

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>

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

Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung.

Praktische Blätter für die Werkstatt
mit besonderer Berücksichtigung der

A 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 Samstag und kostet per Quartal Fr. 1. 80, per Jahr Fr. 7. 20.
Inserate 20 Cts. per 1spaltige Petitszeile, 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 ersehnte!*

Ueber das städtische Straßen- bahuprojekt St. Gallen

hat Herr Architekt Dürler in einer Versammlung in der „Walhalla“ ein längeres Referat gehalten. Nach Beleuchtung aller heute bekannt'n Systeme bezeichnete der Referent dasjenige mit Gasmotorwagen (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 Nuenburg nach St. Blaize.

Die Wagen dieses Tramsystems, das in Deutschland vielfach im Betriebe steht, sind den elektrischen Wagen und Luftdruckwagen ähnlich, sie sind zu 14 Sitz- und 11 Stehplätzen berechnet und sehen so gesällig und elegant aus wie alle andern Tramwagen. Die Wagen fahren geräuschlos und sicher, können jederzeit beliebig anhalten, vor- und rückwärtsfahren, scharfe Kurven und ziemliche Steigungen gefahrlos überwinden, sie üben keine nachteilige Wirkung auf die Straßendecke aus und belästigen nicht durch Abdämpfe, Rütt 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 vermittelst eines 7pferdigen Motors und Gas-kompressoren in die Gasbehälter hineingepräst bis zu vier Atmosphären Spannung. Diese Behälter oder Caissone liegen

unter den Sitz'n im Tramwagen 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 Tramwagen 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 Motoren 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 Außenwände der Wagen (von Blech) etwas weiter gegen den Straßenboden als bei gewöhnlichen Bahnen.

Zum Lenken von Gasmotor und Bremse sind auf der vorderen Plattform über dem Spritzblech ein horizontales Rad und am Fuß des Bleches zwei Hebel montiert. Der eine derselben regelt durch Umstellen den Vorwärts- oder Rückwärtslauf der Wagen; der andere regelt 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 Tramnetz umfaßt 4 Hauptrouten mit zusammen 10,4 Kilometer, nämlich: 1. Bruggen-Rosenbergstraße-Biehmarkt-Hechtplatz. — 2. Sonnenberg-St. Leonhardstraße-Helvetia-Bahnhof-Poststraße-Union. — 3. Hechtplatz-Morschacherstraße-St. Fiden-Nendorf. — 4. Steinlin-Platztor-Lauggasse-Heiligkreuz.

Die Baukosten mit 19 Wagen à 25,000 Fr. nebst Inventar, Remisen &c. sind veranschlagt zu 1,040,000 Fr. oder rund 100,000 Franken per Bahnkilometer.

Herr Architekt Dürler bemerkte am Schlusse seiner Ausführungen, das Lüthrig'sche Trambahnssystem 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 "Pfauen" in Zürich an 50 Mitglieder eingefunden. In Sachen der Berufskrankheiten hat der Vorstand dem Bundesrat eine Initiative eingereicht, die Bleikolit möge nicht unter die haftpflichtigen Krankheiten eingereiht werden, und es soll in allen Landesteilen ein gleiches Verfahren beobachtet werden. Die Vertretenen hatten ausgeführt, die Bleikolit sei eine Krankheit, kein Unfall, sie sei nur eine Nebenkrankheit bei anderen Erscheinungen, bei richtiger Lebenshaltung sei sie zu vermeiden, es sei keine Versicherung erhältlich &c. 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 Erfolg der Zeugnisse entspann sich eine ähnliche Diskussion wie in den deutschen Kreisen der Interessenten. Die Mehrheit beschloß, Arbeitsbücher einzuführen. Am Schlusse der Versammlung langte betreffend Berufskrankheiten folgende Antwort des Bundesrates ein: Art. 5 des Haftpflichtgesetzes bevollmächtigt die Behörden, die einschlägigen Krankheiten zu nominieren; er hat durch einen Erlaß hierunter die durch Blei entstandenen eingereiht. Wenn der Vollzug dieser Classe, wie behauptet werde, nicht in allen Kantonen ein gleichmässiger sei, so müssen zum Einschreiten bestimmtere Thatsachen vorgebracht werden. Das Gesetz aufzuheben, sei angehoben der bevorstehenden Neugestaltung unzulässig. Uebrigens 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.

Holzschnitzlerei-Industrie. Am letzten Donnerstag und Freitag wurde die Brienzer Schnitzlerei-Ausstellung für Chicago von den eidgenössischen Experten, den 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 stilisierten Arbeiten gemacht hat, der komme und sehe.

Schweizerischer Normal-Lehrvertrag. Eltern, Pflegeeltern, 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 Arbeitsnachweishäusern und Gewerbevereinsvorständen.

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

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

Die Herren Brüder 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 Kriens, 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 Thellingen-Weizlingen beschloß mit großem Mehr, eine Wasserversorgung mit Hydranten zu erstellen, ebenso Rümlang.

Eidgenössisches Postgebäude Freiburg. Am letzten Montag waren die Herren Bundesrat Zemp, Oberpostdirektor Lutz, 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 Neubaus anerkannt.

Die Notiz über den Zugger Kirchenbau ist dahin zu ergänzen, daß allerdings Projekte mit den hohen Bausummen von 800,000 Fr. eingesandt wurden, daß aber z. B. das erstprämierte Projekt von Architekt Moser, auf gleichen Grundlagen berechnet, eine Bausumme 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 Errichtung eines Quais am rechten Reussufer bis unter die Egg und der Errichtung eines Verbindungssteges über die Reuss vom Theater bis unter die Egg verworfen, resp. auf unbestimmte Zeit verschoben. Genehmigt wurden auch Vorschläge des engern Stadtrates zur Durchführung der Katastervermessung der Stadtgemeinde innert 10 Jahren, von 1894 an, mit einem Kostenvoranschlag von 267,000 Franken.

Der Löwe von Luzern, die herrliche Schöpfung Thorwaldsens, verwittert nach und nach und man studiert eifrig daran herum, den Zerfall möglichst lang hinzuhalten. Das soll besonders geschehen, daß der Wasserzufluss vom Hügel her möglichst aufgehoben und die Steinmasse vor Frost bewahrt 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 Abfluß im Winter durch einen förmlichen Holzbau mit mehrfachen Wandungen ersezt werden, der gegen die Winterkälte möglichst isoliert und überall so dicht an den Felsen angeschleift, daß das Eindringen der Niederschläge verhindert wird. Die Konstruktion soll ein leichtes Abbrechen und Wiederaufrichten ermöglichen. Auch auf die Konservierung des Steins durch Imprägnirung 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