

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Band:** 55/56 (1910)  
**Heft:** 18

## **Sonstiges**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 15.10.2024

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

### Miscellanea.

**Bodensee-Toggenburgbahn.** Ebnat-Nesslau ist die Fortsetzung der früheren Toggenburgbahn, jetzt S. B. B. talaufwärts. Schon im Jahre 1890 wurden im Auftrage des Baudepartements St. Gallen Studien über die Weiterführung ab Station Ebnat gemacht, aber erst im Jahre 1908 war es möglich, die formelle Angliederung des Projektes, das verschiedene Phasen durchgemacht hat (Studien Gysin, Kürsteiner, Züblin, Moser, Ritter-Egger), an die Stammlinie der B. T. zu erwirken.

Die 8 km lange Linie wird als normalspurige Nebenbahn ausgeführt, und es sind als Minimal-Radius  $R = 200 m$  und als massgebende Steigung unter Berechnung des Kurvenwiderstandes nach der Röckl'schen Formel 25 ‰ angenommen worden. Die auf dem rechten Thurufer sich hinziehende Staatsstrasse weist Kurven von 40 m  $R$  und Steigungen bis auf 7 ‰, von einer rationellen Bahnanlage längs oder in der Nähe der Strasse [konnte keine Rede sein, ein eigentlicher Talgrund, dem man folgen könnte, ist nirgends vorhanden; die verschiedenen Studien stellten fest, dass für die Strecke Ebnat-Krummenau das rechte Thurufer, zwischen Krummenau bis Km. 6,7, ausserhalb Nesslau das linke Ufer den Vorzug verdienen.

Die Erd- und Felsbewegungen betragen rund 171000 m<sup>3</sup>. Die vom Tracé berührte Terraininformation besteht zu grossem Teile aus Mergel, Sandstein und Nagelfluh, das stark coupierte Terrain erfordert ausserdem die Erstellung einer Anzahl bedeutender Kunstbauten. Es sind drei Tunnels von 30, 80 und 47 m, zusammen 157 m vorgesehen. Ausser mehreren Strassen- und Bachdurchlässen, sowie Viadukten mit Oeffnungen von 6–10 m Weite sind zu erwähnen die zwei Thurübergänge mit gewölbten Hauptöffnungen von 63 und 25 m Lichtweite. Während der erste Thurviadukt als eingespannter Bogen (Felsfundamente) projektiert ist, ist der zweite als Dreigelenkbogen mit Granitgelenken (Pfahlrost-Fundation) vorgesehen. Die verschiedenen Objekte erfordern total 8900 m<sup>3</sup> Mörtelmauerwerk, für welches frostbeständiger Sandstein aus der Gegend vorgesehen ist.

Bezüglich der Ausführung des Trockenmauerwerkes, rd. 2900 m<sup>3</sup>, ist festgesetzt, dass die Gesichtsfläche der einzelnen Steine wenigstens 0,1 m<sup>2</sup> zu betragen hat, und die Binder die Läufer um mindestens die Steinstärke überragen müssen.

Die angewendeten Normalien sind die der B. T. mit reduzierten Breiten: theoretische Dammkronenbreite 3,75 m, Stirnmauerndistanz bei Viadukten auf Schwellenhöhe 4,2 m, Abstand zwischen Gewölbescheitel der Viadukte und Schwellenoberkante 1 m, Tunnelnormalprofile wie bei den andern Linien der B. T. Für den Oberbau sind 32 kg Schienen auf eisernen Schwellen (14 Schwellen pro Schienenschoss von 12 m) vorgesehen. Der Kostenvoranschlag wurde auf 1750000 Fr. festgesetzt.

**Rechts- oder Linksfahren auf den Schweizerischen Eisenbahnen.** Veranlasst durch das infolge des Ueberfahrens eines Signals [erfolgte Eisenbahnunglück vom 30. März d. J. bei Mühlheim am Rhein, wird aus Lokomotivführerkreisen in den „Basler Nachrichten“ wieder auf den misslichen Umstand aufmerksam gemacht, dass auf unsern doppelspurigen Eisenbahnen links gefahren wird, die Signale demzufolge links aufgestellt werden müssen, während der Maschinenführer seinen Standpunkt auf der Lokomotive rechts hat. Dadurch wird, besonders bei den grossen Kesseldimensionen der neuen Schnellzugslokomotiven, die Möglichkeit, das Signal zu beobachten, für den Führer wesentlich erschwert und dieser ist genötigt, die Hülfe des links stehenden Heizers in Anspruch zu nehmen, dessen oft anstrengende Arbeit der Ueberwachung der Signale wiederum hinderlich ist.

Wir haben in Band XLIII, Seite 101 vom 27. Februar 1904 von einem in diesem Gebiete sehr erfahrenen Mitarbeiter einen Artikel gebracht, der auf diese Uebelstände hinweist und dringlich Abhilfe verlangt.<sup>1)</sup> Im gleichen Jahre soll auch der schweizerische Lokomotivführerverein eine bezügliche Eingabe an das schweizerische Eisenbahndepartement gerichtet haben, über deren Erfolg nichts bekannt geworden ist. Die Frage scheint in der Tat sehr dringlich zu sein und eine baldige Lösung zu erheischen.

