

Rorschacher Bahnhof- und Hafenfrage

Autor(en): **Rothenhäusler, C.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **43 (1927)**

Heft 52

PDF erstellt am: **09.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-582110>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

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 gespeist wird. Die Antriebsstation für den Motor befindet sich auf dem Lande. Der Wagen wurde von der Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg gefertigt.

Korschacher Bahnhof- und Hafenanfrage.

(Korrespondenz.)

In einer Versammlung gab letzthin Herr Stadtmann Dr. C. Rothhäusler Auskunft über den heutigen Stand der Bahnanfrage. Wir entnehmen daraus folgendes:

Die seit Jahrzehnten erstrebte Lösung der Bahnhof- und Hafenanfrage fand ihre kräftigste Förderung durch das im Jahr 1909 erschienene Projekt Ingenieur Bogt (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 Dampftrieb. Als die Bundesbahnen beschlossen, die Reparaturwerkstätten aufzuheben, gaben sie die Zustimmung, das ihrige zu tun, um die dadurch eintretende wirtschaftliche Einbuße wieder auszugleichen durch die Verbesserung der Bahnhofsverhältnisse. Einem Projekt B der Bundesbahnen, den Bahnhof an der Obergrenze 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 jezigem Bahngelände 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 Vorschlags D. Die Bahnbehörde sicherte allerdings zu, an eine künftige Auto oder Tramverbindung zwischen dem abgelegenen Bahnhof und dem jezigem Hafenhof 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 Hafenanfrage 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 Korschach erstattete Prof. C. Andraea (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 jezigem Bahngelände, 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 Bahnhofshorizontalen wird es ermöglicht, einen künftigen Einheitsbahnhof 400 m näher an die Stadt zu verlegen. Allerdings erhält die neue Linie zwischen Korschach 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 Korschach: Aufhebung der Schienenübergänge

bei der St. Gallerlinie und Näherlegung eines künftigen Einheitsbahnhofes, ohne weiteres erfüllt werden. Einige Schwierigkeiten bieten allerdings die Überführungen der Reithahn- und Industrieerstraße. Ferner ergaben die Studien von Prof. C. Andraea, daß auch dem dritten Begehren der Gemeinde, daß die Romanshornlinie 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 Andraea 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—Göfan—St. Fiden—Korschach—Rhododend, verbunden mit Lösung der Korschacher Bahnanfrage.

Die Kosten der Strecke Korschach—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 Andraea zufolge seiner schlanken Liniensführung viel günstiger als die Projekte mit Lintenverlegung und Tunnel. Gegenüber einer maßgebenden Steigung von 23,5 ‰ (heutige St. Gallerlinie) bringt das Projekt Andraea 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 Korschach 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 Liniensführung 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 Korschach—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 Romanshornlinie die Hafenanfrage 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 Öffnungen 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 kälteren 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 Schloße. Seit dem 14. Jahrhundert bediente man sich an Stelle des Kamins des schöneren und ansehnlicheren 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 Heizungs-system 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. Hierbei 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 Wärmeerzeugung erfolgt.

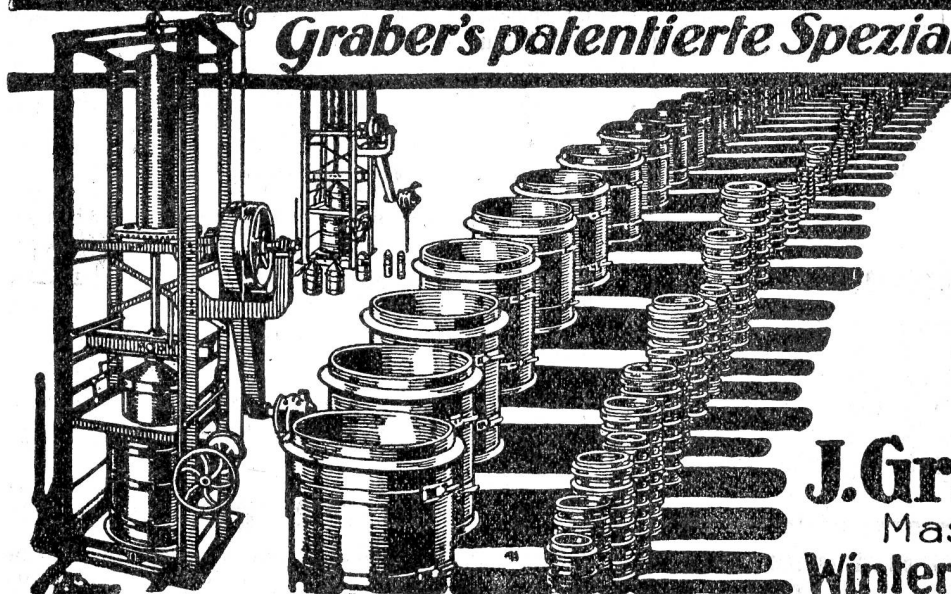
Einkauf an der Schweizer Mustermesse 1928.

(Mitget.) Basel steht im Zeichen intensiver 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 gewinnt. 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

Graber's patentierte Spezialmaschinen



und Modelle
zur Fabrikation tadelloser
Zementwaren.

Anerkannt einfach
aber praktisch
zur rationellen Fabrika-
tion unentbehrlich.

J. Graber & Co.
Maschinenfabrik
Winterthur-Veltheim