Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges

Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und

Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 41 (1925)

Heft: 37

Artikel: Flugplatz Altenrhein bei Rorschach

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-581740

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: 30.11.2025

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

Projekt der Bundesbahnen von 1916 wurde durch eine auf Veranlaffung von Stadt und Kanton Zürich durchgeführte Expertise scharf kritisiert. Die Experten legten dann selbst zwei Projekte vor, eines für einen Kopfbahnhof, das andere für einen Durchgangsbahnhof. Eine neue Ex pertenkommission legte abermals ein anderes Projekt vor, und schließlich arbeiteten Professor Cauer (Berlin) und Professor Petersen (Danzig) ein Projekt aus, das vom Stadtrat und Großen Stadtrat den Bundesbahnen empfohlen wurde: ein Durchgangsbahnhof mit Führung der Geleise über die Limmat am Drahtschmidk. Der Kopf-bahnhof würde 183, der Durchgangsbahnhof 234 Mil-lionen kosten. Die Bundesbahnen wollen einstweilen bauen, ohne sich für Ropf- oder Durchgangsbahnhof zu entscheiden. Leiftungsfähiger ift jedenfalls der Durch: gangsbahnhof. Solange wir nicht wissen, mas geschaffen werden foll, find uns in städtebaulicher Sinficht die Sande gebunden; deshalb muffen wir auf eine Entscheidung drängen.

Auf den Wettbewerb zurückkommend, betonte Stadtrat Dr. Klöti, daß sich die 150,000 Franken, diedieser gekostet hat, unbedingt gelohnt haben, da eine wertvolle Abklärung stattgefunden hat. Auch in negativer Sinsicht, da gewisse phantaftische Ideen endgültig als undurchführbar festgestellt worden sind. Die beiden Hauptpreisträger sind jett in maßgebenden Stellungen: Hinter: meier ift Chef des Bauplanwesens und Herter ift

Stadtbaumeifter.

Die Stadt Zürich besitzt die Wälder oder mindestens die Waldrander in der Umgebung der Stadt, so daß hier die "Lungen der Stadt" und die Aussichtspunkte erhalten bleiben. In den Außengemeinden fehlt allerdings zum Teil das Geld, um die ftadtebaulichen Einsichten in die Tat umzusetzen. Die Stadt arbeitet nun den Vororten unentgeltlich Bauplane aus, so für Altstetten, Uitikon, Albisrteden, Höngg und Witikon.

Um wirksam eine gemeinsame Lösung der ftädtebaulichen Fragen herbeiführen zu können, ift die Eingemeindung der Bororte, wie die Initiative fie verlangt, munschenswert. Hierzu bemerkte der Vortragende noch, daß sie viel einfacher durchzuführen sein würde, als jene in den neunziger Jahren, da die neu hinzukommende Be-völkerung nur 17 Prozent ausmachen würde; politisch werde keine Partei eine Einbuße an Einfluß zu befürchten haben, und die Rapital- und Steuerkraft des bisherigen Stadtgebietes werde so fehr überwiegen, daß auch Groß-Zürich, zu dem auch reiche Gemeinden wie Kilchberg und

Bolliton gehören müßten, ungefähr mit demfelben Steuer. fuße auskommen würden wie Zürich jetzt. Innerhalb des großen Rahmens würden jedenfalls die ftadtebau. lichen Probleme am besten zu lösen sein.

"Die beste Gewähr für die Fortentwicklung auf diesem Gebiete, so schloß Stadtrat Klöti seine fast zweiftundigen Ausführungen, ist das große Interesse, das die Bevol. kerung immer den städtebaulichen Fragen entgegengebracht hat. Unser Großer Stadtrat hat noch nie die Mittel verweigert, die wir begehrten für die Durchführung irgend einer städtebaulich wichtigen Aufgabe. So bin ich über. zeugt, daß auch in Zukunft die städtischen Behörden alles tun werden, und daß der Große Stadirat und die Gemeinde für alles zu haben find, wenn es gilt, daß auch bas größere Zürich zu einer gesunden und schönen Stadt ausgeftaltet werden soll, zum Wohle ihrer Einwohner und zur Freude ihrer Besucher!"

