

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 8 (1892)

Heft: 49

Artikel: Ueber das städtische Strassenbahnprojekt St. Gallen

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-578505>

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: 16.01.2026

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

Nr. 49

Organ
für
die schweizer.
Meisterschaft
aller
Handwerke
und
Gewerbe,
deren
Zünfte und
Vereine.

Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung

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

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

VIII.
Band.

Organ für die offiziellen Publikationen des schweiz. Gewerbevereins.

Erscheint je Samstags und kostet per Quartal Fr. 1. 80, per Jahr Fr. 7. 20.
Inserate 20 Cts. per 1spaltige Petitzeile, bei größeren Aufträgen
entsprechenden Rabatt.

St. Gallen, den 4. März 1893.

Wochenspruch: Wohl oft fand ich, was Aug' und Herz ergöhte,
Doch nie, was meine Heimat mir ersetzte!

Ueber das städtische Straßen- bahnprojekt St. Gallen

hat Herr Architekt Dürler in einer
Versammlung in der „Walshalla“
ein längeres Referat gehalten.
Nach Beleuchtung aller heute be-
kannt'n Systeme bezeichnete der
Referent dasjenige mit Gasmo-
toren (System Lührig) als für die Verhältnisse St. Gallens

das vorzüglichste und billigste; in der Schweiz ist bereits
eine Trambahn dieses Systems im Bau begriffen, nämlich
diejenige von Neuenburg nach St. Blaise.

Die Wagen dieses Tramfystems, das in Deutschland viel-
fach im Betriebe steht, sind den elektrischen Wagen und Luft-
druckwagen ähnlich, sie sind zu 14 Sitz- und 11 Stehplätzen
berechnet und sehen so gefällig und elegant aus wie alle
andern Trambwagen. Die Wagen fahren geräuschlos und
sicher, können jederzeit beliebig anhalten, vor- und rückwärts-
fahren, scharfe Kurven und ziemliche Steigungen gefahrlos
überwinden, sie üben keine nachtheilige Wirkung auf die
Straßenbede aus und belästigen nicht durch Abdämpfe, Ruß
oder Funken. Im Winter können die Wagen ohne Kosten
geheizt werden. Durch den Betrieb mit Gas fällt der Stadt
eine schöne Einnahmequelle zu.

Das zum Betriebe nötige Gas würde von der städtischen
Gasanstalt weg vermittelft eines 7pferdigen Motors und Gas-
kompressoren in die Gasbehälter hineingepreßt bis zu vier
Atmosphären Spannung. Diese Behälter oder Caisson liegen

unter den Sitzen im Trambwagen und sind auf einen Druck
von 8 Atmosphären erprobt. Die Füllung hätte per Tag
nur zweimal zu geschehen, da jede Füllung, die zudem nur
3—5 Minuten Zeit beansprucht, für den Dienst von 4
Stunden, resp. für 40 Fahrkilometer genügt.

Die Trambwagen selbst werden durch zwei Gasmotoren
betrieben, welche rechts und links unter dem Boden der
Wagen und außerhalb der Wagenräder liegen. Die zwei
Schwungräder liegen in der Mitte der beiden Wagenwände
und haben zirka 1,20 Meter Durchmesser. Die beiden Mo-
toren arbeiten zusammen, können es aber auch selbständig.

Die mechanischen Vorrichtungen zur Uebertragung der
Motorenkraft auf die Wagenachsen liegen unter dem Boden
der Wagen zwischen den vier Laufrädern. Zur Verdeckung
der Gasmotoren und der Schwungräder reichen die Außen-
wände der Wagen (von Blech) etwas weiter gegen den
Straßenboden als bei gewöhnlichen Bahnen.

Zum Lenken von Gasmotor und Bremse sind auf der
vordern Plattform über dem Spritzblech ein horizontales Rad
und am Fuß des Bleches zwei Hebel montiert. Der eine
derselben regliert durch Umstellen den Vorwärts- oder Rück-
wärtslauf der Wagen; der andere regliert die kleinere oder
größere Gaszufuhr zu den Gasmotoren. Das horizontale
Rad übt die Uebertragung der Gasmotorenkraft auf das
Triebwerk aus und zieht die Bremsen an. Ist der Wagen
auf einer Endstation oder Sackstation angekommen, so nimmt
der Wagenführer die beiden Hebel und das Rad von der
einen Plattform, montiert sie auf die andere Plattform und
ist in einer halben Minute bereit zur Rückfahrt.

