Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 29 (1913)

Heft: 6

Artikel: Die Versorgung des Kantons St. Gallen mit elektrischer Energie

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-576505

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: 16.10.2025

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

eifrig ventilierte Angelegenheit eine befriedigende Lösung gefunden, die man auch zu einem guten Ende führen wird, zumal die Opferfreudigkeit der Bürger und der

Gemeinde außer Frage fteht.

In Romanshorn war nun endlich am 4. Mai der von einigen Zwängern provozierte Wiederermägungs= beichluß beireffend den Bauplat für das längft beichloffene neue Sefundarschulhaus zur Bemeindeabstimmung gekommen. Der erfte, mit großem Mehr gefaßte Beschluß war auf den fog. Dorfbachplat gefallen, auf ein schönes, fretes Wiesenterrain im Nordwesten des Dorfes. Dieser Dorfteil ift bei ber rapiden Entwicklung Romanshorns in unverantwortlicher Weise all die Jahre hindurch vernachlässigt worden, und nun machen sich die Unwohner jenes Quartiers energisch ans Werk, um demselben ebenfalls normale Entwicklungsmöglichkeiten zu verschaffen. Es find Strafen absolut notwendig und die Gesundheits: behörden verlangen dringend die Kanalisation. Der Bau des Sekundarschulhauses auf diesem Areal wird die Befriedigung all dufer Bedürfniffe ungemein erleichtern, und da der Plat zudem vom Quartierverein gratis zur Berfügung gestellt wird - ein Geschent von rund 40,000 Franken - fo mare es ein Schildburgerftreich, wenn man ben vor einem Jahre mit großem Mehr gefaßten Beschluß wegen ein paar Privatintereffenten umgestoßen hatte. Diese Blatfrage ift nun befinitiv entschieden, und wird mit dem Bau begonnen werden konnen; er ift ein absolut dringendes Bedürfnis und die Blankonkurreng hat auch bereits ftattgefunden mit dem Erfolge, daß wir nun allem Unschein nach ein mufterhaftes, architettonisch ichones und modern eingerichtetes Schulhaus befommen, das eine stolze Zierde des dort einst werdenden Quartiers sein wird. Die Kosten werden allerdings unser ohnehin fehr gespanntes Budget ftart belaften. Allein es gibt nun einmal kein längeres Zuwarten mehr. Über kurz ober lang muß auch der Kindergarten eine Bergrößerung seines Heims anstreben, da das jezige Gebäude längst nicht mehr ben Bedürfniffen genügt.

Auch die Gemeinde Horn, die vor noch nicht so langer Zeit ein neues Primarschulhaus erstellt hat, wird in furzer Zeit an den Bau eines neuen Sekundarschul-

hauses denken muffen.

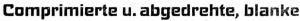
In Steekborn freut man sich an dem raschen und flotten Fortschreiten des Turnhallebaues, der weit und breit unter den ländlichen Bauten dieser Art nicht seineszgleichen sinden wird. Derselbe erfordert einen Kostenzauswand von Fr. 62,000 und wird nicht nur nach den modernsten Ansprüchen und technischen Neuerungen erbaut, sondern er wird auch Einrichtungen erhalten, die das Gebäude noch andern Zwecken dienstbar macht. Der Bau ist bereits über die Aufrichtung des Dachstuhles hinaus gediehen und er soll nun so gefördert werden, daß die Eröffnung noch im Lause des Sommers erfolgen kann.

Die Versorgung des Kantons St. Gallen mit elektrischer Energie.

