

# Die Bodensee-Toggenburgbahn

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **53/54 (1909)**

Heft 8

PDF erstellt am: **23.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-28101>

## **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.

mor ausgeführt; aus dem Stuck herausgearbeitete, mit Laub bekränzte Köpfe (Abb. 18, S. 103) zieren die Schlusssteine der Gurtbogen, auf denen die Deckenwölbungen sich stützen. Die Gurtbogen selbst sind mit Laubgehängen reich geschmückt (Abb. 14 u. 17), in denen Hopfen- und Platanenlaub-Motive abwechseln. Die Scheitel der Gewölbe erhielten eine leichte Verzierung in Goldmosaik, aus der die in

#### Ein schweizerisches Geschäftshaus in Paris.

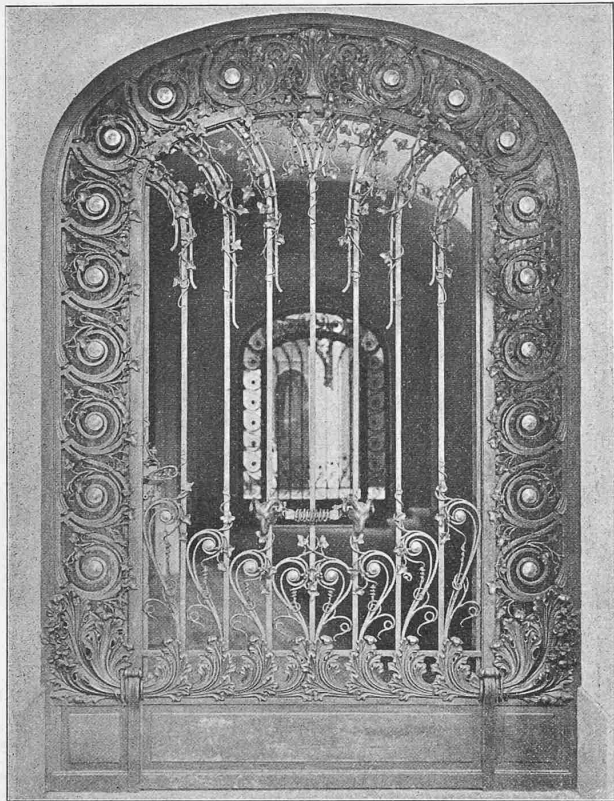


Abb. 16. Inneres Tor im Haupteingang.

Schmiedeeisen und Kupfer getriebenen Leuchtkörper herabhängen. Der Boden des Vestibuls ist mit Marmor-Mosaik und Platten aus blauem Ancy-le-Franc-Stein belegt.

Besonders angenehm wird der Besucher beim Betreten des an das Vestibul anschliessenden Lichthofes durch das mit dekorativer Email-Mosaik ausgelegte Bassin (Abb. 13) überrascht, an dessen Längsseite eine Marquise vom Vestibül bis zur Bureautreppe einen jederzeit geschützten Durchgang gewährt.

Die Haupttreppe (Abb. 14 und 15) ruht auf einem spiralförmig aufsteigenden, elliptischen Tonnengewölbe. Sie ist in mit Stuck verkleidetem armiertem Beton ausgeführt mit Stufen in Stein und mit Steinplatten und Mosaik belegten Podesten. Diese Treppe endet im ersten Stock, woselbst ein kreisförmiges Kuppelgewölbe das Treppenhaus überspannt, dessen Anlauf und Scheitel durch Skulpturarbeit ausgezeichnet sind. Das Geländer ist in Schmiedeeisen mit Kupferornamenten ausgeführt in ähnlichen Motiven wie das innere Tor im Haupteingang (Abb. 16), die Türe im Lichthof (Abb. 13) und andere Teile mehr. Alle zur Direktorwohnung im Zwischengeschoss führenden Türen sowie jene der Bureaux und die des Wartezimmers im ersten Stock sind in Zitronenholz mit geschnitzten Eichenholzrahmen und Beschlägen aus getriebenem Kupfer.

Das Wartezimmer (Tafel VII) wird durch ein Kreuzgewölbe überspannt; ein reiches Täfer in Zitronenholz mit geschnitzten Eichenholz-Einfassungen bekleidet die Wände bis zum Anlauf der Decken-Wölbung; der Fussboden ist in Eichenparkett mit Einlagen in Palissander. Vier Leucht-

körper und eine Uhr mit in das Wandtäfer eingelassenem, in Kupfer getriebenem Gehäuse schmücken den Raum.

