

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **55/56 (1910)**

Heft 12

PDF erstellt am: **08.08.2024**

### **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Der Sitterviadukt der Bodensee-Toggenburgbahn. — Wettbewerb zu einem Schlachthause in Zug. — Miscellanea: Die XXIII. Generalversammlung des Schweizerischen elektrotechnischen Vereins. Die internationale Städtebauausstellung in Düsseldorf. Rheinschiffahrt Basel-Bodensee. Staubfreie Kiton-Makadam-Strassen. Bahn Chur-Lenzerheide-Oberhalbstein-Engadin. Bodensee-Toggenburgbahn und Rickenbahn. VIII. Internationaler Eisenbahnkongress Bern 1910. Ecole Supérieure d'aéronautique

Paris. — Konkurrenzen: Neues Spital „aux Cadolles“ in Neuchâtel. Bank- und Staatsgebäude in Herisau. Welttelegraphen-Denkmal in Bern. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Geschäftsbericht des Sekretariates 1908/09; Stellenvermittlung.

Feuilleton: Von der XXXI. Generalversammlung der G. e. P., 3. bis 5. September 1910 in Neuenburg.

Band 56.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 12.

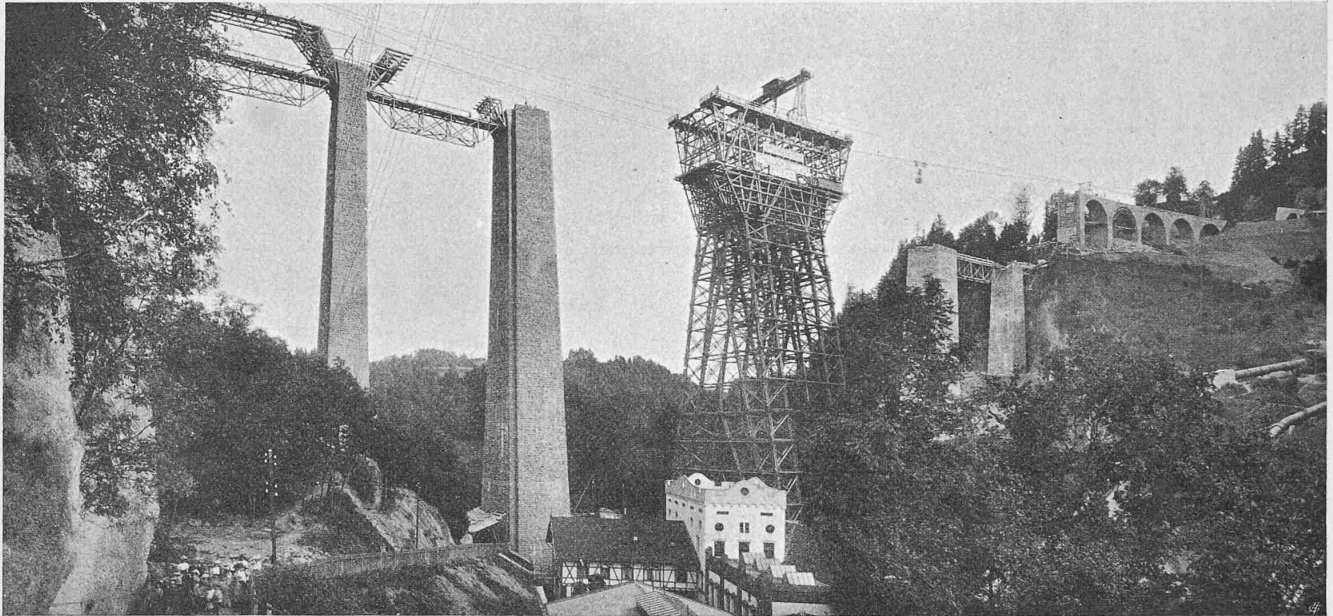


Abb. 21. Gesamtbild von Norden, von der Zufahrtsstrasse zum Kubelwerk (vergl. Lageplan S. 152). Stand der Arbeiten am 24. August 1909.

## Der Sitterviadukt der Bodensee-Toggenburgbahn.

### II. Die Bauinstallationen der Steinbauten

von Oberingenieur J. Lüchinger, in Firma Locher & Cie., Zürich.

