Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **49/50 (1907)**

Heft 24

PDF erstellt am: **13.09.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT: Die Bodensee-Toggenburgbahn. (Schluss.) — Raumkunst und Architektur. — Die Photographie in natürlichen Farben nach dem Verfahren von Louis und Auguste Lumière in Lyon. — Elektrizitätswerk am Löntsch. — Miscellanea: Lötschbergbahn. Kuppelgemälde der Hagia Sofia von Saloniki. Generalversammlung des Schweiz. Techniker-Verbandes. Monatsausweis über die Arbeiten am Rickentunnel. Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel. Enthüllung des Kaiserin-Elisabeth-Denkmals in Wien. Rhätische Bahn. Einweihung des Mannheimer Industriehafens. Hafenanlagen von Rotterdam. Neue Ausstellungs- und Festhalle für Frankfurt a. M. Eidg. Polytechnikum. Bodensee-Toggenburgbahn. — Konkurrenzen: Katholische Landkirche in Landquart. — Nekrologie: K. Greulich. Sir Benjamin Baker. — Korrespondenz. — Literatur. — Vereinsnachrichten: G. e. P.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

Die Bodensee-Toggenburgbahn.

(Schluss.)

Ueber die endgültig gewählte Lage der *Station Herisau* (Abb. 14) soll hier kurz folgendes erwähnt werden. Die Subvention der Gemeinde Herisau an die B. T. (1 400 000 Fr.) war an die Bedingung geknüpft, dass die Station Herisau nicht tiefer als Kote 752,80 zu liegen komme. In der definitiven Projektierung ergab sich nun, dass eine Tieferlegung derselben um etwa 4 *m* sowohl eine Linienverbesserung durch Ermässigung der Maximalsteigung St. Gallen-Herisau auf 16 ‰, wie auch namentlich günstigere Zufahrtsverhältnisse für die Gemeinde mit sich brächte. Die darauf mit Herisau eingeleiteten Unterhandlungen führten erst nach geraumer Zeit zu einer Einigung, die für alle Teile als befriedigend anerkannt werden muss, aber von Seiten der B. T. mit bedeutenden finanziellen Opfern erkauft worden ist. Damit kommt aber die Station Herisau an die bestmögliche Lage; sie ist für die Zukunft erweiterungsfähig und endlich ist zugleich im allgemeinen Interesse eine Gemeinschaftsstation mit der Appenzellerbahn erreicht worden. Die vermehrte Kapitalaufwendung wird somit durch erhebliche wirtschaftliche Vorteile kompensiert. Die B. T. leistet an die auf 580 000 Fr. veranschlagten Kosten des der Appenzellerbahn dienenden Stationteiles einen Beitrag von 275 000 Fr.

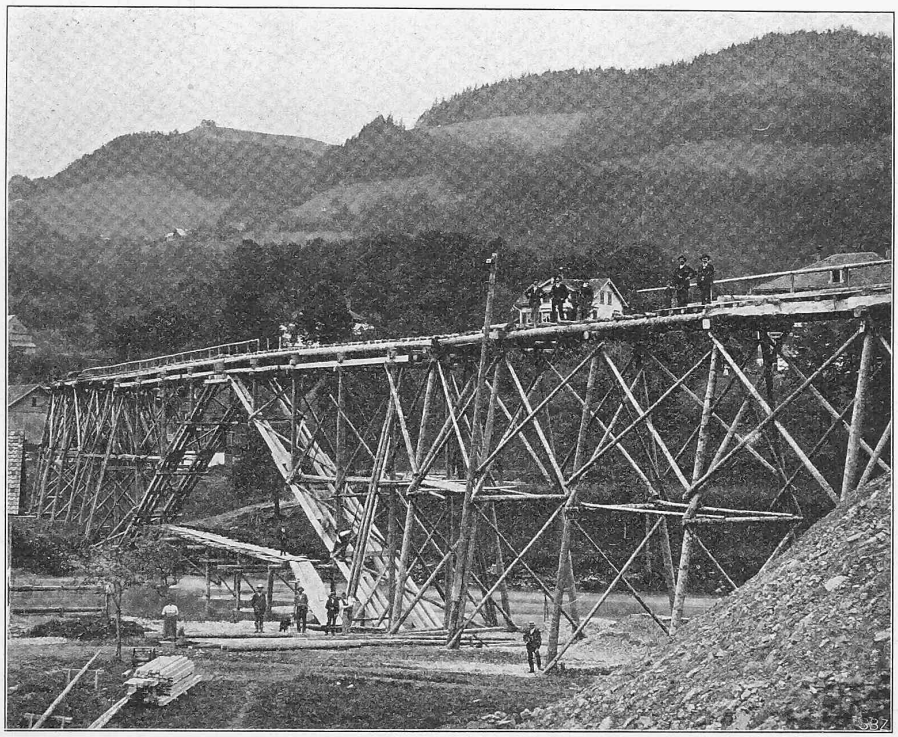

Abb. 16. Transportgerüst über die Thur am Südportal des Wasserfluhtunnels zur Ueberführung des Tunnelmaterials in die Deponie beim Bahnhof Lichtensteig

