

Eisenbahnprojekt St. Gallen - Herisau

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **14 (1898)**

Heft 34

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-579119>

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.

die Reichhaltigkeit und gute Leitung desselben berechtigen uns zur Annahme, durch diesen Beschluß eine vorzügliche Wahl getroffen zu haben, um so mehr noch, da uns der Verleger desselben weitgehende günstige Konditionen gemacht hat, weshalb wir sämtlichen Mitgliedern das Abonnement des Blattes empfehlen.

Der Präsident:
H. Brönnimann.

Der Aktuar:
E. Jenny.

Eisenbahnprojekt St. Gallen-Herisau.

(Korresp.)

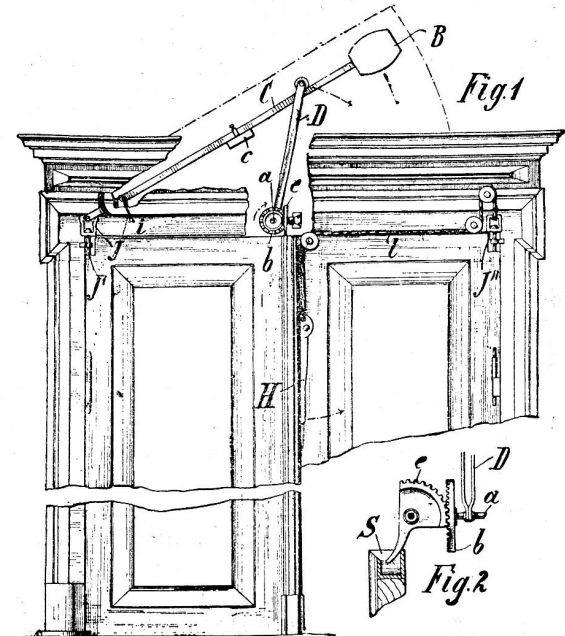
Nachdem es der Verwaltung der Appenzellerbahn gelungen ist, die nötigen Mittel aufzubringen und den Finanzausweis zu leisten, dürfte die Ausführung einer direkten Bahnverbindung von St. Gallen nach Herisau nun gesichert sein. Der Gedanke, diese beiden Centren der ostschweizerischen Industrie einander näher zu bringen, beschäftigte schon seit einer Reihe von Jahren die maßgebenden Persönlichkeiten in Herisau. Es ist leicht begreiflich, daß man die Verwirklichung des Planes von der Erbauung der Linie St. Gallen-Wattwil-Rapperswil erwartete, welche Linie ja über Herisau ins Toggenburg hätte führen sollen. Die Realisierung dieses groß und richtig angelegten Projektes ist leider durch allerlei Umstände immer verzögert worden und trotz der neuerdings unternommenen energischen Schritte, diese Linie im Anschlusse an die Strecke St. Gallen-Romanshorn zur Ausführung zu bringen, ist es schwer voraus zu sagen, wann der Bau dieser durchgehenden Linie gesichert sein wird. Die Verwaltung der Appenzellerbahn glaubt nun eine Lösung der Frage gefunden zu haben, die einerseits den Zwecken und Anforderungen an eine rationelle Bahnverbindung vorläufig entspricht, keine unerschwinglichen Kosten erfordert — der Vorschlag beläuft sich auf 1,500,000 Fr. — und andererseits die spätere Ausführung des durchgehenden Normalbahnprojektes St. Gallen-Wattwil-Rapperswil in keiner Weise verunmöglicht. Die Lösung wird wie folgt gesucht: 1. In der Erstellung einer Linie von St. Gallen bis und mit Sitterbrücke nach dem konzeptionierten und bereits generell ausgearbeiteten Projekt St. Gallen-Wattwil mit normalem Unterbau aber mit schmalspurigem Oberbau. 2. In den Bau einer kurzen Verbindungsstrecke mit schmalspurigem Unter- und Oberbau von der Sitterbrücke bis zum Anschluß an die Stammlinie der Appenzellerbahn bei 1 km oberhalb Winkeln. Würde die Linie St. Gallen-Wattwil gebaut, so wäre nur das unter Ziffer 2 bezeichnete Teilstück unverwendbar, während die ganze übrige Linie bis und mit Sitterbrücke auch für die Normalbahn benutzt werden könnte und nur der Oberbau umgeändert werden müßte. Die Sitterschlucht würde ca. 250 m oberhalb der jetzigen Eisenbahnbrücke mittelst einer ca. 86 m hohen eisernen Brücke überschritten. Die Einfahrt in St. Gallen wäre die nämliche wie für die Appenzeller Straßenbahn. Bei dem Umbau des St. Galler Bahnhofes wird man auf eine zweckentsprechende Einführung dieser Sekundärbahnen die nötige Rücksicht nehmen.

