel! Richtig ist ja wohl, daß sich Niederzurnen seit der Bahneröffnung von 1875 schneller und

ftärker entwickelt hat als Weefen, deffen Bahnhof viel älter ift; richtig ift auch, daß Weefen nie der günftigste Ausgangspunkt für eine Bahn ins Glarnerland sein konnte; dies aber nicht, weil es ein st. gallischer Ort ist, sondern weil seine örtliche Lage nicht dazu paßt.

Wenn wir den neuen Abzweigungspunkt richtig plazieren wollen, so dürfen nur Terrain- und verkehrstechnische Fragen in Berücksichtigung gezogen werden, aber
ja nicht etwa lokale Interessen; es soll nicht aussehen,
als ob man die Rolle Weesens einsach den Nieder-Urnern
übertragen wolle: Der Projektvorschlag des genannten
Korrespondenten ist nach seiner Planskizze wohl eine
Lösung und vielleicht auch schon etwelche Verbesserung
zu nennen, aber er zeigt den großen Mangel, daß er
die Hauptlinie nach Chur in Niederurnen als Zweigstück
der Glarnerlinie behandeln will. Die Stizze macht doch
dem unbesangenen Beschauer offenbar diesen Eindruck,
denn er zieht die Glarnerlinie ganz gerade und verlängert die Hauptlinie Zürich-Sargans ganz bedeutend
gegenüber dem Notwendigen.

Wir wollen nicht hoffen, daß auch die maßgebenden Organe unserer Bundesbahnen etwa dieser Jdee beipflichten und den Umweg bei Weesen abschneiden, um bei Niederurnen einen neuen, möglichst rechtwinkligen zu schaffen. Wir wollen in einer zweiten Stizze eine Lösung zeigen, welche nach allen drei Seiten hin die fürzeste und schönste Linienführung ermöglicht und bewerken dabei ausdrücklich, daß wir Trasse Darstellungen dieser Art nur ausnahmsweise da für möglich erachten, wo die Niweauverhältnisse fast überall die gleichen sind wie hier in dieser nur sehr schwach geneigten Ebene, die zugleich auch fast durchweg von gleicher Bodenbeschaffenbeit ist.

Unser Proojekt hat allerdings gegenüber dem des Korrespondenten den einen Nachteil, daß die Linie dis kurz vor Näsels verlegt werden müßte, sosern man eine gerade Strecke haben wollte. Handelt es sich aber um Nenderungen solchen Stils, so soll man sie dann entweder recht aussühren oder lieber bleiben lassen. Oberunnen könnte dei unserm Projekte seine eigene Station oder wenigskens eine Haltestelle erhalten. In den Fadrifseservoirs zwischen Ziegelbrücke-Niederunnen erblicken wir bei der Wichtigkeit der Sache kein ernstliches Hindernis. Den neuen Bahnhof Weesen würden wir mehr östlich verlegen, d. h. näher an See und Stadt, aber nicht direkt an die Linth, um Platz zur Entwicklung zu gewinnen und die Linie schöner zu halten.



## Berichiedenes.

Bestschweizerisches Technikum in Biel. Um Schlusse des Sommersemesters haben nachbezeichnete Jünglinge Diplome als Elektrotechniker erhalten:

All. Möckli, Basadingen (Thurgau); Gaston Matile, Besançon (Frankreich); Paul Müller, von Oberdorf in Viel; Charles Mieville, Montreux; William Flotivont, Bevilard; Girsch Margolin, Bobruisk (Rußland); Plinto Galeazzi, Mendrisio (Tessin); Kurt Beck, Viel; Emile Liard, Paris; Joseph Littmann, Moskau; Hans Hald, Viel; Vicente Martinz-Diaz, Ferrol (Spanien); Michelangelo Vedrazzini, Campo (Tessin).

Unglücksfälle im Banwesen. Basel, 23. Aug. An der Hegenheimerstraße Nr. 30, wo ein zweiter Stock aufgeseht werden sollte, stürzte am Dienstag abends 8 Uhr das eingedeckte Gebälk in sich zusammen. Sieben Arbeiter, deutsche und italienische Maurer und Handlanger, wurs den verletzt. Drei davon wurden in hoffnungslosem Zustande ins Spital verbracht.

— Bern, 23. Aug. Ein schweres Unglück ereignete sich Mittwoch abends in der Stadt Bern. Kurz nach halb 7 Uhr stürzte das Mittelstück des im Bau begriffenen Kulissen» und Deforationsmagazins des Stadttheaters ein. Der etwa 40 Meter lange, an die Nordseite der französischen Kirche angelehnte Bau besteht aus drei Hauptabteilungen. Der östliche und der westliche Flügel besitzen Mauern aus Ziegelsteinen, das Mittelstück, ein vorläusig noch leerer Kaum, war durch ein Dach aus armiertem Beton, System Lossier, überspahnt. Dieses Dach stürzte aus Ursachen, die noch sestzuftellen sind, ein, als noch eine Anzahl Arbeiter tätig waren. Es haben bei diesem Zusammensturz den Tod erlitten: Malers

