

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: 18.04.2026

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

Projekt der Bundesbahnen von 1916 wurde durch eine auf Veranlassung 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 Expertenkommission 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 Drahtschmidli. Der Kopfbahnhof würde 183, der Durchgangsbahnhof 234 Millionen kosten. Die Bundesbahnen wollen erstweilen bauen, ohne sich für Kopf- oder Durchgangsbahnhof zu entscheiden. Leistungsfähiger ist jedenfalls der Durchgangsbahnhof. Solange wir nicht wissen, was geschaffen werden soll, sind uns in städtebaulicher Hinsicht die Hände gebunden; deshalb müssen wir auf eine Entscheidung drängen.

Auf den Wettbewerb zurückkommend, betonte Stadtrat Dr. Klöti, daß sich die 150,000 Franken, die dieser gekostet hat, unbedingt gelohnt haben, da eine wertvolle Abklärung stattgefunden hat. Auch in negativer Hinsicht, da gewisse phantastische Ideen endgültig als undurchführbar festgestellt worden sind. Die beiden Hauptpreis-träger sind jetzt in maßgebenden Stellungen: Hintermeier ist Chef des Bauplanwesens und Herter ist Stadibaumeister.

Die Stadt Zürich besitzt die Wälder oder mindestens die Waldränder 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 städtebaulichen Einsichten in die Tat umzusetzen. Die Stadt arbeitet nun den Vororten unentgeltlich Baupläne aus, so für Altstetten, Uitikon, Albisrieden, Höngg und Witikon.

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

Zollikon gehören müßten, ungefähr mit demselben Steuerfuße auskommen würden wie Zürich jetzt. Innerhalb des großen Rahmens würden jedenfalls die städtebaulichen Probleme am besten zu lösen sein.

„Die beste Gewähr für die Fortentwicklung auf diesem Gebiete, so schloß Stadtrat Klöti seine fast zweistündigen Ausführungen, ist das große Interesse, das die Bevölkerung 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 überzeugt, daß auch in Zukunft die städtischen Behörden alles tun werden, und daß der Große Stadtrat und die Gemeinde für alles zu haben sind, wenn es gilt, daß auch das größere Zürich zu einer gesunden und schönen Stadt ausgestaltet werden soll, zum Wohle ihrer Einwohner und zur Freude ihrer Besucher!“

Starker Beifall dankte dem Redner für seine interessanten Ausführungen. (Zürcher Post“.)

Flugplatz Altenrhein bei Rorschach.

(Korrespondenz.)

Mit den Großratsverhandlungen vom 16./17. Nov. hat diese Angelegenheit insofern bestimmtere Gestalt angenommen, 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 Stickeret und deren Hilfsindustrien beschäftigten Personen aus den Gemeinden Rorschach, Thal und Rheineck, und zwar sowohl beim Bau, als auch nachher beim Betrieb der Anlage. Das in Aussicht genommene Gesamtgebiet hat eine Länge von rund 2000 m, eine Breite von rund 450 m, mithin eine Fläche von rund 900,000 m² oder 90 Hektaren. Der eigentliche Flugplatz wäre 1600 m lang und 450 m breit, der Werkplatz im Ausmaß 280×200 m, das ganze anstoßend an den Bodensee und an die Landstraße Rorschach-Rheineck. Auf der Nord- und Westseite müßte zum Schutze des Hochwassers ein etwa 1700 m langer Damm angeschüttet werden. Etwa 1600 Bäume (Obst- und Waldbäume) wären zu fällen. Das Gebäude für Flug- und Werkplatz wäre bedeutend höher zu legen. Vorgesehen ist die Baggerung aus dem See und Einschwenmen des feinen, mit Wasser vermischten Sandes durch Pumpen und eiserne Rohre. Beim Güterbahnhof Lindau-

