

Ueber das städtische Strassenbahnprojekt St. Gallen

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **8 (1892)**

Heft 49

PDF erstellt am: **21.09.2024**

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

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.



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 Kunst im Handwerk.

Herausgegeben unter Mitwirkung schweizerischer Kunsthandwerker und Techniker von Walter Jean-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. Inzerate 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 ergözte, Doch nie, was meine Heimat mir ersetzte!

Ueber das städtische Straßenbahnprojekt St. Gallen

hat Herr Architekt Dürler in einer Versammlung in der „Balhalla“ ein längeres Referat gehalten. Nach Beleuchtung aller heute bekannten Systeme bezeichnete der Referent dasjenige mit Gasmotoren (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 Tramhsystems, 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 gefällig und elegant aus wie alle andern Trambwagen. 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 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.

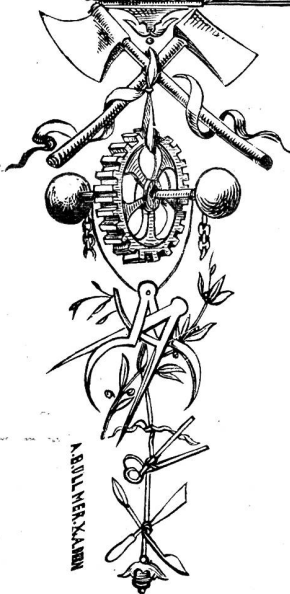
Das zum Betriebe nötige Gas würde von der städtischen Gasanstalt weg vermittelt eines 7pferdigen Motors und Gascompressoren in die Gasbehälter hineingepreßt bis zu vier Atmosphären Spannung. Diese Behälter oder Caiffon liegen

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 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 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 Rückwärtslauf 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.



K. W. N. K. A. M.

Das in Aussicht genommene Tramweg umfaßt 4 Haupt-
routen mit zusammen 10,4 Kilometer, nämlich: 1. Bruggen-
Rosenbergstraße- Viehmarkt-Hechtplatz. — 2. Sonnenberg.
St. Leonhardstraße- Helvetia- Bahnhof- Poststraße- Union. —
3. Hechtplatz- Morshacherstraße- 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 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 „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 eingereicht 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 eingereicht. 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
angehts der bevorstehenden Neugestaltung unzulässig. Ueber-
dies 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 Brienzener 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, Waifenbehörden 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 Arbeitsnachweisbüreau 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 Centrale in Thorenberg um eine
weitere Turbine samt Dynamo 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-
Weißlingen 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 Neu-
baues anerkannt.

Die Notiz über den Juger Kirchenbau ist dahin zu
ergänzen, daß allerdings Projekte mit den hohen Baukosten
von 800,000 Fr. eingekandt 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 Winterkälte 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 vermeiden; wenn nämlich
innerhalb der durch Imprägnierung erzeugten festen Kruste
der feuchte Stein gefriert, so ist zu fürchten, daß dann die