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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 43 (1927)

Heft: 52

Artikel: Rorschacher Bahnhof- und Hafenfrage

Autor: Rothenhäusler, C.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-582110

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: 28.10.2025

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

besorgende „Wasserarbeit". Die einzelnen Elemente sind untereinander zu einem einzigen Baukörper fest verschraubt. Vom Ufer aus wird die Laufbahn bis vor die nördliche Montagehalle verlängert.

Der Transportwagen, ein Meisterwerk des Eisenbaues, wiegt 45 Tonnen. Der Antrieb erfolgt durch einen auf ihm befindlichen, wasserdicht geschlossenen Elektromotor, der durch ein isoliertes Gummikabel vom Lande aus mit Strom gespiesen wird. Die Antriebsstation für den Motor befindet sich auf dem Lande. Der Wagen wurde von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg geliefert.

Rorschacher Bahnhof- und Hafenfrage.

(Korrespondenz.)

In einer Versammlung gab letzthin Herr Stadtammann Dr. C. Rothenhäusler Auskunft über den heutigen Stand der Bahnhoffrage. Wir entnehmen daraus folgendes:

Die seit Jahrzehnten erstrebte Lösung der Bahnhof- und Hafenfrage fand ihre kräftigste Förderung durch das im Jahr 1909 erschienene Projekt Ingenieur Vogt (St. Gallen), das zur Grundlage diente für das Projekt von Direktor E. Auer (Bern) vom Jahre 1912. Eine Änderung trat insofern ein, als der nunmehr durchgeführte elektrische Betrieb größere Steigungen erlaubt als der frühere Dampfbetrieb. Als die Bundesbahnen beschlossen, die Reparaturwerkstätten aufzuheben, gaben sie die Zusicherung, das ihrige zu tun, um die dadurch eintretende wirtschaftliche Einbuße wieder auszugleichen durch die Verbesserung der Bahnhofverhältnisse. Einem Projekt B der Bundesbahnen, den Bahnhof an der Ostgrenze der Gemeinde zu belassen, das Geleise durch einen etwa 400 m langen Tunnel und dann im schönsten Baugebiet in einem offenen Einschnitt zu führen, konnte die Gemeinde ebenso wenig zustimmen wie dem Projekt A der S. B. B., das vorsah, die Doppelspur auf jetzigem Bahngebiet und in gleicher Höhenlage auszubauen, womit unannehmbare über- oder Unterführungen aller Nord-Südstraßen entstanden wären. Ein Projekt C der Bahn, mit weit nach Süden ausholendem, etwa 1000 m langen Tunnel käme verhältnismäßig teuer, ebenso ein etwas nördlicher angelegter Tunnel des Vorschlages D. Die Bahnbehörde sicherte allerdings zu, an eine künftige Auto oder Tramverbindung zwischen dem abgelegenen Bahnhof und dem jetzigen Hafenbahnhof einen Beitrag zu leisten. Da aber die Gemeinde nach einem vor 60 Jahren mit den damaligen Vereinigten Schweizerbahnen abgeschlossenen Vertrag auf die Ausführung der sogenannten Hafenfahrten durch die S. B. B. ein Anrecht hat, konnte sie die Näherlegung eines neuen Einheitsbahnhofes geltend machen, wie es übrigens auch in den wirtschaftlichen und Verkehrsverhältnissen begründet ist. So schienen die Verhandlungen zwischen Bahn und Gemeinde auf einem toten Punkt angelangt. Im Auftrag der Stadt Rorschach erstattete Prof. C. Andreae (Zürich) ein Gutachten über die verschiedenen S. B. B.-Projekte und kam dabei zum neuen Vorschlag, die neue Doppelspur auf der St. Galler Linie auf jetzigem Bahngebiet, aber durch die Gemeinde als Tiefbahn zu verlegen, womit eine Reihe von Straßen auf bisheriger Höhe als Überführungen belassen werden können. Durch westliche Verlängerung der heutigen Bahnhofhorizontalen wird es ermöglicht, einen künftigen Einheitsbahnhof 400 m näher an die Stadt zu verlegen. Allerdings erhält die neue Linie zwischen Rorschach und Goldach auf eine Länge von 1800 m eine Steigung von 25 ‰ (bisher 20 ‰), bis zur neuen Stationshorizontalen Goldach. Damit können die zwei Begehren der Gemeinde Rorschach: Aufhebung der Schienenübergänge bei der St. Gallerlinie und Näherlegung eines künftigen Einheitsbahnhofes, ohne weiteres erfüllt werden. Einige Schwierigkeiten bieten allerdings die Überführungen der Reitbahn- und Industriestraße. Ferner ergaben die Studien von Prof. C. Andreae, daß auch dem dritten Begehren der Gemeinde, daß die Romanshornerlinie später einmal vom See verlegt und in einem Tunnel zum neuen Einheitsbahnhof geführt werde, ganz gut entsprochen werden kann. Die Bundesbahnen haben zur Zeit ein eingehendes Projekt samt Kostenvoranschlag auf der Grundlage des von den Gemeinde- und Kantonsbehörden empfohlenen Projektes Andreae in Arbeit. Sofern sich Gemeinde und Bahn einigen können, besteht nach erhaltenen Zusicherungen Aussicht, daß in den allernächsten Jahren die Bauarbeiten durchgeführt werden. Wie ein Fachmann letzthin in der „Neuen Zürcher Zeitung" ausführte, wird die auf den ersten Ausbau der Elektrifikation der Hauptstrecken eintretende Pause von den S. B. B. zum Streckenausbau benützt; insbesondere ist nötig der durchgehende Ausbau der Doppelspur Winterthur—St. Gallen—St. Margrethen. Es fehlen noch 11 km der Strecke Uzwil—Goßau—St. Fiden—Rorschach—Rheineck, verbunden mit Lösung der Rorschacher Bahnhoffrage.