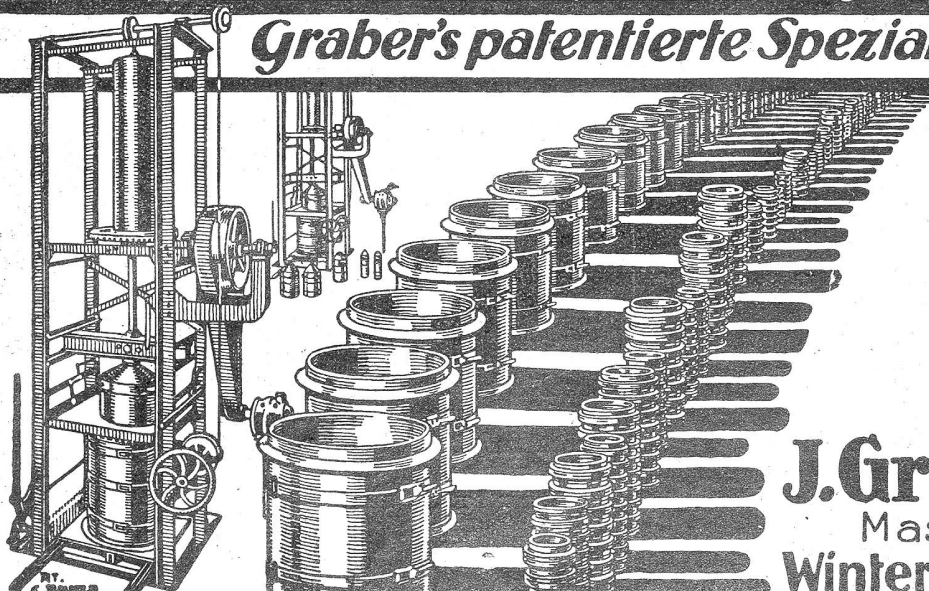
8226

Graber's patentierte Spezialmaschinen

und Modelle zur Fabrikation tadelloser Zementwaren.

Anerkannt einfach aber praktisch zur rationellen Fabrikation unentbehrlich.

J. Graber & Co.
Maschinenfabrik
Winterthur-Veltheim



Neutn hat man damit sehr gute Erfahrungen gemacht; auch die neuen Quaianlagen von Arbon und Rorschach sind mit feinstörnigem Baggergut angefüllt worden. Beim Zustandekommen dieses großen Unternehmens wäre es möglich, bei den Erdarbeiten allein 200 bis 300 Mann zu beschäftigen. Dazu kämen eine große Anzahl Bauhandwerker und Handlanger, die bei Erstellung der umfangreichen Werstanlagen und Hochbauten beschäftigt würden. Der Flugplatz erhielt eine Grasnarbe. Das Wertvollste am Zustandekommen dieses Unternehmens wäre aber, daß damit im Kanton St. Gallen eine neue Industrie angesiedelt würde, die dauernd 600 bis 800 männlichen Arbeitskräften Beschäftigung böte. Daß daneben auch noch bedeutende verkehrspolitische und fiskalische Vorteile (vermehrte Steuerkraft) in Betracht fallen, kann jeder ermesen, der schon Gelegenheit hatte, den Einfluß der Zepelinwerke auf den Fremdenverkehr in Friedrichshafen 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 Umsatz des Flugzeugunternehmens in viele Millionen geht. Man mag dabei manches für übertrieben halten; sicher ist zweifelsohne, daß dem Flugzeugbau eine große Zukunft bevorsteht, und daß das in Aussicht genommene Gelände den großen Vorteil hat, für das Einfliegen von Land- wie Wasserflugzeugen sehr günstig gelegen zu sein.

Es war keine geringe Arbeit, das große Projekt in verhältnismäßig kurzer Zeit spruchreif zu machen. Die Pressemeldungen vom Frühjahr 1925, daß in der Gegend von Altenrhein man sich mit der Anlage eines großen Flugzeugbau-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 — um nur ein Beispiel zu nennen — stellte gleich von Anfang an die völlig kostenlose Abtretung des noch besonders hergerichteten Flugfeldes, wie auch die kostenlose Erstellung der Hochbauten in Aussicht. Aber aus verschiedenen Gründen wollten die Dornier-Metallwerke in Manzell-Friedrichshafen, mit Zweigwerken in Pisa (wo auch die großen Flugzeuge für die letzte Amundsen-Expedition gebaut wurden), wenn irgend möglich am Bodensee bleiben, und als besonders geeignet wurde das schweizerische Bodenseeufer bezeichnet. Herr Dr. A. Hauke, der unermüdlche Präsident des nordostschweizerischen Verbandes für Schifffahrt Rhein-Bodensee war es, der die ersten Unterhandlungen mit Dr. Dornier in Friedrichshafen führte und es verstand, 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 Großflugzeugschiffahrtshafen sprachen. Von Anfang war man sich darüber klar, daß nur eine besondere schweizerische Aktiengesellschaft die Trägerin des neuen Unternehmens sein könne, mit namhafter Beteiligung von schweizerischem Kapital. Nicht weniger als 8 Baustellen wurden auf dem Schweizerufer für die Anlage des Flugplatzes und des Flugzeughafens studiert und in Würdigung gezogen; aber von Kreuzlingen bis hinauf an die Rheinmündung konnte neben demjenigen von Altenrhein kein Platz ernsthaft in Frage kommen. Er allein hatte den Vorteil, an einer vom Dampfbootverkehr ungefüllten Seebucht zu liegen 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 Genossenbürger zeigten das nötige Verständnis, indem sie sich bereit erklärten, etnige hundert sogenannte Ge-

meindeteile unter bestimmten Voraussetzungen und Bedingungen für das Unternehmen zur Verfügung stellen zu wollen.