Von den beim Bau der Bodensee-Toggenburgbahn auf der Strecke St. Gallen-Wattwil zu erstellenden, grösseren Talübergängen sind wohl die bedeutendsten jene über das Sitterobel bei Bruggen und über das weite Tal des Weissenbaches vor Degersheim<sup>1)</sup>. Es sind hier zwei Brückenbauten entstanden, die sowohl durch ihren Entwurf als besonders auch durch die Ausführung Beachtung verdienen. Beide liegen auf den Losen I und II, die das Unternehmerkonsortium, bestehend aus den Firmen Locher & Cie., Müller, Zeerleder & Gobat und E. Ritter-Egger in Zürich, L. Kürsteiner und P. Rossi-Zweifel in St. Gallen, mit Herrn Ingenieur Dr. H. Häussler als Geschäftsführer im Mai 1907 zur Ausführung übernommen hatte. Wir werden hier nur die Fundation und die Erstellung der Steinbauten der Sitterbrücke behandeln, die infolge der ungewöhnlichen Höhe der Pfeiler und der beschränkten Zugänglichkeit der Baustelle mit den sehr steilen Talhängen einerseits, durch die sehr knapp bemessene Bauzeit andererseits besondere mechanische Baueinrichtungen und Hilfsmittel erforderten, die einiges Interesse verdienen.

Sitter und Urnäsch haben sich in jener Gegend in den aus weicherem und härterem Mergel, Sandstein und Nagelfluh bestehenden Schichten etwa 100 m tief eingeschnitten. Alle Fundamente konnten auf den anstehenden Felsen abgesetzt werden. Die Ausführung der Arbeiten wurde wesentlich erschwert durch die in unmittelbarer Nähe befindlichen Gebäude des Kubelwerks, wie auch durch die nachträgliche Verlängerung des Viaduktes um zwei Öffnungen von je 12 m auf dem linken Ufer. Das Aushubmaterial, rund 2200 m<sup>3</sup>, aus dem Fundament des grossen Pfeilers IV wurde mittels Aufzügen aus der 8 bis 10 m tiefen Baugrube gehoben und längs dem rechten Ufer oberhalb

der bestehenden Strassen-Sitterbrücke deponiert. (Lageplan Abbildung 7, Seite 152). Der Aushub der übrigen Fundamente, rund 8200 m<sup>3</sup>, konnte unter Anwendung ver-

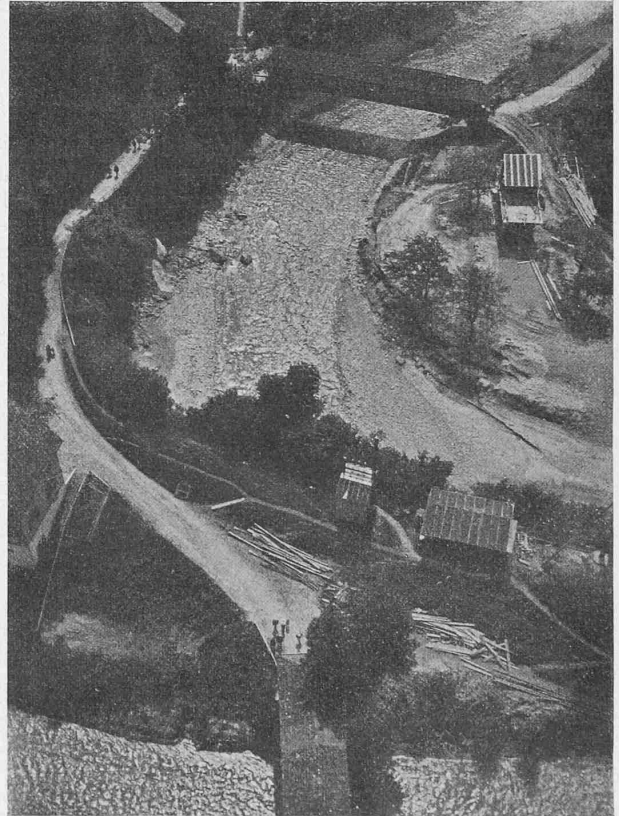


Abb. 8. Blick von der Auflagerbank des Pfeiler IV auf Sitter und Urnäsch (15. Juli 1910).

<sup>1)</sup> Vergl. Bd. II, S. 282 und 290.