Die Kosten der Strecke Rorschach—Goldach werden auf 4 bis 5 Millionen geschätzt.

Was die Steigungsverhältnisse anbetrifft, so ist ausschlaggebend die sogenannte „maßgebende Steigung", d. h. die tatsächliche Steigung, vermehrt um den Kurvenwiderstand. In letzterer Hinsicht ist das Projekt Andreae zufolge seiner schlanken Linienführung viel günstiger als die Projekte mit Linienverlegung und Tunnel. Gegenüber einer maßgebenden Steigung von 23,5 ‰ (heutige St. Gallerlinie) bringt das Projekt Andreae eine solche von 26,3 ‰. Nach einem Gutachten von Prof. H. Studer (Zürich) kann diese Erhöhung der maßgebenden Steigung durchaus keinen Einfluß haben auf die Leistungsfähigkeit der St. Gallerlinie; die aus der Stadt St. Gallen nach dieser Richtung gehörten Befürchtungen sind daher grundlos. Maßgebend ist, was man einer elektrischen Lokomotive während einer Stunde oder während einer Viertelstunde zumuten darf. Heute werden Lokomotiven gebaut mit einer Dauerleistung von 1600 PS, mit der Sicherheit, daß man ihre Leistung während einer Stunde auf 2000 PS, während einer Viertelstunde sogar bis auf 2400 PS steigern darf. Wenn heute ein Zug zwischen Rorschach und Goldach 1760 PS benötigt, so ergibt das für die neue Linie mit der erhöhten Steigung rund 2000 PS. Damit wird die erhöhte Stundenleistung um wenig überschritten. Bei einer Geschwindigkeit von 50 km/Std. dauert das Durchfahren der 1800 m langen 25 ‰ = Rampe etwa 2½ Minuten. Westlich von Goldach befindet sich übrigens heute schon auf 400 m Länge eine Steigung von 26 ‰, womit sich zu Lasten der neuen Linienführung nur noch 1800 m weniger 400 m = 1400 m ergeben, was nicht einmal 2 Minuten Fahrzeit benötigt. Während dieser kurzen Zeit wird die erhöhte Stundenleistung um wenig überschritten, die erhöhte Viertelstundenleistung von 2400 PS überhaupt nicht erreicht. Da die S. B. B. entschlossen sind, die Linie Rorschach—St. Gallen auf Doppelspur auszubauen, ist zu erwarten, daß auf Grund eines ausführlichen Projektes die Verhandlungen zwischen Bahn und Gemeinde im Einvernehmen mit der kantonalen Regierung, weiter geführt werden.