Als Werste und Bauplatz ist das Gebiet vom „Jägerhaus“ bis zur Straße nach Altenrhein in Aussicht genommen und als Bauten vorerst eine große Wasserflugzeughalle mit einer 150 m breiten Wasserbahn; bis hinaus zur sogenannten Seehalde, wo der leicht fallende Seegrund unmittelbar in solchen mit dauernd größerem Gefälle übergeht; ferner sollen erstellt werden eine große Montagehalle, Werkstätten, Lagerhäuser, Verwaltungsgebäude usw., zusammen im Kostenvoranschlag von rund 2 Millionen Franken.

Die Auffällungen des topfebenen, von sämtlichen Sträuchern und Bäumen geräumten Flugfeldes ist bis auf Meereshöhe 397,5 m vorgegeben. Dies entspricht einem Bodenseewasserstand von 5,34 m am Rorschacher Pegel. 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 (Hochwasserjahr); 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 Auffällung des Flugfeldes berechnet man auf rund 260,000 m². Die Einflugstraße soll 80 bis 100 m breit und 800 m lang sein; das übrige große Flugfeld dient nur als Schutzgebiet und für allfällige Fehlhandlungen, bei denen ein Flugzeug aus besondern Gründen nicht genau die Fluglinie einzuhalten vermag. Vom großen Schutzgebiet wird nach wie vor der Grasnutzen zu benutzen sein, und die vorgesehenen Meliorationen lassen sogar einen erhöhten Grasnutzen erwarten.

Ungefähr ein Fünftel des großen Platzes, der eigentliche Werstplatz, wird vom Dornier-Unternehmen, bzw. seiner Rechtsnachfolgerin, mit voraussichtlichem Sitz in 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 schwierigste Frage bildete auch hier die Beschaffung der finanziellen Mittel für die auf Fr. 800,000.— veranschlagten Kosten der Meliorationen, Ausbehnungs- und Auffällungsarbeiten. Vom Bund sind hieran 50 % oder höchstens Fr. 400,000.— in Aussicht; der Kantonsrat St. Gallen beschloß einen Betrag von Fr. 100,000, indem er den, im Jahre 1909 anlässlich des Verkaufes des staatlichen Kornhauses an die Gemeinde Rorschach, geschaffenen Verkehrsfonds von Fr. 200,000.— zur Verfügung stellt. Den Rorschachern ist seinerzeit vom Regierungsrat versprochen, ferner in der regierungsrätlichen Botschaft zum Verkauf des Kornhauses wie im Großratsprotokoll deutlich ausgeführt worden, daß dieser Fonds dienen müsse zur Verbesserung der Verkehrs-, namentlich der Hafenanlagen in Rorschach. Der Staat hat aber heute keine andern Mittel zur Verfügung, und durch die kürzlich in der Volksabstimmung unterlegene Vorlage für ein Steuernachtragsgesetz, zur Tilgung der Kriegsschuld, sind ihm alle Mittel für neue Aufgaben genommen. So mußten sich die Rorschacher Abgeordneten und ihre Helfer mit der Zusicherung des Regierungsrates begnügen, daß zu gegebener Zeit für die Verkehrsanstalten

von Korschach der Staat St. Gallen die Gemeinde Korschach nicht im Stiche lassen werde.

Von den Gemeinden Korschach, Rheineck und Thal erwartet man eine Unterstützung von zusammen Fr. 100,000.— Über die Form dieser Beisteuer und die Verteilung auf die einzelnen Gemeinden ist noch nichts bekannt.

Jedenfalls handelt es sich beim Flugzeugbau Altenrhein um ein groß angelegtes Unternehmen von internationaler Bedeutung, dem Bund, Kanton und Gemeinden die nötige Aufmerksamkeit schenken und es mit Geldmitteln unterstützen werden.

Hochleistungs-Mischmaschine.

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

treffenden Massen bestehen, gleichmäßig, innig und vollkommen miteinander gemischt werden.

