

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **61/62 (1913)**

Heft 5

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.e-periodica.ch>

INHALT: Die Bahnlinie Ebnat-Nesslau. — Wettbewerb für den Bebauungsplan Gerhalde, Gemeinde Tablat. — Miscellanea: Neubau des kantonalen Verwaltungsgebäudes in Zürich. Metallampfen mit weissem Licht. Physiologische Bewertung der Ozonbelüftung von Tunnelbahnen. Deutsche Architektur-Ausstellung Berlin 1913. Ausdehnung des elektrischen Betriebes auf den Londoner Bahnen. Heimatschutz und offene Bebauung in Zürich. Das Abreißen der Längsnähte von Dampfkesseln. — Konkurrenzen: Bebauungsplan für die Eierbrecht in Zürich, Frauenarbeitschule Basel. —

Nekrologie: R. Mohr. — Literatur: Hydraulik. Zusammenstellung der elektrisch betriebenen Haupt-, Neben- und nebenbahnähnlichen Kleinbahnen Europas nach dem Stande Mitte 1911. Literar. Neuigkeiten. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehem. Studierender: Auszug aus dem Protokoll. Stellenvermittlung.

Tafel 14: Steinerne Thurbrücke der Linie Ebnat-Nesslau.

Band 61.

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

Nr. 5.

Die Bahnlinie Ebnat-Nesslau.

Von Ingenieur A. Acatos, Oberingenieur-Stellvertreter der B. T.
(Mit Tafel 14.)

Die im Oktober 1912 eröffnete Strecke Ebnat-Nesslau, Teilstück der B. T., ist eine normalspurige Nebenbahn von 8 km Länge mit 25‰ grösster, 26‰ massgebender Steigung (nach der Röckl'schen Formel) und kleinstem Krümmungshalbmesser von 200 m. Der Gedanke einer Bahnverbindung der obern Gemeinden des Bezirkes Obertoggenburg mit der frühern Toggenburgerbahn, jetzt S.B.B., reicht in die 1860er Jahre zurück. Die Verpflichtung der B. T., die Linie Ebnat-Nesslau zur Ausführung zu bringen, datiert vom November 1898, da das Initiativkomitee, um das Obertoggenburg für das Rickenbasistunnel-Projekt zu gewinnen, unter den Zufahrtslinien zum Ricken auch die Linie Ebnat-Nesslau auf sein verkehrspolitisches Aktionsprogramm nahm. Doch war es erst 1908 möglich, die Finanzierung zu vervollständigen und die formelle Angliederung der Strecke an die Stammlinie der B. T. zu erwirken.

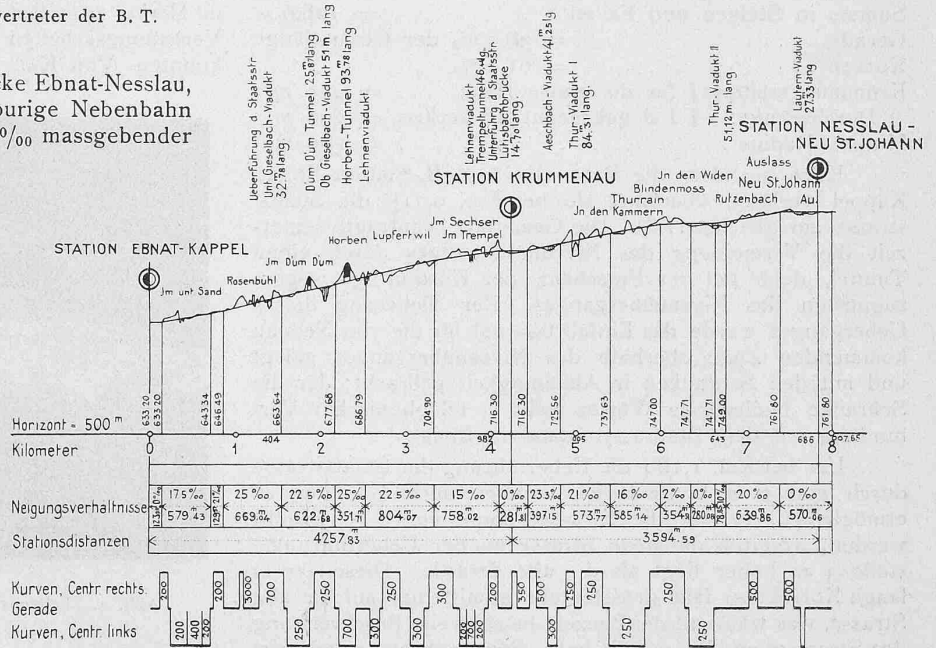
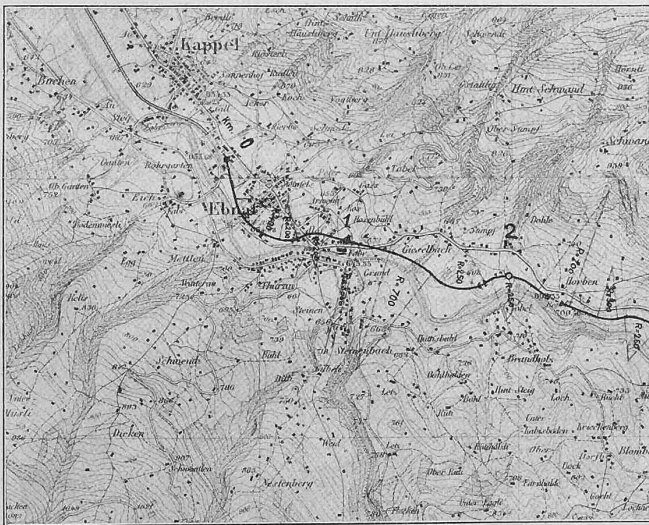


Abb. 2. Längsprofil. — Masstab für die Längen 1 : 80 000, für die Höhen 1 : 8000.



(Mit Bewilligung der eidg. Landestopographie vom 25. I. 1913.)

Abb. 1. Übersichtskarte. — Masstab 1 : 80 000.

Der Unterbau der Linie wurde im April 1910 an die Unternehmung Aebli, Stambach & Cie. in Ennenda vergeben, die dann die Arbeiten auch programmgemäss zu Ende geführt hat. Zur Ausführung gelangte das im März 1906 von Ingenieur Ritter-Egger in Zürich aufgestellte Projekt, das durch die Bauorgane der B. T. neu bearbeitet und im Detail ausgebildet wurde (Abbildungen 1 und 2).

Die Strecke Ebnat-Nesslau ist im Gegensatz zur Stammlinie der B. T. keine Transversal-, sondern eine Talbahn; man musste es sich also angelegen sein lassen, die durch das Gefälle der Thur gegebenen Steigungsverhältnisse auszugleichen. Die geologischen Verhältnisse sind günstige; die Antiklinale der Molasse schneidet das Tal fast normal

zur Bahnrichtung, kurz unterhalb Kappel, wo die frühere Toggenburgerbahn ihren Endpunkt hatte; demgemäss fallen alle Schichten taleinwärts mit der Bahn ein. Die Schichten gehören zum Speermassiv, die vorkommenden Felsarten sind Molasse-Sandstein, Mergel und Nagelfluh. Der häufig auftretende Kalksandstein lieferte ausgezeichnete Bau-