Die Settion St. Gallen des Schweizerischen Techniferverbandes hatte sich den Industrieverein, den Ingenieur, und Architektenverein, den Gewerbevers band und die Naturwissenschaftliche Gesellschaft in den großen Saal des Hotels "Schiff" zu Gaste geladen, um einen Bortrag von Herrn Gemeinderat Rauch, Bettelbäassistent der kantonalen Elektrizitätsversorgung, über die Bersorgung des Kantons mit Elektrizität anzuhören. Die Bersammlung war recht gut besucht. Einleitend beschässtigte sich der Reserent mit den Zielen der elekt

trischen Kraftversorgung im allgemeinen und zeigte, wie sich auch bei uns in der Schweiz anfänglich sozusagen ausschließlich das private Kapital die Erstellung von elektrischen Kraftquellen und Berteilungsnehen angelegen sein ließ. Erst später ließen sich auch öffentliche Gelder sür diesen Zwect gewinnen und Gemeinden wie Kantone richteten ihr Augenmert auf dieses neue Gebiet. Bahnbrechend in dieser Beziehung sind in der Schweiz die Kantone Freiburg, Waadt und Bern vorangegangen, dann auch die Kantone Schaffhausen und Zürich, die das gleiche Ztel auf verschiedenen Wegen zu erreichen suchten.

Der Kanton St. Gallen stand im Bereiche des Eleftrizitätswerks Rubel, Der Kraftwerke Beznau Löntsch, der Kraftversorgung Bodensee-Thurtal, Altstätten: Berneck und einer größern Ungahl fleinerer privater und fommunaler Werke. Die Erhebung einer Enquete durch den Staat über die Ausdehnung und Stärfe der Gleftrigitäts verforgung im gangen Kanton zeigte, daß wir immer noch rund 40 Gemeinden aufzuweisen hatten, die ohne Elektrizität waren und daß überhaupt noch fehr große Lücken bestanden, so im Alt, Reu und Obertoggenburg, im Fürftenland, im Seebezirt und Gafter, im Oberland, Rheintal usw. Für den Staat lag also noch ein großes Die große Frage war, wie der Staat fich Feld brach. auf diesem Bebiete betätigen folle, da er nicht über hinreichende Kraftquellen ohne weiteres verfügen fonnte. Sich von Anfang an folche zu ersteller, ging nicht gut an, da eine zu lange Beit bis zu beren Inbetriebsetzung hatte verstreichen muffen, mahrend welcher es den frafligen privaten Werken wohl gelungen ware, sich neues Absatgebiet zu erobern, sodaß für die Tätigkeit des Staates nicht mehr viel Lohnendes übrig geblieben mare. Man fand denn auch, daß es richtiger ware, vorerst ben Strom von bestehenden Werken zu faufen und bann auf eigenen Berteilungsneten nach den verschiedenen Kantons= teilen und zu den neuen Stromabnehmern zu leiten. Bon Direktor Wagner in Zürich wurde ein generelles Projekt ausgearbeitet, das allerdings später verschiedener Ande= rungen bedurfte. Nachdem der Große Rat die Basis für eine kantonale Kraftversorgung geschaffen hatte, wurde die Durchführung des Projettes mit anerkennenswerter Energie an die hand genommen. Unterhandlungen mit den Kraftwerken Beznau-Löntsch führten zu einem Abtommen auf übergang aller ihrer Unlagen im Seebezirk und Gafter, und gleichzeitig wurde mit diesem Unternehmen auch ein Kraftlieferungsvertrag abgeschloffen. Dann wurden auch die Anlagen des Verteilungsnetes Altstätten-Berneck, das den Strom vom Binnenkanalwert des Staates bezog, angekauft, ebenso das Berteilungsnet auf ft. gallischem Gebiete der Bodenfee: Thurtal-





Montandon & Cie. A.-G., Biel

Blank und präzis gezogene



jeder Art in Eisen u. Stahl

Kaltgewalzte Eisen- und Stahlbänder bis 210 mm Breite.

