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: 23.07.2025

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.

Illustrirte schweizerische Handwerker-Zeitung

Praktische Blätter für die Werkstatt
mit besonderer Berücksichtigung der
Kunst im Handwerk.

Herausgegeben unter Mitwirkung schweizerischer Kunsthandwerker und Techniker
von **Walter Fenn-Holdinghausen.**

XXI. Band

Organ für die offiziellen Publikationen des Schweiz. Gewerbevereins.

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

Erscheint je Donnerstags 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 Jugendschein.

Lohnkampf-Chronik.

Eine vom Küferfachverein Zürich einberufene, von 100 Küfern besuchte Versammlung in der Eintracht beschloß nach einem Referat von Verbandssekretär Hakenholz (Bern) einstimmig, in eine Lohnbewegung einzutreten. Den Küfermeistern und den Weinhändlern soll ein Tarifentwurf eingereicht werden, in dem die zehnstündige Arbeitszeit, ein Minimallohn von 30 Fr., Freigabe des 1. Mai ꝛc. 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 vorhanden. 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 Streikkomite verabfolgt wird.

Der Streik der Erdarbeiter in Basel ist durch regierungsrätliche Vermittlung beigelegt worden. Der vereinbarte Minimallohn beträgt 36 Cts. Die Arbeitszeit wurde einheitlich auf 10 Stunden reduziert. Bisher betrug sie 11, 10½ nnd 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 Anklang 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 Zumutung wird jeder Glarner mit Entschiedenheit zurückweisen. Weder die Lage von Weesen, noch seine Bedeutung berechtigen zu einer solchen Annahme. Man passiert von Zürich kommend, schon das Eingangstor zum Glarnerland und fährt an diesem vorbei, ehe man Weesen findet. Das Eingangstor zum Glarnerland liegt ganz anderswo, man gelangt nicht auf Umwegen zu ihm. Zwischen Kerenzen und Wallensee einerseits, zwischen Linthkanal, den Biltener-, Nieder- und Oberurnerbergen anderseits liegt das schöne Glarnerunterland, eine freie, aussichtsreiche Ebene, die größte in der Nähe des Ricken-Tunnels, begrenzt von Bilten und den industriellen Orten Nieder- und Oberurnen, 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.

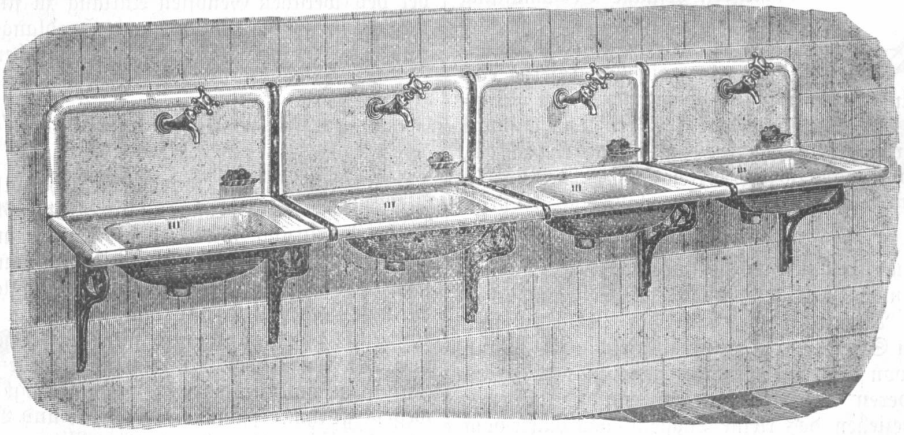
Im Vordergrund die genannten Orte und der Kerenzenberg, mit schönen Alpen und waldreichen Bergen, weiter am denkwürdigen Rauti das historische Näfels, am himmelanstrebenden Frohnalpstock das liebliche Mollis, am stolzen Wiggis Netstal, die zukünftige Zentrale des Löntschwerkes, am wuchtigen Glärnischmassiv 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. Vom 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 Vaterland zeigen. An dieses natürliche Eingangstor gehört der neuprojektierte 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 Industrieorte, wie dieses auch die Zahlen zeigen, welche Personen-, Güter- und Postverkehr aufweisen.

Es arbeiten in sechs Fabriken zirka 1400 Arbeiter. Durch Verkehrserleichterung wird nicht allein die Weiterentwicklung dieser aufblühenden Orte rasch fortschreiten, 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 Bahnhofterrain 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 bahntechnischen Standpunkte aus betrachtet, kann die Verlegung und Vereinigung des Bahnhofes Ziegelbrücke mit dem Bahnhofe Nieder-Oberurnen nur begrüßt werden. Die Vorzüge sind außerordentlich große. Abgesehen von den Kosten und der Zeitersparnis — 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 Rickentunnels und nach Verwirklichung des Splügen- oder Greinaprojektes die Strecken Sargans-Zürich zweigeleisig auszubauen, größere Rangierbahnhöfe anzulegen, um einerseits den internationalen Verkehr im Interesse der Betriebssicherheit durchführen, anderseits den gesteigerten Personen- und Güterverkehr ohne Betriebshindernisse bewältigen zu können. In der vor Nieder- und Oberurnen 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 Linthkanal und hohen Bergen eingeengten und beschränkten Lagen der Bahnhöfe Ziegelbrücke und Weesen, die Industrie die Kraft des Löntschwerkes ausnützen, sich neu anbauen, sich ent-

Munzinger & Co., Zürich

Gas-, Wasser und sanitäre Artikel en gros.

