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: 09.01.2026

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

weil sie nicht auf besonderen vom Zugsverkehr unabhängigen Weichenstraßen zugänglich sind. Auf diese Verbesserung 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 bei den vielen Zügen mit direkten Wagen nach verschiedenen Richtungen von größter Bedeutung für die Leistungsfähigkeit des Bahnhofes.

Eine, alle Anforderungen berücksichtigende Umgestaltung des Bahnhofes an der Stelle vorzunehmen, an welcher er sich befindet, 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 Zufahrten erschweren die Vergrößerung und zwingen zu einer gewissen Einschränkung bei der Formulierung der Ansprüche. Aber anderseits befindet sich der Bahnhof noch lange nicht an der Grenze seiner Leistungsfähigkeit und es kann eine den Bedürfnissen entsprechende Vergrößerung ganz gut vorgenommen werden.

Es ist, wie bereits gemeldet, eine Verbreiterung des Personenbahnhofes 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 Personenverkehr mehr als doppelt so groß ist wie derjenige 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 Perron 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 vermehrt. 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 Bahnhöfen, wie in München, nicht für jede Fahrrichtung ein besonderes Geleise reserviert werde).

Von 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 entfernt 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 eingeführte Teilung der Fahrrichtungen soll nun nicht mehr beibehalten werden.

In unserem Entwurf ist die Änderung der Geleiseanlage so vorgesehen, daß die beiden Geleise der Doppelspur von Wylerfeld mit allen Geleisen des Personenbahnhofes in direkte Verbindung gebracht werden, so daß in Zukunft aus dem gleichen Geleise ausgefahren werden kann, in welches die Einfahrt erfolgte. Diese Anordnung wird die Leistungsfähigkeit des Bahnhofes bedeutend erhöhen.

Ein wesentlicher Vorzug des neuen Projektes liegt ferner in der bessern Ausgestaltung der Abstellgeleisegruppen und ihrer Verbindung mit den Perrongeleisen. Die Abstellgeleise werden von einer Gesamtlänge von 1850 m auf 3950 m vermehrt.

Außer der schon im früheren Projekt enthaltenen Viehrampe am Stadtbach ist nun auch noch eine zweite im Schützenmattbahnhofteil vorgesehen.

Zur Verbesserung der Anlagen für den Eilgüterdienst 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 Umbau und die Vergrößerung der Schuppen für den Stückgüterdienst an der Laupenstraße sollen nach Vollendung der in dieser Vorlage enthaltenen Bauten erfolgen. Wir haben diese Änderungen 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, ehemals 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 Anforderungen des Verkehrs genügen werden.

Für den zur Durchführung des zweigeleisigen Betriebes erforderlichen Umbau der Aarebrücke werden wir Ihnen eine besondere Vorlage unterbreiten. Mit den Vorarbeiten hierfür wurde bereits begonnen.

Die Ausscheidung der Gesamtkosten von Fr. 6,375,000 auf die einzelnen Bahnhofteile ist folgende:

Billetenbahnhof Fr. 3,090,000. „Eigentlicher" Personenbahnhof 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 Rorschacher bemerkenswerte Anstrengungen machen, endlich die äußerst gefahrvollen Zustände auf den Verkehrsanstalten zu heben. Sie haben zuerst erwirkt, daß das kantonale Baudepartement durch Ingenieur C. Vogt, Adjunkt des Kantonsingenieurs, mehrere Vorlagen ausarbeiten ließ, und übermachten diese dann dem inzwischen verstorbenen Direktor E. Auer zur Überprüfung und Begutachtung. Direktor Auer behielt die Grundgedanken des Projektes Vogt bei, suchte und fand für den eigentlichen 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 Volksversammlung ein, um die Ansicht der Bürgerschaft über diese äußerst wichtige Frage zu hören. Etwa 600 Bürger folgten dem Ruf; von St. Gallen erschienen Landammann Riegg, der tatkräftige Förderer des ganzen Projektes, sowie Ingenieur C. Vogt. Das eigentliche Referat hielt Bauvorstand Keller; an Hand von Plänen, die durch Lichtbilder wiedergegeben wurden, schilderte er die Entstehung der Projekte Vogt und Auer, ihre Bedeutung und Vorzüge für die Bahn wie für die Gemeinde und mahnte, die ganze Angelegenheit nicht nach persönlichen Vorteilen, sondern im Hinblick auf das Wohl und die Zukunft der ganzen Gemeinde zu beurteilen. Die Diskussion wurde sehr rege benützt, von allen Rednern dem Projekte Auer zugestimmt und namentlich Herrn Landammann Riegg seine Verdienste mit Beifall verdankt. Letzterer selbst ist sehr befriedigt über die gut