Das in Aussicht genommene Tramway umfaßt 4 Haupt-
routen mit zusammen 10,4 Kilometer, nämlich: 1. Bruggen-
Rosenbergstraße-Viehmarkt-Hochplatz. — 2. Sonnenberg.
St. Leonhardstraße-Helvetia-Bahnhof-Poststraße-Union. —
3. Hochplatz-Horshamerstraße-St. Fiden-Neudorf. — 4. Stein-
lin-Plaktor-Langgasse-Heiligkreuz.

Die Baukosten mit 19 Wagen à 25,000 Fr. nebst In-
ventar, Remisen etc. sind veranschlagt zu 1,040,000 Fr. oder
rund 100,000 Franken per Bahnkilometer.

Herr Architekt Dürler bemerkte am Schlusse seiner Aus-
einandersetzungen, das Lüthrig'sche Trambahnsystem sei derart,
daß ein weiteres und intensiveres Studium der Sache für
St. Gallen und Umgebung nur von gutem sein könne.

Verschiedenes.

**Zur ersten Delegiertenversammlung des schweizerischen
Malermeistervereins** hatten sich im „Pflaumen“ in Zürich an
50 Mitglieder eingefunden. In Sachen der Berufskrank-
heiten hat der Vorstand dem Bundesrat eine Initiative ein-
gereicht, die Bleikolik möge nicht unter die haftpflichtigen
Krankheiten eingereiht werden, und es soll in allen Landes-
teilen ein gleiches Verfahren beobachtet werden. Die Be-
zogenen hatten ausgeführt, die Bleikolik sei eine Krankheit,
kein Unfall, sie sei nur eine Nebenkrankheit bei anderen Er-
scheinungen, bei richtiger Lebenshaltung sei sie zu vermeiden,
es sei keine Versicherung erhältlich etc. Die Versammlung
acceptierte diesen Standpunkt und gewärtigt die Antwort des
Bundesrates. Bern und Basel haben diese Krankheit trotz
Einsprache der Meister der Haftpflicht unterstellt. Ueber die
Vorlage von Arbeitskarten oder Arbeitsbüchern als Ausweis
und Ersatz der Zeugnisse entspann sich eine ähnliche Dis-
kussion wie in den deutschen Kreisen der Interessenten. Die
Mehrheit beschloß, Arbeitsbücher einzuführen. Am Schlusse
der Versammlung langte betreffend Berufskrankheiten fol-
gende Antwort des Bundesrates ein: Art. 5 des Haftpflicht-
gesetzes bevollmächtigt die Behörden, die einschlägigen Krank-
heiten zu nominieren; er hat durch einen Erlaß hierunter
die durch Blei entstandenen eingereiht. Wenn der Vollzug
dieser Erlasse, wie behauptet werde, nicht in allen Kantonen
ein gleichmäßiger sei, so müssen zum Einschreiten bestimmtere
Thatsachen vorgebracht werden. Das Gesetz aufzuheben, sei
angesehen der bevorstehenden Neugestaltung unzulässig. Ueber-
gens kommen Krankheiten, die auf Blei zurückzuführen seien,
selten vor. Der Bundesrat könne daher dem Wunsche der
Maler nicht entsprechen. Die Versammlung erklärte hierauf,
der Vorstand habe sofort Schritte für Versicherung gegen
jene Krankheit zu thun.

Holzschneiderei-Industrie. Am letzten Donnerstag und
Freitag wurde die Brienzner Schnitzerei-Ausstellung für Chi-
cago von den eidgenössischen Experten, den H. H. Architekt
Jung, Prof. Regel und Hr. Dachselt von Bern, sowie durch
Herrn Regierungsrat v. Steiger inspiziert. Alle diese Herren
waren voll Lobes sowohl über die Quantität, als die Qualität
der für die weite Reise bestimmten Produkte. Und allerdings,
wer schöne Schnitzwaren sehen und sich von den großen
Fortschritten überzeugen will, welche unser Kunstgewerbe in
der letzten Zeit sowohl in naturalistischer, als in stilisirten
Arbeiten gemacht hat, der komme und sehe.

Schweizerischer Normal-Lehrvertrag. Eltern, Pflege-
eltern, Anstalts-Vorsteher, Waisenbehörden u. s. w., sowie
Gewerbetreibende, Handwerksmeister, welche in den Fall
kommen, Lehrverträge abzuschließen, werden daran erinnert,
daß der Zentral-Vorstand des Schweizer. Gewerbevereins nach
vorheriger Begutachtung durch Fachkundige aller Berufsarten
einen Normal-Lehrvertrag festgestellt hat, welcher jederzeit in
deutscher oder französischer Sprache gratis bezogen werden
kann durch das Sekretariat des Schweizer. Gewerbevereins
in Zürich, sowie von den Gewerbemuseen, Muster- und Modell-

sammlungen, öffentlichen Arbeitsnachweisbüreux und Gewerbe-
vereinsvorständen.