Starter Beifall dantte bem Redner für feine intereffanten Ausführungen. (Züricher Post".)

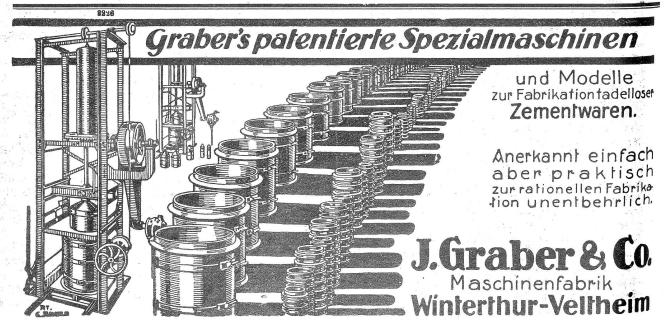
Flugplat Altenrhein bei Rorschach.

(Rorrespondenz.)

Mit den Großratsverhandlungen vom 16/17. Nov. hat diese Angelegenheit insofern bestimmtere Geftalt an genommen, als ein Beitrag des Kantons St. Gallen

von Fr. 100,000.— bewilligt wurde.

Es handelt sich um eine Frage der Arbeitsbeschaffung für die vorher hauptsächlich in der Stickerei und deren Hülfsinduftrien beschäftigten Personen aus den Gemein den Korschach, Thal und Rheineck, und zwar sowohl beim Bau, als auch nachher beim Betrieb der Anlage. Das in Aussicht genommene Gesamtgebiet hat eine Lange von rund 2000 m, eine Breite von rund 450 m, mit hin eine Fläche von rund 900,000 m2 oder 90 Bektaren. Der eigentliche Flugplat wäre 1600 m lang und 450 m breit, der Werftplat im Ausmaß 280×200 m, das gange anftogend an den Bodensee und an die Landstraße Rov schach-Rheineck. Auf der Nord- und Weftseite mußte zum Schutze des Hochwaffers ein etwa 1700 m langer Damm angeschüttet werden. Etwa 1600 Baume (Obft- und Waldbäume) wären zu fällen. Das Gebäude für Flug-und Werftplatz wäre bedeutend höher zu legen. Vorgesehen ift die Baggerung aus dem Gee und Einschwem men des feinen, mit Waffer vermischten Sandes burch Bumpen und eiserne Rohre. Beim Guterbahnhof Lindau-



Reutin hat man damit sehr gute Erfahrungen gemacht; auch die neuen Quaianlagen von Arbon und Korschach sind mit feinkörnigem Baggergut angefüllt worden. Beim Buftandekommen dieses großen Unternehmens ware es möglich, bei den Erdarbeiten allein 200 bis 300 Mann zu beschäftigen. Dazu kamen eine große Anzahl Bauhandwerker und Handlanger, die bei Erstellung der umfangreichen Werftanlagen und Hochbauten beschäftigt würden. Der Flugplat erhielte eine Grasnarbe. Das Wert= vollste am Zuftandekommen biefes Unternehmens ware aber, daß damit im Ranton St. Gallen eine neue Industrie angesiedelt würde, die dauernd 600 bis 800 männlichen Arbeitskräften Beschäftigung bote. Daß baneben auch noch bedeutende verkehrspolitische und fiskalische Borteile (vermehrte Steuerkraft) in Betracht fallen, kann jeder ermeffen, der schon Gelegenheit hatte, den Ginfluß der Zeppelinwerke auf den Fremdenverkehr in Friedrichs= hafen zu beobachten, und der weiß, daß allein für die Fabrikgebäude, die in Altenrhein errichtet werden sollen, 2 Millionen Franken angelegt werden sollen und der jährliche Umsat des Flugzeugunternehmens in viele Millionen geht. Man mag dabei manches für übertrieben halten; sicher ift zweifelsohne, daß dem Flugzengbau eine große Zukunft bevorfteht, und daß das in Ausficht genommene Gelande den großen Borteil hat, für das Ginfliegen von Land- wie Bafferflugzeugen fehr günftig ge-