Eine der Maschinenfabrik Gustav Girich, Hardheim in Baden, patentierte Mischmaschine besitzt eine ganz eigenartige Konstruktion, welche dem beabsichtigten Zweck in hervorragender Weise gerecht wird. Diese Mischmaschine läßt mittels Rollers und elastisch angebrachter Mischschaufeln das Mischgut durch heftiges Schieben und Drängen eine lange Schleifbahn passieren, wobei die Winkelstellung der Achse des Rollers sich jeden Augenblick ändert, so daß das Mischgut in rascher Folge nach allen Richtungen durchgeschaufelt und geknetet wird. Die Maschinen „Patent Girich“ arbeiten periodisch. Die abgemessene Rohmaterialmenge wird der Maschine zugeführt, gemischt und dann ausgestoßen.

Abb. 1 ist eine schematische Darstellung der Mischwerkzeuge, die mit einem Abstand von einigen Millimetern über die stillstehende Tellerfläche 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 Tellerfläche. Die Achse W, an der die Schaufeln 4, 5 und ein Roller gelagert sind, dreht sich in demselben Sinne, jedoch mit etwas größerer Geschwindigkeit als die Hauptachse M. Infolge der exzentrischen Lagerung der Achse W und ihrer hierdurch bedingten Fortwanderung auf der Kreislinie E um die Tellermitte M beschreiben die Schaufeln

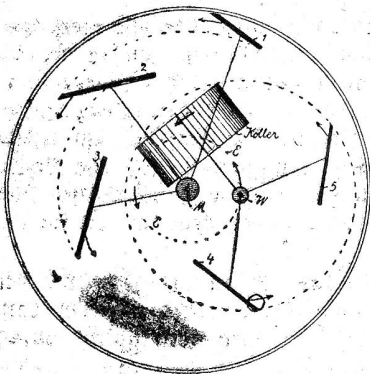


Abb. 1

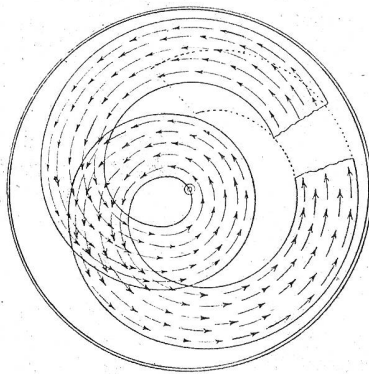


Abb. 2

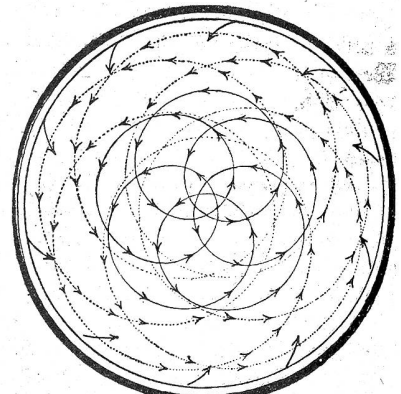


Abb. 3

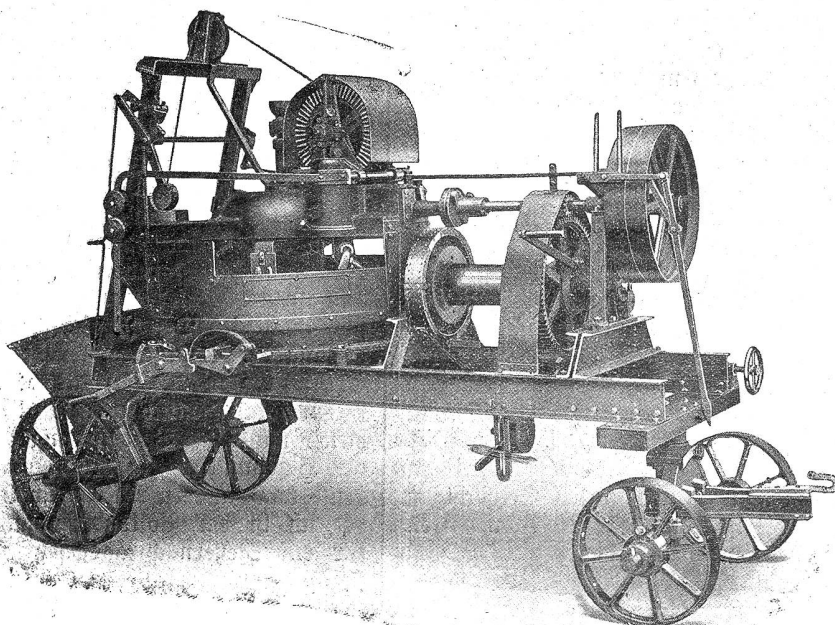


Abb. 4. Fahrbare Betonmischmaschine „Pat. Girich“ verbunden mit Bauwinde.