Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 28 (1912)

Heft: 18

Artikel: Eine machtvolle Kundgebung für die Rorschacher Bahnhoffrage

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-580449

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: 29.10.2025

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

weil sie nicht auf besonderen vom Zugsverkehr unabhängigen Weichenstraßen zugänglich sind. Auf diese Berbesserung wurde großes Gewicht gelegt, denn von der Raschheit, mit der die Umsetzung der Zugsteile und Wagen sich vollzieht, hängt die Abkürzung der Aufenthalte ab, und diese ist den vielen Zügen mit direkten Wagen nach verschiedenen Richtungen von größter Bedeutung für die Leistungsfähigkeit des Bahnhofes.

Eine, alle Anforderungen berücksichtigende Umgestaltung des Bahnhoses an der Stelle vorzunehmen, an welcher er sich besindet, ist nicht möglich. Dazu ist die verfügbare Fläche zu klein und zu ungünstig gelegen. Die hohe Schanze auf der einen, viele wertvolle Gebäude auf der anderen Seite und die in scharfen Bögen gelegenen Zusahrten erschweren die Vergrößerung und zwingen zu einer gewissen Einschränkung bei der Formulierung der Ansprüche. Aber anderseits besindet sich der Bahnhof noch lange nicht an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit und es kann eine den Bedürsnissen entsprechende Vergrößerung ganz gut vorgenommen werden.

Es ift, wie bereits gemeldet, eine Verbreiterung des Personenbahnhoses durch Abgrabung von der großen Schanze beinahe auf der ganzen Länge vorgesehen. Nur in ihrem höchsten Teile — in einer Länge von 77 m — soll die Futtermauer erhalten bleiben. Die Schanzenstraßenbrücke soll um 16 m verlängert und die Stadtbachstraße westlich von der Brücke auf 180 m Länge verlegt werden. Die Perrons werden zu den längsten in der Schweiz und im Auslande gehören. Die Perrons in Zürich, dessen Personenversehr mehr als doppelt so groß ist wie dersenige in Bern, haben eine nur um 500 m² größere Fläche. Für die Überdachung der vier ersten Perrons ist eine zweischiffige Halle von 150 m Länge vorgesehen. Der Perron V soll ein besonderes Dach erhalten.

Für den Transport von Gepäck und Poststücken sind zwei Tunnels mit Aufzügen auf jedem Berron vorgesehen. Der Posttunnel mündet beim Postdienstgebäude, der Gepäcktunnel in der Gepäckhalle aus, wo besondere Aufzüge für das abgehende und ankommende Gepäck vorgesehen sind.

Die Perrons und Perrongeleise werden nicht versmehrt. Sieht man von den bernischen Dekretsbahnen ab, so ist für jede Fahrrichtung bis auf eine, je ein besonderes Geleise vorhanden. (Der Bericht führt aus, daß auch in andern Bahnhösen, wie in München, nicht für jede Fahrrichtung ein besonderes Geleise reserviert werde).

Bon größter Wichtigkeit ist bei einer solchen Disposition allerdings, daß man in der Benützung der Geleise nicht beschränkt ist, daß die entleerten Züge schnell aus dem Geleise entsernt werden können und daß sich das Umsetzen von Zugsteilen und einzelnen Wagen mit Raschheit vollzieht. Diese Forderungen werden durch unser neues Projekt erfüllt. Die früher aus Rücksichten auf die Betriebssicherheit eingesührte Teilung der Fahrzrichtungen soll nun nicht mehr beibehalten werden.

In unserem Entwurf ist die Anderung der Geleises anlage so vorgesehen, daß die beiden Geleise der Doppelspur von Wylerseld mit allen Geleisen des Personensbahnhoses in direkte Verbindung gebracht werden, so daß in Zufunst aus dem gleichen Geleise ausgesahren wersden kann, in welches die Einfahrt erfolgte. Diese Ansordnung wird die Leistungsfähigkeit des Vahnhoses besdeutend erhöhen.

Ein wesentlicher Borzug des neuen Projektes liegt ferner in der beffern Ausgestaltung der Abstellgeleisegruppen und ihrer Berbindung mit den Perrongeleisen. Die Abstellgeleise werden von einer Gesamtlänge von 1850 m auf 3950 m vermehrt. Außer der schon im früheren Brojekt enthaltenen Biehrampe am Stadtbach ift nun auch noch eine zweite im Schützenmattbahnhofteil vorgesehen.

Bur Verbesserung der Anlagen für den Eilgüterz dienst ist die Verbreiterung des Schuppens und der Rampe auf der Schützenmatte vorgesehen, die im früheren Entwurf nicht enthalten waren. Durch eine ebenfalls neu vorgesehene, vom Zugsverkehr unabhängige Weichenstraße wird das Zustellen und Abholen der Eilgutwagen wesentlich erleichtert werden.