Die ganze Länge der Linie würde rund 5,5 km betragen. Die Spurweite wäre 1 m und die Maximalsteigung würde 20‰ betragen. A.

Ueber eine Thürhebevorrichtung.

System Adams, die im Deutschen Reich durch D. R. P. Nr. 98,472 geschützt ist, entnehmen wir einer Veröffentlichung des Internationalen Patentbureaus Carl Fr. Reichelt, Berlin NW. 6, folgendes: Die gebräuchlichen Thüren leiden an dem Uebelstand, daß dieselben beim Öffnen nicht über starke Teppiche, welche bis an den Schwellen liegen und dieselben überragen, hinübergeführt werden können. Bei der patentierten Thürhebevorrichtung, System Adams, sind diese Uebelstände vollständig ausgeschlossen. Die Thür wird beim Öffnen

automatisch angehoben und über den Teppich ohne Störung hinweggeführt. Die Konstruktion des Thürhebers ist äußerst einfach, indem über der Thür in die Wand in einem Gehäuse ein zweiarmer Hebel C, wie die untenstehende Abbildung Fig. 1 zeigt, eingelassen ist; der seinen Drehpunkt in Stifte i hat. Die Arme des Hebels C verhalten sich ungefähr wie 1:10, doch kann bei schweren Thüren auch ein beliebiges anderes, größeres Verhältnis gewählt werden. Am kürzeren Hebelarm hängt die Thür mittelst der Dese J, welche sich um den Stifte J¹ drehen läßt, dessen Achse in die Achsenrichtung der Fittchen fällt. Der lange Arm des Hebels C trägt ein Gegengewicht B. Ein nahezu vollständiger Gewichtsausgleich wird durch ein feststellbares Laufgewicht c erreicht. — Fast in der Mitte der Thürbekleidung liegt eine horizontale Achse a, die ein Rad b (Fig. 2) mit seitlichem Zahnkranz trägt; ferner sitzt auf dieser Achse ein Hebel D fest. In das Rad b greift das ebenfalls mit Zähnen versehene Segment e ein. Letzteres besitzt unten eine daumenförmige Verlängerung, die in eine Aussparung S hinter der Schlagleiste der Thür eingreift. Beim Öffnen der Thür legt sich die Kante der Aussparung gegen den Daumen und schiebt diesen nach oben, das gezahnte Segment wird nach abwärts gedreht



und nimmt das Rad b in der Richtung des Pfeiles, Fig. 1, mit. Der mit dem Rade starr verbundene Hebel D bewegt sich ebenfalls nach abwärts, drückt Hebel C nieder und hebt durch Vermittelung des Stiftes J¹ und der Dese J den Thürflügel. Da die Thür durch die Gewichte B und c fast ausbalanciert ist, ist der Kraftaufwand für das Heben der Thür außerordentlich gering. — Für den andern, selten geöffneten Thürflügel kann folgende Einrichtung vorgesehen werden, um ihn anheben zu können. Der Hebel H wird in Richtung des Pfeiles bewegt. Der Befestigungspunkt einer Drahtcordel l am Hebel bewegt sich nach unten; dieselbe führt über Rollen und hebt mittelst Dese J¹ die Thür empor. — Die Thürhebevorrichtung, System Adams, kann an allen Thüren mit Leichtigkeit angebracht werden, ohne dieselben zu verunzieren. Fast alle Teile desselben liegen innerhalb eines in die Wand eingelassenen Gehäuses, und die wenigen, die nach außen durchragen, können leicht so hergestellert werden, daß sie entweder nicht besonders auffallen, oder aber, daß sie der Thür zum Schmuck gereichen. Die Nische zur Aufnahme des Gewichtshebels läßt sich leicht in dem Mauerwerk über der Thür anbringen. Durch Ueberkleiden mit Tapete erhält der Deckel dann dasselbe Aussehen wie die Wand.