Schlackenfreies Verpackungsbandeisen

gesellschaft, und auch das Kubelwerk ging insofern in ben Befit bes Staates über, als berfelbe faft alle Attien dieser Gesellschaft — bis auf 18 Stück — fäuflich sich erwarb, die Aftiengesellschaft als solche wegen wasser-rechtlichen Gründen formell aber noch bestehen blieb, oahrend der ganze Betrieb aber tatsächlich in die Hand der Organe der fantonalen ft. gallischen Elektrizitätsverforgung gelegt murde. Damit mar die Grundlage für den Ausbau und die Entwicklung der fantonalen Glettrigitatsverforgung gegeben. Der Gedanke auf Erftellung eines eigenen staatlichen Eleftrizitätswerfes trat damit etwas zuruck, da es auch mit der Kraftversorgung nunmehr teine weiteren hinderniffe mehr hatte. Dem Unternehmen stand das Rubelmert zur Berfügung, das Glettrigitätswert am Binnenkanal in Montlingen-Blatten-Lienz, mit den Beznauwerken mar früher schon ein Rraft: lieferungsvertrag abgeschloffen worden, und dazu gelang es dann noch auch mit dem Zürcher Albulawerk: ein gunftiges Abkommen zu treffen. Seute führt eine Rraftleitung, die vom Albulawert gespiesen wird, hinunter durch das Werdenberg und das Rheintal nach der Zentrale Montlingen; die Beznauwerke versorgen mit ihrer dem Staate zu liefernden Krast die Linthgegend und bringen Energie hinüber ins Toggenburg. Wattwil aus gehen Leitungsftränge nach allen Richtungen Auch wurde eine direkte Berbindung mit dem Rubelmert hergestellt, das sich also ebenfalls fremder Kraft bedienen fann. Gehr zu begrußen mare nun auch noch eine besondere Berbindungsleitung zwischen Montlingen und dem Rubelwerke, womit der Anschluß an die Albulakraft ge schaffen mürde.

Herr Rauch führte die Bersammlung dann in recht instruktiver Weise ein in die verschiedenen Anlagen des Staates, in das Aubelwerk mit seiner gewaltigen Entwicklung, die verschiedenen Unterstationen, zeigte in kurzen Bügen den großen, doch einsachen Berwaltungsapparat der kantonalen Elektrizitätsversorgung und ergänzte seine Aussührungen durch Lichtbilder. Der Bortrag fand lebhaften Beisall und wurde vom Vorsitzenden, herrn Beer, mit warmen Worten verdankt. ("St. Galler Tagbl.")

Schienenlose Zahnen das künftige Transportmittel für verkehrsarme Gegenden.

Bon Ingenieur Rillias, Schlieren bei Burich.

Erst vor 65 Jahren hat die erste Lokomotive den Einzug in die Schweiz gehalten, von wenigen weitsichtigen Köpfen willkommen geheißen, von der großen Menge mit Mißtrauen, ja Spott und offenen Widerstand empfangen.

Und heute? — Wie auf einem engmaschigen Neh durchfährt die nun so stolze Tochter der Technik unsere Gauen, Berkehr und Industrie, Berdienst und Wohlsstand als ersehnte Gaben austeilend. Es ist deshalb nicht verwunderlich, daß die einzelnen abgelegenen Ortsschaften mit beißem Bemühen um einen Bahnanschluß werben und sür einen solchen ost schier unerschwingliche Opser sich auferlegen.

Besonders seitdem die elestrische Energie eine weitere Ampassung des Bahnbetriebes an die lokalen Berfehrsverhältnisse ermöglicht hat, wachsen die Projekte denn auch sormlich aus dem Boden, Projekte, welche nur den einen Fehler haben, daß sie auf Jahrzehnte hinaus Projekte bleiben mussen. Denn wenn es vom Kriege heißt, es ersordere Geld, Geld und abermals

Geld, so gilt dieses fatale Wort nicht minder von den Bahnen, seien es große oder kleine.