In gleicher Weise hält der Schweizer. gemeinnützige
Frauenverein (Frau Billiger-Keller in Lenzburg oder Frau
Boos-Fegher in Zürich-Niesbach) Vertragsformulare für Lehr-
töchter gratis zur Verfügung.

Es wird Jedermann empfohlen, diese Formulare nötigen-
falls zu benutzen und ihre allgemeine Einführung zu fördern,
damit die so notwendige schriftliche Abfassung der Lehrver-
träge immer mehr zur Geltung gelangen kann. Auf diesem
Wege wird nach und nach tatsächlich ein Stück schweizerischer
Rechtseinheit verwirklicht.

Die Herren Gebrüder Troller u. Komp. in Luzern
vergrößern ihre elektrische Zentrale in Thorenberg um eine
weitere Turbine samt Dynamos von 600 HP., beide direkt
mit einander gekuppelt. Die Turbine wird von Theodor
Bell u. Komp. in Arians, die Dynamo von Brown, Boveri
u. Komp. in Baden gebaut. Die letztere wird die größte
Dynamo sein, die bis jetzt in der Schweiz zur Ausführung
und Aufstellung gekommen ist; ihr Durchmesser wird über
5 m betragen.

Wasserversorgung. Die Zivilgemeinde Theilingen-
Weßlingen beschloß mit großem Mehr, eine Wasserversorgung
mit Hydranten zu erstellen, ebenso Rümlang.

Eidgenössisches Postgebäude Freiburg. Am letzten
Montag waren die Herren Bundesrat Zemp, Oberpostdirektor
Luz, Telegraphendirektor Fehr, der Direktor der eidgenössischen
Bauten Flückiger und Kreispostdirektor Delessert in Freiburg
und berieten mit den dortigen Behörden über den Bau eines
Postgebäudes. Einmütig wurde die Notwendigkeit eines Neu-
baues anerkannt.

Die Notiz über den Zuger Kirchenbau ist dahin zu
ergänzen, daß allerdings Projekte mit den hohen Baukosten
von 800,000 Fr. eingekantet wurden, daß aber z. B. das
erstprämierte Projekt von Architekt Moser, auf gleichen Grund-
lagen berechnet, eine Baukosten von 430,000 Fr. aufweist.
Da dieses Projekt ohne Schaden noch reduziert werden kann,
so wäre es wohl möglich, dasselbe mit den vorhandenen
Mitteln in Einklang zu bringen.

Bauwesen in Luzern. Der Luzerner Große Stadtrat
hat einen Kredit von 100,000 Fr. für Erweiterung des
prachtvoll gelegenen Schweizerhofquais genehmigt, dagegen
weitere Projekte der Erstellung eines Quais am rechten Neuf-
ufer bis unter die Egg und der Erstellung eines Verbindungs-
steiges über die Neuf vom Theater bis unter die Egg ver-
worfen, resp. auf unbestimmte Zeit verschoben. Genehmigt
wurden auch Vorschläge des engern Stadtrates zur Durch-
führung der Katastervermessung der Stadtgemeinde innert 10
Jahren, von 1894 an, mit einem Kostenvoranschlag von
267,000 Franken.

Der Löwe von Luzern, die herrliche Schöpfung Thor-
waldens, verwittert nach und nach und man studiert eifrig
daran herum, den Zerfall möglichst lang hinauszuhalten. Das
soll besonders geschehen, daß der Wasserzufluß vom Hügel
her möglichst aufgehoben und die Steinmasse vor Frost be-
wahrt wird. Zu ersterem Zwecke soll ein Schutzstreifen Land
(etwa 911 Quadratmeter) für die Gemeinde erworben werden,
und zwar auf dem Expropriationswege, was die Regierung
bereits bewilligt hat. Um das Denkmal vor Frost zu schützen,
muß der jetzige Abschluß im Winter durch einen förmlichen
Holzbau mit mehrfachen Wandungen ersetzt werden, der gegen
die Winterfalte möglichst isoliert und überall so dicht an den
Felsen anschließt, daß das Eindringen der Niederschläge ver-
hindert wird. Die Konstruktion soll ein leichtes Abbrechen
und Wiederaufrichten ermöglichen. Auch auf die Konservierung
des Steins durch Imprägnierung soll Bedacht genommen
werden. So lange der Felsen nicht annähernd trocken gelegt
ist, sind aber solche Vorkehren zu verwerfen; wenn nämlich
innerhalb der durch Imprägnierung erzeugten festen Kruste
der feuchte Stein gefriert, so ist zu fürchten, daß dann die