Eine Frage für sich bildet die Erstellung eines neuen Hafens für die Personenschiffe. Der heutige Hafen ging bei der Gründung des Kantons St. Gallen vom Kloster an den Kanton über; er hatte ihn bis anhin zu erhalten und zu erweitern. Wenn zufolge Verlegung der Romanshornerlinie die Hafenstation wegfällt, damit auch die

Hafenfahrten unterbleiben, wird man auch notgedrungen einen neuen Personenhafen anlegen müssen; dies wird um so nötiger sein, als die heutige Anlage nicht mehr allen Anforderungen entsprechen soll. Der richtige Platz für einen neuen Hafen wird wohl sein gegenüber dem neuen Einheitsbahnhof, also etwa 500 m mehr ostwärts als der heutige Dampfschiffhafen.

Die Entwicklung der Heizungstechnik.

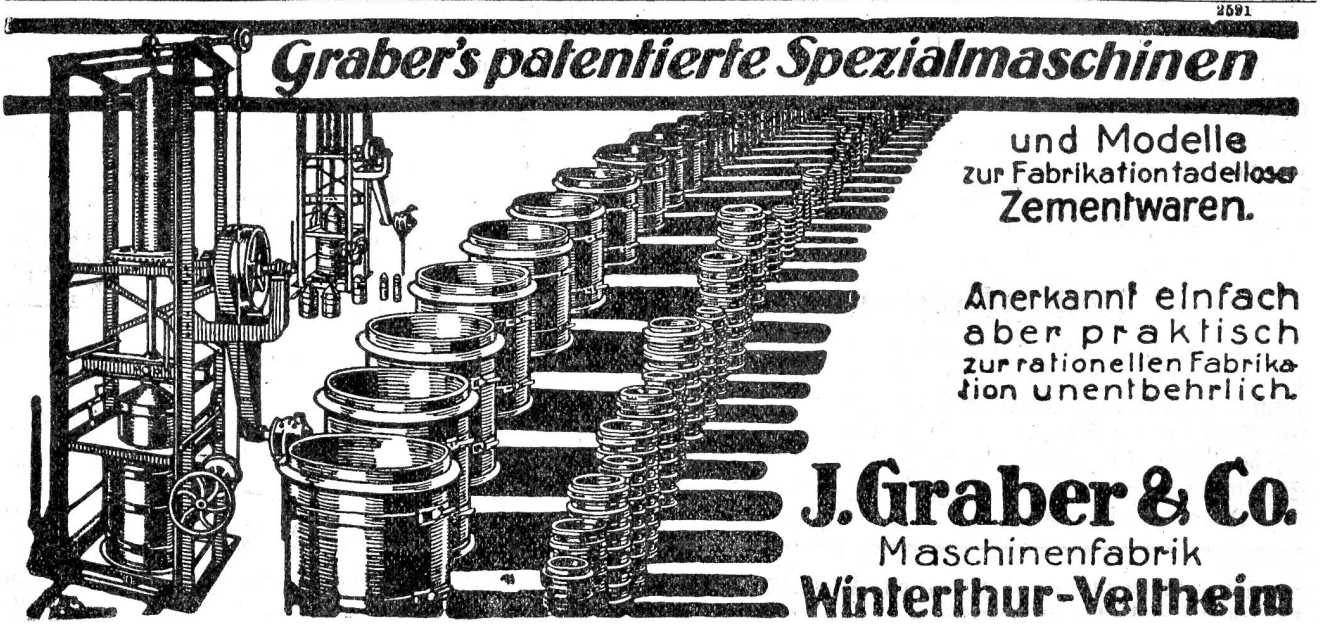
Von R. Wiesendanger,
konsultierender Heizungsingenieur, Zürich.