**Schweizerischer Technikerverband.** Am 24. April d. J. hat zu Winterthur die ordentliche Delegiertenversammlung des Schweizerischen Technikerverbandes getagt. Dem Geschäftsbericht des Präsidenten ist zu entnehmen, dass der Verband z. Z. in 22 Sektionen 1574 Mitglieder im Inland und 250 Mitglieder im Ausland

<sup>1)</sup> Siehe auch Band XLIV, Seite 131 und ~~162~~ und Band LI, Seite 218.

zählt. Die Verhandlungsgegenstände betrafen meist geschäftliche Themata. Ausserdem befasste sich der Vorstand auch mit dem Studium der Frage der Errichtung weiterer technischer Mittelschulen in der Schweiz; er wurde von der Delegiertenversammlung ferner mit der Verfolgung der Angelegenheit der Erhöhung der Telephontaxen beauftragt. Die Wahl des Herrn R. Frei in Basel zum Sekretär, die wir bereits gemeldet haben, wurde von der Delegiertenversammlung bestätigt. Die Generalversammlung des Verbandes im Jahre 1911 soll in Basel abgehalten werden.

**Rheinschiffahrt Basel-Bodensee.**<sup>1)</sup> In der badischen Kammer hat der Minister des Innern, Freiherr von Bodmann, erklärt, dass man sich im deutschen Bundesrate auch hinsichtlich der Oberrheinregulierung von Strassburg bis Konstanz geeinigt habe. Es ergebe sich als Meinung der Regierungen, dass, wenn das Projekt die Ausführbarkeit und Wirtschaftlichkeit ergibt, die am Rheinstromverband beteiligten Regierungen ihre Stimmen dafür abgeben werden, und der Zweckverband diese Aufgaben übernimmt. Voraussetzung ist dabei aber, dass die Schweiz sich in einer, ihren Interessen entsprechenden Weise beteiligt, und zwar bis Konstanz, ferner, dass auch Oesterreich sich entsprechend beteiligt. Im übrigen soll jetzt ein Projekt ausgearbeitet werden auf Veranlassung der verschiedenen Schiffahrtsverbände. Baden hat dazu 20000 Mark in Aussicht gestellt unter der Voraussetzung eines internationalen freien Wettbewerbs.

**Schweizerischer Elektrotechnischer Verein.** Die in unserer Zeitschrift angekündigte Frühjahrs-Diskussions-Versammlung des schweiz. Elektrotechnischen Vereins<sup>2)</sup> fand am 24. April in Bern unter der Leitung des Vereinspräsidenten Ing. K. P. Täuber programmgemäss statt. Zufolge der verhältnismässig geringen Beteiligung wurde die Diskussion über die drei veranstalteten Vorträge kaum benutzt. Die Vorträge werden im „Bulletin“ des Schweiz. Elektrotechnischen Vereins zur Veröffentlichung gelangen. Wir behalten uns vor, auf den Inhalt des ein besonderes Interesse beanspruchenden Vortrags von Dr. Tissot in Basel, über die schweizerischen Finanzierungsunternehmungen für elektrische Anlagen zurückzukommen.

**Weltausstellung in Brüssel 1910.**<sup>3)</sup> Die Ausstellung ist am 23. April offiziell eröffnet worden, obwohl sie in den meisten Teilen durchaus unfertig ist. Nur Deutschland, das seine Ausstellung selbständig und in eigenen Gebäuden untergebracht hat, machte eine Ausnahme und konnte seine Abteilung am offiziellen Eröffnungsakt fertig vorführen. Seine Hallen, Gebäude und Gartenflächen bedecken 28000 m<sup>2</sup>; es wird darin nur von Frankreich mit 38000 m<sup>2</sup> und von Belgien mit über 70000 m<sup>2</sup> übertroffen. Wie berichtet wird, werden Holland, Belgien und England in den nächsten Tagen einen Teil ihrer Ausstellungen eröffnen können; andere, wie z. B. Italien, dürften mit Anfang Juni soweit sein. Die Schweiz, der in der gemeinsamen Industriehalle und der Maschinenhalle ihr Platz angewiesen wurde, ist mit ihren Arbeiten von den sie umgebenden Ländern abhängig.

**Neubau für das Bundesgerichtsgebäude in Lausanne.**<sup>4)</sup> Der Botschaft des Bundesrates an die eidgenössischen Räte ist zu entnehmen, dass das zur Erwerbung in Aussicht genommene Terrain einen Flächeninhalt von 17500 m<sup>2</sup> hat, somit auch für später allfällig noch notwendig werdende weitere Bauten ausreichen wird. Mit dem vorgelegten Genehmigungsbeschluss soll der Bundesrat Auftrag erhalten, Pläne und Kostenberechnungen für ein neues Bundesgerichtsgebäude ausarbeiten zu lassen und einen Wettbewerb unter schweizerischen Architekten zu veranstalten.

**Neue Rheinbrücke in Rheinfelden.** Die Ausführung der neuen Brücke zu Rheinfelden ist durch Gemeindebeschluss der Firma Maillart & C<sup>o</sup> in Zürich übertragen worden, deren gemeinsam mit den Architekten Joss & Klausner in Bern eingereichter Wettbewerbsentwurf mit dem II. Preis ausgezeichnet worden ist.<sup>5)</sup>

**Das „Schänzli“ in Bern.**<sup>6)</sup> Die Kursaalgesellschaft Schänzli hat den Ankauf der gegenwärtig in Privatbesitz befindlichen Schänzli-besitzung beschlossen. Der Kaufpreis beträgt 800000 Fr. Für den Neubau ist eine weitere Ausgabe von annähernd gleicher Höhe vorgesehen.

**Die internationale Kunstausstellung in Venedig 1910** ist am 23. April eröffnet worden.

<sup>1)</sup> Band LV, Seite 204.

<sup>2)</sup> Seite 204 laufenden Bandes.

<sup>3)</sup> Band LIV, Seite 347.

<sup>4)</sup> Siehe unsere Mitteilung im laufenden Band, Seite 204.

<sup>5)</sup> Siehe Darstellung in Band LIV, Seite 45 bis 47.

<sup>6)</sup> Band LV, Seite 109.