Der Ümbau und die Vergrößerung der Schuppen für den Stückgüterdienst an der Laupenstraße sollen nach Vollendung der in dieser Vorlage enthaltenen Bauten ersolgen. Wir haben diese Anderungen in unserer Vorlage nicht aufgenommen, weil sie auch in dem Projekte vom Jahre 1905 nicht enthalten waren. Durch die demnächst vorzunehmende Verlegung der Expeditionsbüros aus den Schuppen in das vor kurzem erworbene, ehe mals Wäber-Lindt'sche Wohnhaus und durch andere Einrichtungen wird übrigens eine Verbesserung der Verhältnisse eintreten, mit welcher die Schuppen und gedeckten Rampen noch auf einige Zeit den Ansorderungen des Verfehrs genügen werden.

Für den zur Durchführung des zweigeleisigen Betriebes erforderlichen Umbau der Narebrücke werden wir Ihnen eine besondere Borlage unterbreiten. Mit den Borarbeiten hiersür wurde bereits begonnen.

Die Musscheidung der Gesamtkosten von Fr. 6,375,000

auf die einzelnen Bahnhofteile ift folgende:

Villetenbahnhof Fr. 3,090,000. "Eigentlicher" Perfonenbahnhof Fr. 2,150,000. Schützenmattbahnhof Fr. 1,135,000.

Eine machtvolle Kundgebung für die Rorschacher Bahnhoffrage.

(Korrespondenz.)

Den Lesern des Baublattes ist bekannt, daß die Rorsschacher bemerkenswerte Anstrengungen machen, endlich die äußerst gefahrvollen Zustände auf den Verkehrsanstalten zu heben. Sie haben zuerst erwirkt, daß das fantonale Baudepartement durch Ingenieur C. Bogt, Abjunkt des Kantonsingenieurs, mehrere Vorlagen außerbeiten ließ, und übermachten diese dann dem inzwischen verstorbenen Direktor E. Auer zur überprüfung und Begutachtung. Direktor Auer behielt die Grundgedanken des Projektes Bogt bei, suchte und fand für den eigentslichen Personenbahnhof eine Lösung, die nicht nur bei den Behörden allgemeinen Anklang fand, sondern auch in maßgebenden Bahnkreisen als vorteilhafte Studie anerkannt wird.

Auf den 18. Juli lud der Gemeinderat zu einer Volkeversammlung ein, um die Ansicht der Bürgerschaft über diese äußerst wichtige Frage zu hören. Etwa 600Bürger folgten dem Ruf; von St. Gallen erschienen Landammann Riegg, der tatfräftige Förderer des ganzen Projektes, sowie Ingenieur C. Bogt. Das eigentliche Referat hielt Bauvorstand Keller; an Hand von Planen, die durch Lichtbilder wiedergegeben murden, schilderte er die Entstehung der Projekte Bogt und Auer, ihre Bebeutung und Borzuge für die Bahn wie für die Gemeinde und mahnte, die ganze Angelegenheit nicht nach persönlichen Vorteilen, sondern im Hindlick auf das Wohl und die Zukunft der ganzen Gemeinde zu beurteilen. Die Diskuffion wurde fehr rege benütt, von allen Rednern dem Projekte Auer zugestimmt und namentlich Beren Landammann Riegg feine Berdienfte mit Beifall ver dankt. Letterer selbst ist sehr befriedigt über die gut

besuchte Versammlung und die einmütige Stellungnahme. Die Regierung ift bereit, die Forderung nach etwas Ganzem zu unterftüten und nach Bern weiter zu leiten.

Nationalrat Dr. Eisenring schlägt eine Resolution por, die mit Begeifterung und einstimmig angenommen murde: sie lautet:

Die von zirka 600 Bürgern der Gemeinde Rorschach besuchte Volksversammlung vom 18. Juli 1912 beschließt nach Unhörung einläßlicher Referate:

- 1. Die anwesende Bürgerschaft, überzeugt davon, daß nur ein Projekt, das der Gemeinde einen möglichst nahe gelegenen Einheitsbahnhof, die Verlegung der Seelinie und die Entfernung sämtlicher Schienenübergange bringt, den Bedürfniffen des Berkehrs und den Intereffen unferer aufftrebenden Ortschaft genügen fann, beauftragt den löbl. Gemeinderat, durch Vermittlung der ft. gallischen Kantonsregierung, bei den zuständigen Bahninftangen und beim hohen Bundesrat mit aller Energie dahin zu wirken, bağ die, wiederholt auch von der eidgenöffischen Eisenbahnkommiffion, der staatswirtschaftlichen Rommiffion und von der hohen Regierung schon aus Gründen der Verkehrssicherheit als unabweisbar, ja dringlich anerkannte Sanierung der hiesigen Bahnhof: Verhältniffe endlich in ernftliche Prüfung gezogen und in absehbarer Zeit verwirklicht werde.
- 2. Die Bürgerschaft Rorschachs und ihre Behörden, überzeugt davon, daß bei den absolut unzulänglichen Einrichtungen schwere Unglücksfälle zu befürchten und faum zu vermeiden sind, lehnen heute schon ausdrücklich und seierlich jede Verantwortung hiefür ab und muffen fie den hier zuständigen Inftanzen überlaffen.