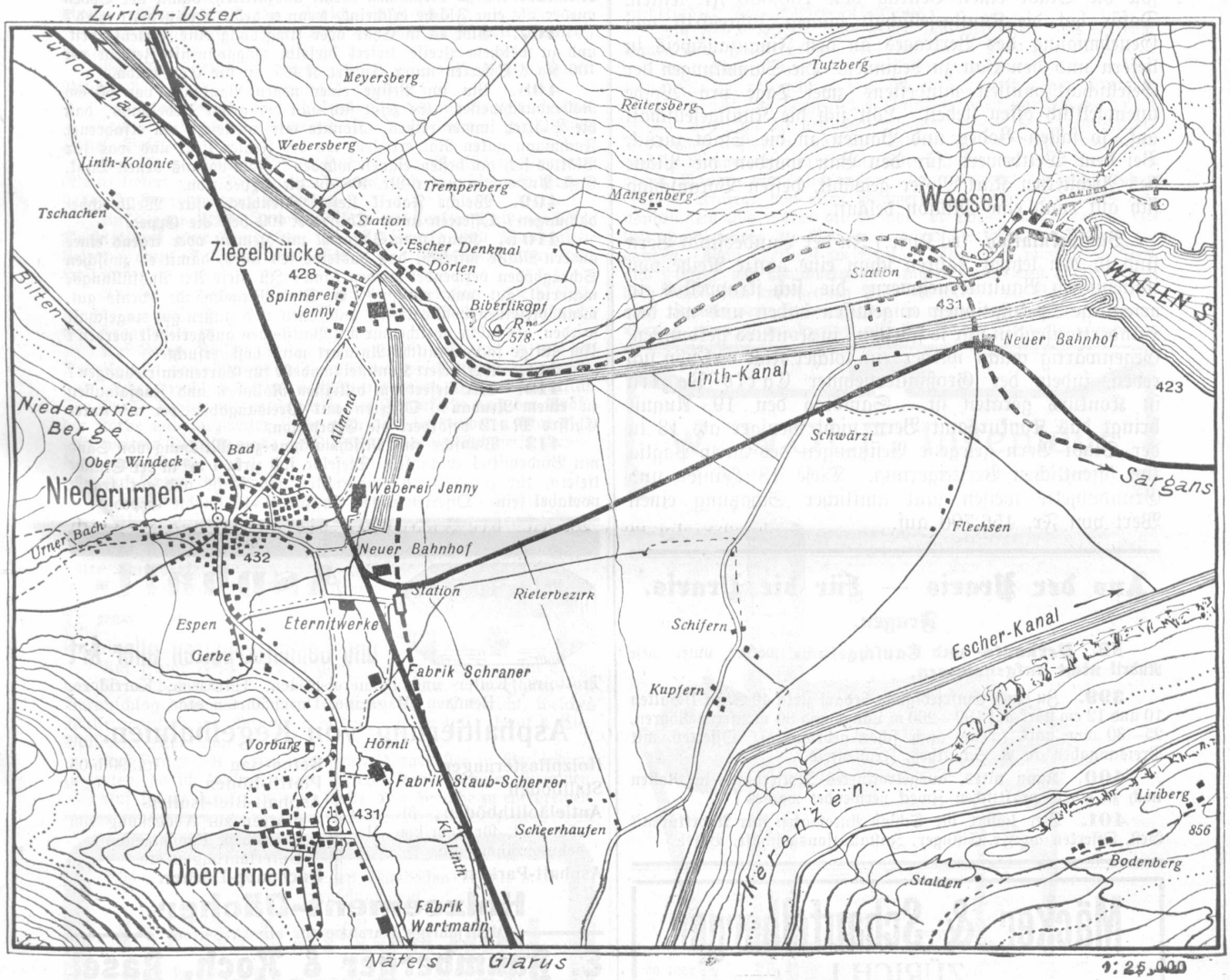
Reihen-Waschtische in Gusseisen mit Porzellan-Imperial-Emaille.



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 Geleiseanschlüsse erhalten, nicht zum mindesten zum Nutzen des Glarnerlandes, in welches zudem der Gütertransport vereinfacht und der Personenverkehr nicht mehr zersplittert wird. Besonders durch die billigen Kräfte des ganz nahen Löntschwerkes 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



dabei in die Augen und werden die rühmlichen Bestrebungen 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 Ebene beherrschenden Kanonen 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 ausgenützt wird, damit alte Fehler ausgebessert und alte Sünden wieder gut gemacht werden, muß und wird jetzt zwischen den Kantonen ein Weg zur Verständigung gesucht werden, zum allgemeinen Wohl, unter dem Gesichtspunkte einer großzügigen Eisenbahnpolitik, welche die Zukunft im Auge hat, unter Hintansetzung 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 Auskunftsgesuche oder andere die Ausstellung betreffenden Zuschriften sind an den schweizerischen Generalkommissär, Hrn. R. Simen, in Minusio (Tessin) zu richten.

Die Station Eismeer 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 Mönchsjochs, auf die Viescherhörner, 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