Sämtliche Zimmer der Direktionsabteilung erhielten ebenfalls hohe Täferverkleidung an den Wänden und hell gestrichene Decken. Alle Bureaux, Zeichnungssäle und übrigen für das Personal und die Angestellten bestimmten Räume sind durch die grossen Fensteröffnungen reichlich beleuchtet; die Ecken an den Decken sind glatt abgerundet und die Wände mit Emailfarbe überzogen. Als Fussbodenbelag gelangte in allen diesen Räumen Korklinoleum zur Verwendung. Für die Wasch- und Duscheräumlichkeiten, sowie für die Bedürfnisanstalten wurde Bodenbeleg aus weissem Marmor bestimmt.

Systematisch durchgeführte Ventilationseinrichtungen sorgen für stete Lüfterneuerung namentlich in allen Arbeitsräumen. Eine besondere Warmwasserleitung, die vom Heizungsraum ausgeht, führt den Wasch- und Duscheräumen warmes Wasser zu. Selbstverständlich sind sämtliche Räume des Gebäudes elektrisch beleuchtet und, soweit nötig, durch ein ausgedehntes Haustelesphonnetz mit einander verbunden.

#### Die Bodensee-Toggenburgbahn.<sup>1)</sup>

Ueber den Stand der Bauarbeiten zu Ende des Jahres 1908 wird uns im Anschluss an unsern letzten Bericht vom September 1908<sup>2)</sup> wie folgt berichtet.

Auf der Strecke *Romanshorn-St. Gallen*, die 21,486 km misst, ist das *Baulos I* mit dem 1750 m langen Bruggwaldtunnel in seinem Unterbau, den eigentlichen Erdarbeiten, zu ungefähr 26% gefördert. Im Bruggwaldtunnel ist der Vortriebsstollen auf ungefähr 700 m vollendet, die Ausmauerung hingegen noch nicht stark vorgeschritten, sie beträgt erst ungefähr 150 m.

<sup>1)</sup> Generelles Projekt mit Karte und Abb. in Bd. II, S. 280.

<sup>2)</sup> Band III, S. 156.

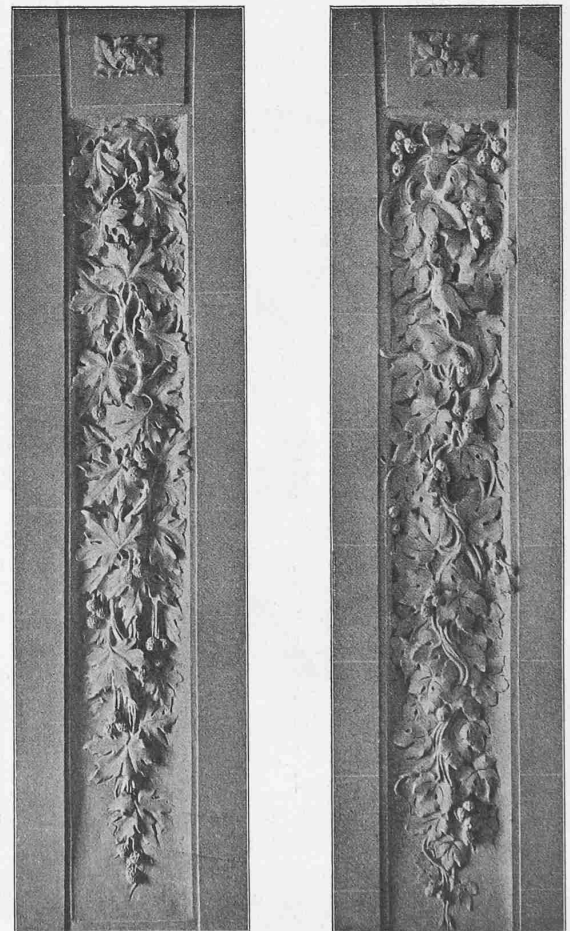
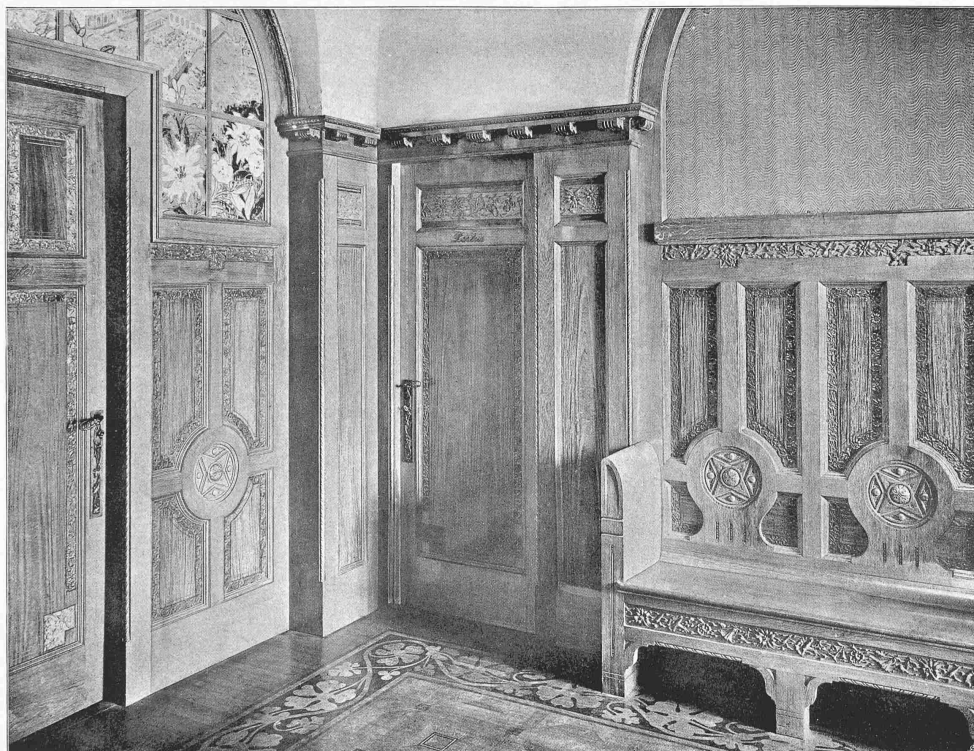