Diese Kundgebung von einer Bürgerschaft, die seit Jahrzehnten nur eine Umgestaltung der Verkehrsanstalten wollte, aber sich nie über einen Vorschlag einigen konnte, wird im engern und weitern Vaterlande Eindruck machen. Sie bildet für die Behörde, die sich mit aller Tatkraft ber wichtigen Sache annimmt, eine große Genugtuung und einen Ansporn, das vorgesteckte Ziel mit aller Kraft weiter zu verfolgen.

Der 18. Juli 1912 bildet für die Gemeinde einen denkwürdigen Tag, mögen die Hoffnungen, die an den erhebenden Verlauf der eindrucksvollen Volksversamm= lung geknüpft werden, bald in Erfüllung gehen.

Ueber die Inspektionen von Azetylen=Licht= und Schweißanlagen in der Schweiz

entnehmen wir dem Geschäftsbericht über das erfte Vereinsjahr des Schweizer. Azetylen Vereins:

Als wichtigster Punkt wurde in unserem Programm die Inspektion der Anlagen aufgenommen, und die Inspektion selbst unserem Geschäftsführer, herrn Ingemeur M. Dickmann in Bafel, übertragen. wurde vom Borstand ein Inspektions Regulativ ausgearbeitet. Wir konftatieren mit Genugtuung, daß unser Inspettionsdienst verhältnismäßig viel in Anspruch genommen wurde, besonders in erster Linie von den Orts-Bentralen und den Besitzern größerer Licht- und Schweiß-

Bir haben den Besitzern der inspizierten Anlagen lowohl in sicherheitstechnischen Fragen, als auch inbezug auf Wirtschaftlichkeit Vorschläge gemacht, die Berücksichtigung fanden. Bei den Lichtanlagenbesitzern haben Joh. Graber, Eisenkonstruktions - Werkstätte Winterthur, Wülflingerstrasse. — Telephon.

Spezialfabrik eiserner Formen

Zementwaren-Industrie.

Silberne Medaille 1906 Mailand. Patentierter Zementrohrformen - Verschluss = Spezialartikel Formen für alle Betriebe. =

Eisenkonstruktionen jeder Art.

Durch bedeutende Vergrösserungen

2204

höchste Leistungsfähigkeit.

wir darauf hin gearbeitet, daß das Azetylen ständig gewaschen wird, und daß die Reinigung, welche bei allen von uns inspizierten Anlagen ungenügend war, durch Einschaltung von größeren Reinigungsapparaten verbeffert wurde. Bur Verbilligung des Lichtes haben wir die Einführung des stehenden und hängenden Glühlichtes empfohlen. Um einwandfrei festzustellen, welche Brenner sich am besten bewähren, wurde ein Dauerversuch mit ca. 60 Glühlichtbrennern verschiedener Systeme vorgenommen. Der Versuch hat im allgemeinen ein gutes Resultat gezeitigt, und werden wir demnächst darüber eingehend berichten. Wenn dennoch Vereinzelte bei diefen Versuchen schlecht abgeschnitten haben, so ist dies weniger auf die Glühlichtbrenner selbst, als auf die unge= nügende Reinigung des Azethlens zurückzuführen.

Es ift eine feststehende Tatsache, daß sich Glühlichtbrenner mit wirtschaftlichem Erfolge nur dort verwenden laffen, wo gut gereinigtes Azetylen zur Berfügung steht. Für unseren Berein ergab sich die Notwendigfeit, eine zuverläffige und vor allem billige Reini= gungsmaffe zu finden. Wir haben mit einer einheimischen Fabrik an der Herstellung einer Reinigungsmaffe gearbeitet, die den gehegten Erwartungen zu entsprechen

scheint.

Bei den Inspettionen der Schweißanlagen haben wir dahingewirkt, daß die Aufstellung der transportablen Apparate und der Sauerstofflaschen in der Nahe von Feuerstellen vermieden wird, und daß die, von den meisten Kantonen geforderte Entfernung von 5 m zwischen Apparat und Schweißstelle inne gehalten wurde. Wir haben den Besitzern von Schweißapparaten ben Rat erteilt, in den Wertstätten Platate aufzuhängen, die obige Bestimmung enthalten, und die jegliche Handhabung mit Feuer, Cigarre u. dergl. in der Nähe des Apparates auf das Strengste verbieten. Wir find jest damit beschäftigt, derartige Blakate in den 3 Landessprachen ansertigen zu laffen, und sie unseren Mitgliedern kostenlos zur Berfügung zu ftellen.

Für den Inspektionsdienst haben wir neuerdings Apparate zum Meffen des Gasdrucks, des Gaskonsums, zur Prüfung der Reinheit des Gases, zur Dichtheitsprüfung der Rohrleitungen usw. angeschafft, und schon verschiedentlich im Interesse unserer Mitglieder davon Gebrauch machen können.

Mit Bedauern haben wir feststellen muffen, daß die Ralfrückstände wenig Berwendung und Beachtung finden. Durch Nachfrage in Deutschland, Frankreich und