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

Nationalrat Dr. Eisenring schlägt eine Resolution vor, die mit Begeisterung und einstimmig angenommen wurde; sie lautet:

Die von zirka 600 Bürgern der Gemeinde Rorschach besuchte Volksversammlung vom 18. Juli 1912 beschließt nach Anhörung 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 Schienenübergänge bringt, den Bedürfnissen des Verkehrs und den Interessen unserer aufstrebenden Ortschaft genügen kann, beauftragt den löbl. Gemeinderat, durch Vermittlung der st. gallischen Kantonsregierung, bei den zuständigen Bahninstanzen und beim hohen Bundesrat mit aller Energie dahin zu wirken, daß die, wiederholt auch von der eidgenössischen Eisenbahnkommission, der staatswirtschaftlichen Kommission und von der hohen Regierung schon aus Gründen der Verkehrssicherheit als unabweisbar, ja dringlich anerkannte Sanierung der hiesigen Bahnhof-Verhältnisse endlich in ernstliche 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 kaum zu vermeiden sind, lehnen heute schon ausdrücklich und feierlich jede Verantwortung hiefür ab und müssen sie den hier zuständigen Instanzen überlassen.

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 der 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 Volksversammlung geknüpft werden, bald in Erfüllung gehen.

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

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

Als wichtigster Punkt wurde in unserem Programm die Inspektion der Anlagen aufgenommen, und die Inspektion selbst unserem Geschäftsführer, Herrn Ingenieur M. Dickmann in Basel, übertragen. Es wurde vom Vorstand ein Inspektions-Regulativ ausgearbeitet. Wir konstatieren mit Genugtuung, daß unser Inspektionsdienst verhältnismäßig viel in Anspruch genommen wurde, besonders in erster Linie von den Ortszentralen und den Besitzern größerer Licht- und Schweißanlagen.

Wir haben den Besitzern der inspizierten Anlagen sowohl in sicherheitstechnischen Fragen, als auch inbezug auf Wirtschaftlichkeit Vorschläge gemacht, die Berücksichtigung fanden. Bei den Lichtanlagenbesitzern haben 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 verbessert wurde. Zur 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 diesen Versuchen schlecht abgeschnitten haben, so ist dies weniger auf die Glühlichtbrenner selbst, als auf die ungenügende Reinigung des Azetylens zurückzuführen.

Es ist eine feststehende Tatsache, daß sich Glühlichtbrenner mit wirtschaftlichem Erfolge nur dort verwenden lassen, wo gut gereinigtes Azetylen zur Verfügung steht. Für unseren Verein ergab sich die Notwendigkeit, eine zuverlässige und vor allem billige Reinigungsmasse zu finden. Wir haben mit einer einheimischen Fabrik an der Herstellung einer Reinigungsmasse gearbeitet, die den gehegten Erwartungen zu entsprechen scheint.

Bei den Inspektionen der Schweißanlagen haben wir dahingewirkt, daß die Aufstellung der transportablen Apparate und der Sauerstoffflaschen in der Nähe 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 den Rat erteilt, in den Werkstätten Plakate aufzuhängen, die obige Bestimmung enthalten, und die jegliche Handhabung mit Feuer, Cigarre u. dergl. in der Nähe des Apparates auf das Strengste verbieten. Wir sind jetzt damit beschäftigt, derartige Plakate in den 3 Landessprachen anfertigen zu lassen, und sie unseren Mitgliedern kostenlos zur Verfügung zu stellen.

Für den Inspektionsdienst haben wir neuerdings Apparate zum Messen 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 müssen, daß die Kalkrückstände wenig Verwendung und Beachtung finden. Durch Nachfrage in Deutschland, Frankreich und

Joh. Graber, Eisenkonstruktions-Werkstätte
Winterthur, Wülflingerstrasse. — Telephon.

Spezialfabrik eiserner Formen
für die
Zementwaren-Industrie.
Silberne Medaille 1906 Mailand.
Patentierter Zementrohrformen-Verschluss
= Spezialartikel Formen für alle Betriebe. =
Eisenkonstruktionen jeder Art.
Durch bedeutende
Vergrösserungen 2204
höchste Leistungsfähigkeit.