Abb. 17. Laubgehänge an den Gurtbogen.



Ein schweizerisches Geschäftshaus in Paris.

Erbaut von Architekt *Eugen Meyer* in Paris.

Wartezimmer im I. Stock.

Nach einem Lichtdruck in „L'architecture au XX<sup>e</sup> Siècle“.

Typ. *Jean Frey*, Zürich. 1914

Atzung von *C. Angerer & Göschl* in Wien.

Seite / page

102 (3)

leer / vide /  
blank

Das Ausbruchmaterial besteht aus Mergel und Sandstein. Im Jahr 1908 hat der Durchschlag des kurzen Galgentobelstunnels und dessen vollständige Ausmauerung stattgefunden. Die ganze Strecke St. Gallen-Romanshorn ist in Arbeit genommen, so der Galgentobelviadukt, der 14 m hoch und 90 m lang werden soll. Der Hegibachviadukt mit 100 m Länge, 15 m Höhe und 7 Bogen. Der Weilerbachviadukt wird 70 m lang und 12 m hoch und erhält drei Oeffnungen, nämlich zwei Steinbogen, die im Dezember noch geschlossen werden konnten und eine Eisenkonstruktion. Die Arbeit an

ist hier zu bewältigen. Der Tunnel für die Appenzellerbahn ist ganz fertig, der Mühlebühlstunnel ungefähr zur Hälfte. Im laufenden Jahre werden auch die Zufahrtsstrassen zum neuen Bahnhof, die von der Gemeinde Herisau erstellt werden müssen, in Angriff genommen werden und eine rasche Förderung erfahren. Beim 300 m langen und 30 m hohen Glattalviadukt sollen die Bogen im Frühjahr in Angriff genommen werden. Fertig sind hingegen der 143 m lange und 35 m hohe Ergeten- und der Kirch-  
tobelviadukt. Beim 283 m langen und 65 m hohen Weissbachviadukt sind

### Ein schweizerisches Geschäftshaus in Paris.

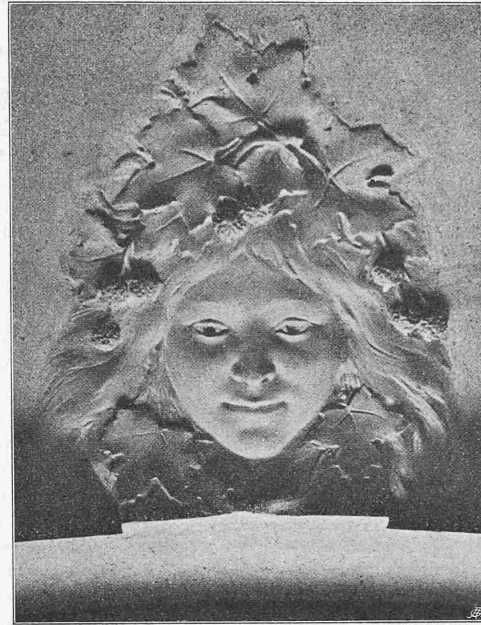


Abb. 18. Köpfe an den Schlusssteinen der Gurtgewölbe.

den grossen Einschnitten bei Wittenbach und Neukirch hat eine bedeutende Förderung erfahren durch Anwendung von zwei Trockenbaggermaschinen, einem Eimer- und einem Greifbagger, die täglich unter Beanspruchung von nur geringer Mannschaft durchschnittlich 400 m<sup>3</sup> Erde fördern.

