

Zur Eisenbahnfrage Weesen-Ziegelbrücke

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **21 (1905)**

Heft 20

PDF erstellt am: **01.09.2024**

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

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Zur Eisenbahnfrage Weesen-Ziegelbrücke.

In Nr. 171 der „Glerner Nachrichten“, wie auch in vielen andern schweizer. Blättern gibt sich der sehr pflichteifrige glernerische Einsender alle Mühe, diese Gelegenheit 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 hiersiebt 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 vorzugreifen. Daß wir nun heute aus unserer Ruhe heraustreten, hat seine Ursache darin, daß der verehrliche Einsender unsere wirtschaftliche Bedeutung in den Schatten stellen will.

Anerkennungswert sind die Darstellungen über die glernerischen 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 zirka 1500 Einwohner zählenden, bekannten, entwicklungsfähigen Amden; kein romantischer, an die Auenstraße erinnernder, neuer Verkehrsweg nach dem lieblichen Betsli mit seinen großartigen Wasserfällen, sind benannt! Sowohl für Amden wie für Betsli ist Weesen der einzige Ausgangspunkt. Welch' wichtige Ortschaften stellen hingegen Nieder- und Oberurnen auf dem Plänchen 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 Menschenfinder überzeugen und dürfen wir besonders auch auf die Beschreibung unserer Gegend im glernerischen Fremdenführer hinweisen.

Wenn wir von einem Eingangstor, beziehungsweise einer Umschlagsstation ins Glernerland 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 jetzigen Kurven am Biberlikopf und bei der Weesener Eisenbahnbrücke so starke Befürchtungen heimißt (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 ausführende Kurven eingezeichnet hat; eine solche beim Bahnhofs Niederurnen, eine zweite beim neuen Bahnhofs 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 hiezu nötige Material bezogen werden? Zudem 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 Planskizzen 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 Regierungen von Glarus und St. Gallen, beziehungsweise aus den Mitteilungen der Kreisdirektion gefolgert werden muß, kann 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-Mäfels oder Weesen-Mäfels. 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 Glernerland selbst könnte man sich nicht darüber einig, welche der beiden Linien aufzuheben wäre. Verlieren möchte man überhaupt keine derselben und darf konstatiert werden, daß, mit Ausnahme von Nieder- und Oberurnen, das ganze Glernerland durch die jetzigen Zugverbindungen 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 Geleises der ganze Weesener Bürgerboden vom Biberlikopfe 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 Verkehrsziffern; Ziegelbrücke-Niederurnen wird wie bis jetzt und auch später nur größere Zahlen im Güterverkehr aufzuweisen haben. Wenn Weesen zur Hauptumschlagsstation 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 Rückkaufgesetz geforderte Minimum der Züge die Bedürfnisfrage vollständig gelöst ist. Sowieso frequentiert Niederurnen die Station Ziegelbrücke zur Benützung der Züge gegen Zürich und Chur und Oberurnen mehr die Station Mäfels.

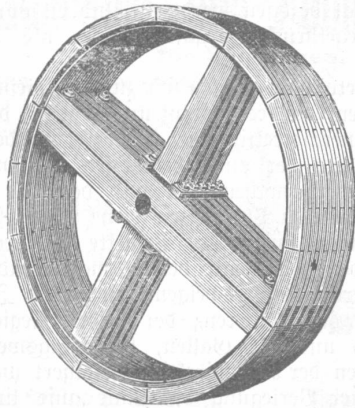
Wenn der Einsender eine Zunahme des Personenverkehrs durch die Rickenbahn erblickt, so ist zu bemerken, daß insbesondere die st. gallischen Gemeinden, und speziell Weesen, für den Bau der Ricken- und Bodensee-Loggenburgbahn große Opfer gebracht und dadurch ein spezielles Recht auf die Verkehrszuleitung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

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

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.

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.

== Bedeutendes Lager. ==

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 Fremdenzugang zu heben, so können wir nicht begreifen, daß derselbe nicht einzieht, daß es im eigenen großen Interesse liegt, wenn Weesen und nicht Ziegelbrücke hiefür die Ausgangsstation ist und bleibt. Der hinsichtlich Fremdenverkehr nicht zu unterschätzende Kerenzerberg wird ebenfalls mit uns hiefür einstehen. Ziegelbrücke-Niederurnen wird und kann sich nie als eine Sammelstelle 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 jetzt bestehenden Bahnverhältnisse wird das glarnerische Unterland bezüglich der Entwicklung auf industriellem Gebiete absolut keine Einbuße erleiden.

Wenn die S. B. W. überall im Sinne des glarnerischen Einsenders 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 Bundesfällen keinen Wert.

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

Der Verkehrsverein Weesen.

Arbeits- und Lieferungs-Übertragungen.

(Amtlich Original-Mitteilungen.) Nachdruck verboten.

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

Die Erstellung eines Teilstückes der Zylisterasse in St. Gallen,

zwischen Jigenstraße und Paradiesstraße, an B. Koffi-Zweifel in St. Gallen.

Umbau des früheren Turnlofals im Knabenpulschulhaus in Zug. Erd- und Maurerarbeit an J. Landis, Baumeister; Zimmermannsarbeit an Rob. Vanzer; Schreinerarbeit an Thomas Brandenberg; Glaserarbeit an Alois Schwerzmann; Malerarbeit an Eduard Fehrlin; Steinmetzarbeit an Jos. Heß; Parquetarbeit an Gebrüder Dorn, alle in Zug.

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

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

Bekubung für das Schiff und die Emporen für den evangel. Kirchenbau in Altstätten an die Schreinermeister Kuster, Bischof und Wihler in Altstätten. Bauführer: H. Wirz.

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

4 Transformatorgebäude für das Elektrizitätswerk Töb. Die Grab-, Maurer- und Betonarbeiten an H. Leemann, Baugeschäft, Töb; Schlosserarbeiten an J. U. Erb, Schlossermeister, Töb.

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

Wohnhausanbau für H. Gubler-Hoh in Jehratorf. Sämtliche Arbeiten an Romeo della Santa in Jehratorf. Bauleitung: Rittmeyer & Furrer, Architekten, Gertrudstraße 14, Winterthur.

Schulhausbau Brouschhofen. Erdarbeit an Jean Schmidhauser; Maurer- und Kunststeinarbeit 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. Gräbeler-Baumann, Architekt, St. Gallen.

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

Erstellung einer Zentralheizung in der obernorganischen Verpflegungsanstalt im Dettenbühl zu Wiedlisbach an Albert Scherrer, vorm. Gebrüder Scherrer, Zentralheizungsanstalt, in Neunkirch (Schaffhausen). Bauführer: Hermann Sieber, Ingenieur, Basel.

Arth-Nigi-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 Nigi-Kulm an die Firma Gustav Gopweiler & Cie. in Bendikon übertragen.

Wasser-Verjorgung Dünnershaus bei Erlen (Thurgau). Bau des Reservoirs mit 400 m³ Inhalt an Froté, Westermann & Co., Zürich; Zuleitung zum Reservoir, Armatur desselben und Rohrnetz mit Hauszuleitungen an Jean Müller-Egloff in Amriswil. Bauleitung: Ingenieurbureau Kürsteiner, St. Gallen.

Wasser-Verjorgung Sachseln (Obwalden). Grabarbeiten an P. Garovi, Bauunternehmer; Reservoir an Ant. von Ab, Maurer; Gußrohren an Mechaniker Ant. Sigrift; galvanisierte Röhren an A. v. Moos, Schmied, alle in Sachseln.