elegen zu fein. Es war keine geringe Arbeit, das große Projekt in verhältnismäßig kurzer Zeit spruchreif zu machen. Die Breffemelbungen vom Frühjahr 1925, daß in der Gegend von Altenrhein man fich mit der Anlage eines großen Flugzengbau-Unternehmens beschäftige, hat den Dornierwerken in Friedrichshafen sofort Angebote aus aller Welt eingetragen, und zwar auch solche, die viel weitgehender waren, als sie von irgend einem andern Ort am Bodensee hätten erwartet werden können. Malmö ein Beispiel zu nennen — ftellte gleich von Anfang an bie völlig kostenlose Abtretung des noch besonders herzurichtenden Flugfeldes, wie auch die kostenlose Erstellung der Hochbauten in Aussicht. Aber aus verschiedenen Gründen wollten die Dornier-Metallwerke in Manzell-Friedrichshafen, mit Zweigwerken in Bisa (wo auch die großen Flugzeuge für die lette Amundsen Expedition gebaut wurden), wenn irgend möglich am Bodensee bleiben, und als besonders geeignet wurde das schweizerische Bodenseeufer bezeichnet. Berr Dr. A. Hautle, der unermüdliche Bräsident des nordostschweizerischen Verbandes für Schiffahrt Rhein-Bodensee war es, der die ersten Unterhandlungen mit Dr. Dornier in Friedrichshafen führte und es verftand, die Bundes-, Kantons- und Gemeindebehörden für das Projekt zu gewinnen, indem er namentlich jene Gesichtspunkte in den Vordergrund stellte, die für den Bodensee als künftigen internationalen Groß-Flugzeugschiffahrtshafen sprachen. Bon Anfang war man sich darüber klar, daß nur eine besondere schweizerische Aktiengesellschaft die Trägerin des neuen Unternehmens sein könne, mit namhafter Beteiligung von schweizerischem Rapital. Nicht weniger als 8 Bauftellen wurden auf dem Schweizerufer für die Anlage des Flugplates und des Flugzeughafens studiert und in Würdigung gezogen; aber von Kreuzlingen bis hinauf an die Rheinmundung tonnte neben demjenigen von Altenrhein fein Plat ernfthaft in Frage kommen. Er allein hatte den Vorteil, an einer vom Dampfbootverkehr ungeftörten Seebucht zu llegen und auch über die nötigen Ausmaße zu verfügen. Die Behörden der Ortsgemeinden Altenrhein, Thal und Rheineck, welche Gemeinden dort Boden haben, waren rasch für dieses neue Projekt zu gewinnen, und auch die Genoffenbürger zeigten bas nötige Verftandnis, indem fie fich bereit erklärten, einige hundert sogenannte Gemeindeteile unter bestimmten Voraussetzungen und Bedingungen für das Unternehmen zur Verfügung stellen zu wollen.

Als Werfte und Bauplat ist das Gebiet vom "Jägers haus" bis zur Straße nach Atenrhein in Aussicht genommen und als Bauten vorerst eine große Wasserslugzeughalle mit einer 150 m breiten Wasserbahn; bis hinaus zur sogenannten Seehalde, wo der seicht fallende Seegrund unmittelbar in solchen mit dauernd größerem Gefäll übergeht; ferner sollen erstellt werden eine große Montagehalle, Wertstätten, Lagerhäuser, Berwaltungszgebäude usw., zusammen im Kostenvoranschlag von rund 2 Millionen Franken.