Wie aus Abb. 14 (S. 291) ersichtlich, hat die ganze Bahnhofanlage Herisau eine Ausdehnung von über 1 *km* und ist nicht nur den gesamten Betriebsbedürfnissen der zwei Bahnen durch reichliche Vorsorge genügender Geleise, Plätze und Räumlichkeiten sowohl für den Personen- als auch für den Güter- und Umlade-Verkehr Rechnung getragen, sondern auch auf günstige Zufahrten von allen Seiten her Rücksicht genommen worden. Die Hauptzufahrtsstrasse führt vom Dorf Herisau über die Appenzellerbahn zwischen der kath. Kirche und der jetzigen Wechselstation (Mühlebühl), vereinigt sich dann mit der neuen Mühlebühlstrasse, die die Einmündung von der Gossauerstrasse herstellt und fällt mit 7 % gegen das neue Aufnahmegebäude und den Bahnhofplatz zu. Die Strasse von der Mühle (Wirtschaft zum Schwänle) führt unter der Gossauer- und der Hauptzufahrt-Strasse ebenfalls direkt zum Bahnhofplatz. Durch die beiden Unterführungen wird eine Gegensteigung vermieden, die bei direkter Einmündung in die Gossauerstrasse nicht hätte umgangen werden können. Die untere Zufahrtsstrasse stellt die Verbindung mit dem Tal her und kann anstandslos mit vierspännigen Fuhren befahren werden; um endlich der Verbindung des Bahnhofes nach dem Waisenhaus keine grössere Steigung als 6 % zu geben, musste die Einführung der obern Zufahrtsstrasse in die Schützenstrasse über das Ebnet erfolgen.

Von Station Herisau weg kreuzt die Bahn nach Unterfahrung der Gossauerstrasse dass Glattal auf einem 319 *m* langen Viadukt (Abbild. 7) und kurz vor Station Schachen überbrückt sie auch das Ergeten-Tobel mittelst eines 59 *m* langen Viaduktes. Die Station Schachen Km. 12,027 ist in der Nähe der dortigen Steinbrüche, die ein wertvolles Baumaterial (Kalknagelfluh) liefern und wohl bei richtiger Ausbeute durch die Bahnverbindung rasch einen grossen Absatz finden werden. (Nach Prof. Tetmajer besitzt dieses Gestein eine Druckfestigkeit von 1,44 t/cm^2). Von Schachen verfolgt das Tracé die linke Talseite des Kirchtobelbaches, der mittelst eines 143 *m* langen Viaduktes überschritten wird, wodurch zugleich die günstigste Ueberbrückung des Weissenbachtobels (Abb. 8), erreicht ist, immerhin erhält der Viadukt eine Länge von 283 *m* und eine Höhe von 65 *m*. Nachdem nun auch der Bühlberg durch einen 344 *m* langen Tunnel unterfahren ist, wird bei Km. 15,747 der höchste Punkt der Bahn auf der Wasserscheide zwischen Glatt und Necker, einem Nebenfluss der Thur, erreicht.

Während bis zur Wasserscheide in Degersheim das Bauprojekt vom Vorprojekt nicht erheblich abweicht (durch die Tieferlegung der Station Herisau konnte die Maximalsteigung, wie schon erwähnt, zwischen Herisau und Bruggen auf 16 ‰ ermässigt werden), weist die Strecke Degersheim-Wattwil ganz andere Verhältnisse auf als das Vorprojekt. Alle frühern Projekte von Degersheim abwärts in der Richtung gegen Mogelsberg benützten die rechte Talseite zum Abstieg ins Neckertal und übersetzten den Aachbach bei Mogelsberg mit einem grossartigen Viadukt, wogegen das Bauprojekt vollständig auf der linken Talseite bleibt, um erst unterhalb der Talübersetzung sich wieder mit dem Tracé des Vorprojektes zu vereinigen. Von Degersheim, Kulminationspunkt 801,81 *m* ü. M. fällt die Bahn gegen