Eine Bahnlinie, welche lebensfähig bleiben soll, muß deshalb so viel Berkehr erhalten, daß zum mindesten deren direkte Betriedskoften aus den Einnahmen gedeckt werden können. Ist diese fundamentale Forderung der Rentabilitätsrechnung nicht über alle Zweisel erhaben und sollten dazu noch Hunderttausende, ja Millionen von Franken unter dem Trugschilde von Aktien oder in nackter Form "a fond perdu" zu opfern sein, so werden die meisten dieser Projekte ad acta gelegt, bis ein seiner landesväterlichen Pflicht sich bewußter Kantonsrat oder Nationalrat (oder einer, der es gerne werden will) sie wieder hervorholt, so daß das Spiel von neuem wieder beginnt.

Um diesem Ringen nach einer Bahnverbindung weniastens einigermaßen zu einem positiven Resultate zu sühren, haben tüchtige Männer der Tecknik bereits seit Jahrzehnten sich bemüht und versucht ein Transportmittel zu schaffen, welches die Hauptvorteile der Bahn, öftere, regelmäßige und billige Fahrgelegenheit, ausweift, dagegen möglichst kleine Anlages und Betriebskoften erfordert.

Bei dem Auftreten des Automobilismus hat man diese Lösung bei den Auto-Omnibussen zu sinden geglaubt, indem hier bei diesen die Anlagekosten sehr tlem sind. Dagegen hat die Ersahrung gelehrt, daß die Abnuhung der Bereisung und der maschincklen Bestandteile einerseits und der Straße anderseits oft abnorm groß werden können, so daß der größte Teil der in der Schweiz eröffneten Linien wieder eingegangen sind, und die noch bestehenden als unrentabler Notbehelf angesehen werden.

Dagegen hat ein drittes Transportmittel, nach vielen Bersuchen und schmerzlichen Grfahrungen ausgereift, den Nachweis geleistet, daß es einen bahnartigen Bertrieb, soweit vorzugeweise Personenverkehr in Betracht fällt, ausnehmen kann, ohne daß die Anlage und Betriebskosten auch bei einem schwachen Verkehr die Grenzen einer gesunden Rentabilitätsrechnung überssteigen:

Es ist die schienenlose, elektrische Bahn.

Bas ist eine schienenlose Bahn?, fragt sich mancher und lächelt ungläubig und geringschäßend, ähnlich wie uns re Altvordern die erste Lokomotive begrüßt haben mögen. Eine schienenlose Bahn ist eine Tramlinite mit zweidrähtiger Oberleitung und mit Wagen, deren Räder, mit Bollgummireisen umschlossen auf der bloßen Straße sahren wie ein Auto, nur daß die Bagen an die bestimmte elektrische Oberleitung gebunden sind und eine mässige Geschwindigkeit, im Maximum 20—25 km pro Stunde entwickeln.

Der Borteil diefes Bahninftems 'ba es an einer Oberleitung gebunden ift, besitt es das Rennzeichen einer Bahn) gegenüber ber Schienenbahn liegt nun barin, daß ber Unter- und Oberbin megfällt, und bag ber Wagen entsprechend ber größeren Reibung bedeutend leichter ift als ein Tramwagen Dieser lettere Bunkt fällt besonders in Betracht bei Strafen mit ftart wech. feli dem Gefälle und mit Steigungen über 5%, wobei ber Wagen der Schienenbahn an Gewicht das Dreiund Mehrfache besjenigen einer Schienenlofen haben mup, um die Adhäfion beizubehalten. Infolgedeffen verbrauchen fie auch vielmehr Kraft, zumal bei geringem muß, um die Adhafion beizubehalten. Berkehre doch der schwere Bagen verwendet werden muß Zu Gunsten der schienenlosen Traktion spricht noch der Umstand, daß infolge der großen Reibung zwischen Gummireif und Straße, Steigungen bis zu $15^{\circ}/_{\circ}$ nachweisbar gut bewältigt werden fonnen, mahrend bei der Schienenbahn in der Regel 7% als das Maximum