Die Auffüllungen des topfebenen, von fämtlichen Sträuchern und Bäumen geräumten Flugfeldes ift bis auf Meereshohe 397,5 m vorgesehen. Dies entspricht einem Bodenseewasserstand von 5,34 m am Rorschacher Begel. Das Mittel der höchsten Wasserstände beträgt 4,69 m für die Jahre 1886—1900 und 4,82 m für die Jahre 1901—1910. Mit einem Sommerwasserstand von etwa 5 m muß man alle paar Jahre einmal rechnen, was folgende Aufstellung über Pegelablesung seit 1901 in Rorschach beweist: 4,99 m am 4. Juni 1906; 4,965 m am 25. Juni 1907; 5,65 m am 28. Juni und 1. Juli 1910 (Hochwafferjahr); 4,975 m am 25. Juli 1913; 5,30 m am 25. Juli 1914; 5,32 m am 13. Juli 1916; 4,80 m am 10., 14. und 17. Juli 1919; 5,18 m am 2. Juni 1920; 4,95 m am 26. Juli 1922; 5,26 m am 15. und 16. Juni 1924. Die Auffüllung des Flugfeldes berechnet man auf rund 260,000 m3. Die Einflugftraße soll 80 bis 100 m breit und 800 m lang sein; das übrige große Flugfeld dient nur als Schutgebiet und für allfällige Fehllandungen, bei denen ein Flugzeug aus besondern Gründen nicht genau die Fluglinie einzuhalten vermag. Bom großen Schutzgebiet wird nach wie vor der Grasnuten zu benuten sein, und die vorgesehenen Meliorationen laffen sogar einen erhöhten Grasnutzen

Ungefähr ein Fünftel des großen Plates, der eigentliche Werftplat, wird vom Dornier-Unternehmen, bezw. seiner Rechtsnachfolgerin, mit voraussichtlichem Sit sin Rorschach aufgekauft werden; der Rest des Geländes dagegen soll dem Unternehmen auf 100 Jahre pachtweise überlassen werden.

Mit den Bauarbeiten soll so rasch als möglich begonnen werden. Es liegen schon Angebote und Projekte für die Tief- und Hochbauarbeiten vor.

Die schwierigfte Frage bildete auch hier die Beschaffung der finanziellen Mittel für die auf Fr. 800,000. veranschlagten Rosten der Meltorationen, Ausebnungs= und Auffüllungsarbeiten. Vom Bund find hieran 50% oder höchstens Fr. 400,000. - in Aussicht; der Rantonsrat St. Gallen beschloß einen Bettrag von Fr. 100,000, indem er den, im Jahre 1909 anläglich des Verkaufes bes fraatlichen Kornhauses an die Gemeinde Rorschach, geschaffenen Verkehrsfonds von Fr. 200,000.— zur Verfügung ftellt. Den Rorschachern ift seinerzeit vom Regierungsrat versprochen, ferner in der regierungsrätlichen Botschaft zum Vertauf des Kornhauses wie im Großratsprotofoll deutlich ausgeführt worden, daß dieser Fonds dienen muffe zur Berbefferung der Berkehrs., namentlich der Hafenanlagen in Rorschach. Der Staat hat aber heute keine andern Mittel zur Verfügung, und durch die fürzlich in der Volksabstimmung unterlegene Vorlage für ein Steuernachtragsgesetz, zur Tilgung der Kriegsschuld, find ihm alle Mittel für neue Aufgaben genom-So mußten sich die Rorschacher Abgeordneten und ihre helfer mit ber Zusicherung des Regierungsrates begnugen, daß zu gegebener Beit für die Berkehrsanftalten von Rorichach ber Staat St. Gallen die Gemeinde Rorschach nicht im Stiche lassen werde.

Kon den Gemeinden Rorschach, Rheineck und Thal exwartet man eine Unterstützung von zusammen Fr. 100,000.— Über die Form dieser Beisteuer und die Berteilung auf die einzelnen Gemeinden ist noch nichts bekannt.