Als die älteste und einfachste Heizungsart wird jene gelten müssen, bei der ein im Raume auf einer zweckentsprechenden Unterlage angemachtes offenes Holzfeuer seine Wärme vorzugsweise durch Strahlung an den Raum übertrug. Rauch und Verbrennungsgase traten dabei direkt in die Raumluft über und konnten durch hochgelegene oder im Dach angebrachte Oeffnungen ins Freie entweichen. Das offene Holzfeuer ist bei den alten Römern genau so im Gebrauch gewesen, wie später bei den Germanen. Allerdings wurde diese einfachste Heizungsart des offenen Feuers durch die Holzkohlenbeckenheizung abgelöst, die schon damals die allgemein übliche Heizung für Wohnräume gewesen zu sein scheint. Selbst in England sind noch im Jahre 1790 die Sitzungssäle des Londoner Parlamentsgebäudes mit Holzkohlenbecken beheizt worden. Ein entschiedener Fortschritt sind die Kanalheizungen, wie sie die Römer in den nördlichen Provinzen ausgeführt haben, um sich gegen den dort herrschenden kältern Winter besser zu schützen. Im Kloster von St. Gallen, einer Stätte damaliger Bildung, erscheint sodann in einem vom Jahre 820 erhaltenen Bauplane neben dem offenen Herdfeuer und der Kanalheizung der Heizkamin mit rundem Mantel in Verbindung mit dem Schlote. Seit dem 14. Jahrhundert bediente man sich an Stelle des Kamins des schönern und ansehnlichern Kachelofens. Die eigentliche Luftheizung hängt aufs engste mit den Bedürfnissen des sich in den folgenden Jahrhunderten entwickelnden Städtewesens zusammen. 1770 baute James Watt die erste Dampfheizung, 1842 führte Sulzer in einer Schule die erste Dampfheizung aus. Die Warmwasserheizung erfand der Franzose Bonnemain in Paris, welcher eine solche Anlage im Jahre 1777 erstellte. Heute werden nicht nur in Amerika, sondern auch in Europa, ganze Stadtteile mit Pumpen-Warmwasserheizung von zentraler Stelle aus versehen.

Welche Heizungsart nach dem heutigen Stande der Heizungstechnik für jeden einzelnen Fall das gegebene und rationellste System ist, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Obwohl zum Beispiel die elektrische Heizung für die Schweiz, in Anbetracht der vorhandenen Menge sogenannter weißer Kohle (Wasserkräfte), als idealstes und sauberstes Heizungssystem zu betrachten ist, empfiehlt sich dasselbe jedoch nur an Orten und zu Zeiten wirtschaftlicher Strompreise. Am meisten verbreitet ist immer noch die gewöhnliche Ofenheizung, mancherorts vorteilhaft kombiniert als Kachelofen-Zentralheizung. Ein rationelles Heizsystem ist die Warmwasserheizung infolge ihrer großen Anpassungsfähigkeit und milden Temperaturen, sie findet für öffentliche Gebäude, Wohnkolonien, Villen und einfache Häuser immer mehr Eingang. Hiebei können sozusagen alle Brennstoffe, Kohle, Koks, Holz, Torf, Erdöl, Gas, Industrieabfälle usw. verfeuert werden. Die bisherige Entwicklung der Heizungstechnik läßt voraussehen, daß sich die Wärmeversorgung allgemein derart vereinfacht, daß die Wärme von zentraler Stelle aus in die Wohnungen und Arbeitsstätten geleitet wird, wie dies bereits bei Strom, Gas und Wasser geschieht, wobei die Verrechnung nach der Wärmeuhr erfolgt.

Einkauf an der Schweizer Mustermesse 1928.

(Mitget.) Basel steht im Zeichen intensivster Vorbereitungen für die Messe 1928. Eine gute Botschaft: Die große Wirtschaftsveranstaltung unseres Landes wird abermals einen Fortschritt in der Beschickung zu verzeichnen haben. In den 20 Gruppen wird ein Angebot von mehreren tausend Fabrikaten auf den Markt gebracht. Vor allem werden auch viele Neuheiten vorgeführt.

Die Beschickung durch unsere Industrien ist also jedenfalls wieder derart umfangreich, daß die Mustermesse 1928 das volle Interesse der Geschäftswelt verdient. Es ist zu erwarten, daß der Besuch aus den Kreisen des Handels dieses Jahr ebenfalls stärker wird und die Messe an kaufmännischer Bedeutung gewinne. Günstig ist der Einkauf an der Messe. In den meisten Branchen ist ein Angebot vieler, zum Teil sogar der meisten führenden Firmen da. Die Fabrikate können in sehr kurzer Zeit geprüft und verglichen werden. Wertvoll ist auch die

2591