Jebenfalls handelt es sich beim Flugzeugbau Altenschen um ein groß angelegtes Unternehmen von internationaler Bedeutung, dem Bund, Kanton und Gemeins den die nötige Ausmerksamkeit schenken und es mit Geldsmitteln unterstützen werden.

Hochleistungs-Wischmaschine.

Bei keiner andern Baumaschine sind so viele Fehlkonstruktionen zu verzeichnen, als gerade bei der Mischmaschine. Diese eigenartige Erscheinung ist auf die vielseitigen Ansorderungen, welche an eine Mischmaschine
gestellt werden, zurückzusühren; denn bei der Herstellung
sehr vieler Kunstprodukte wie Kunststeine, Zementwaren,
Steinholz, Leermakadam und dergleichen, serner von
Beton, Mörtel seder Beschaffenheit, Schlacken Bimssandmischungen, Farben- und Berputzmaterial sowie aller
möglichen anderen Materialien ist es von der größten
Bedeutung, daß beie Rohmaterialien, aus denen die be-

treffenden Maffen bestehen, gleichmäßig, innig und voll-kommen miteinander gemischt werden.

Eine der Maschinenfabrik Gustav Eirich, Hardheim in Baden, patentierte Mischmaschine besitzt eine ganz eigenartige Konstruktion, welche dem beabsichtigten Zweck in hervorragender Weise gerecht wird. Diese Mischmaschine läßt mittels Kollers und elastisch angebrachter Mischschaufeln das Mischgut durch heftiges Schieben und Drängen eine lange Schleisbahn passieren, wobei die Winkelstellung der Achse des Kollers sich jeden Augendlick ändert, so daß das Mischgut in rascher Folge nach allen Richtungen durchgeschauselt und geknetet wird. Die Maschinen "Patent Eirich" arbeiten periodisch. Die abgemessen Kohmaterialmenge wird der Maschine zugeführt, gemischt und dann ausgestoßen.

Abb. 1 ift eine schematische Darstellung der Mischwerkzeuge, die mit einem Abstand von einigen Millimetern über die stillstehende Tellerstäche streichen.

Die Schaufeln 1, 2 und 3 sowie die exzentrisch an dem gleichen Zahnrad gelagerte Achse W bewegen sich im Kreise um den Mittelpunkt M der Tellersläche. Die Achse W, an der die Schaufeln 4, 5 und ein Koller geslagert sind, dreht sich in demselben Sinne, jedoch mit etwas größerer Geschwindigkeit als die Hauptachse M. Infolge der erzentrischen Lagerung der Achse W und ihrer hierdurch bedingten Fortwanderung auf der Kreisslinie E um die Tellermitte M beschreiben die Schauseln

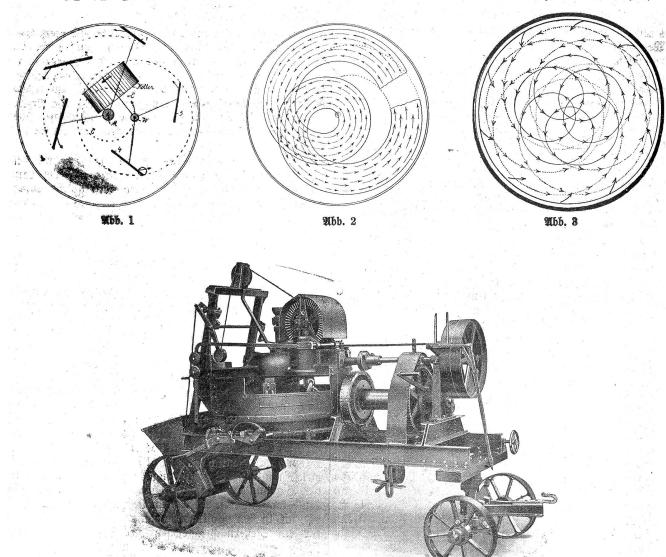


Abb. 4. Fahrbare Betonmischmaschine "Bat. Cirich" verbunden mit Bauwinde,