Beim Los I auf der Strecke St. Gallen-Wattwil, das von St. Gallen bis zur Strasse Winkeln-Heinrichsbad sich erstreckt, sind 65% aller Unterbauarbeiten vollendet. Die Hauptarbeit erfordert noch die grosse 350 m lange und 100 m hohe Sitterbrücke, die zu beiden Seiten einige gewölbte Oeffnungen erhält, während das Mittelstück in einer Länge von 120 m in Eisenkonstruktion erstellt wird. Der grosse steinerne Hauptpfeiler, dessen Fuss unmittelbar beim Kubelwerk steht, mit etwa 10000 m<sup>3</sup> Mauerwerk, hat eine Höhe von rund 50 m erreicht. Ueber dem Flussbett der Sitter wird der ebenfalls 100 m hohe hölzerne Gerüstturm erstellt, der über 1400 m<sup>3</sup> Bauholz erfordert und dessen Erstellung von der Firma Th. Bell & Cie als Erbauerin der eisernen Brückenkonstruktion an den Bündner R. Coray übertragen wurde. Im Frühjahr, wenn die Arbeit wieder in vollem Umfange aufgenommen werden kann, wird der Gerüstturm auf die volle Höhe gebracht werden. Vom Gerüstturme aus wird die Eisenkonstruktion nach den beidseitigen steinernen Pfeilern zu fliegend montiert, und zwar wird diese interessante Montage schon beginnen, bevor die beiden Hauptpfeiler ihre volle Höhe erreicht haben werden, da die Brücke bis zum Frühjahr 1910 fertig erstellt sein soll; man hofft deshalb Mitte dieses Jahres mit der Montage beginnen zu können. Bei dem 127 m langen und 45 m hohen Walkeviadukt zwischen der grossen Sitterbrücke und Herisau sind die Gewölbepfeiler bereits geschlossen.

Der 240 m lange Sturzeneggstunnel wird in einem Monat fertig ausgemauert sein; der in nächster Nähe liegende nur 60 m lange Hölzlitunnel, der s. Z. im Projekt nicht vorgesehen war, aber wegen Rutschungsgefahr notwendig wurde, ist durchgeschlagen und der sogenannte Heinrichsbadtunnel fertig erstellt.

Das Baulos II der 31,819 km langen Strecke St. Gallen-Wattwil reicht bis zur Appenzellergrenze und weist 60% fertige Bauarbeit auf, trotzdem es namentlich für den Bahnhof Herisau noch gewaltige Arbeit zu leisten gibt und dessen rechtzeitige Vollendung lediglich vom Fortschritte der grossen Felssprengungen abhängt. 270 000 m<sup>3</sup> Erd- und Felsbewegung

die Pfeiler auf ihre Höhe gebracht, sodass im Frühjahr ebenfalls mit der Erstellung der Wölbungen begonnen werden kann; die Wintermonate werden zur Erstellung der Lehrbogen benutzt.

Von Degersheim bis Mogelsberg erstreckt sich das III. Baulos, das bis auf 66% seiner Unterbauarbeiten fertig erstellt ist. Für den Bahnhof Degersheim sind die Erdarbeiten ziemlich beendigt, dagegen erfordern die Zufahrtsstrassen noch viel Arbeit. Der Brühlbergstunnel ist bis auf eine kurze Strecke durchgeschlagen, mit der Ausmauerung des 350 m langen Tunnels wurde bereits begonnen. Der Waldbachviadukt, der 166 m lang und 37 m hoch wird, ist bis auf Bogenhöhe erstellt. Beim Spitzmühlviadukt, 130 m lang und 36 m hoch, sind die Bogen geschlossen. Für den 120 m langen und 43 m hohen Aeschviadukt sind die Fundationen beendigt. Auf der Station Mogelsberg ist man immer noch mit den umfangreichen Erdarbeiten beschäftigt. Beim grossen Felseinschnitt bei der Station Mogelsberg ist der grösste Teil der Arbeit geleistet.

Vom Los IV, das sich bis Lichtensteig ausdehnt, sind 50% der Arbeit geleistet. Für den 135 m langen, 35 m hohen Katzentobelviadukt und den 112 m langen und 24 m hohen Josenbächli-  
viadukt sind die Pfeiler erstellt und kann im Frühjahr ebenfalls mit den Wölbungen begonnen werden. Am Schmidli-  
viadukt, der 117 m lang und 15 m hoch wird, sind alle Pfeiler erstellt und ein Teil der Wölbungen ebenfalls fertig.

Bei dem 3500 m langen Wasserfluchtstunnel waren am 31. Dezember 1907 1628 m Sohlenstollen vorgetrieben. Am 31. Dezember 1908 erreichte der Vortrieb 3213 m. Den Rest von 330 m hofft man bis spätestens Mitte März zu bemeistern. Nach wie vor ist das Gestein auf der Westseite durchweg trocken. Der Einbau wird zumeist nur durch die Mauerungsgerüste bedingt und ist im übrigen sehr gering. Teilweise sind die Gesteinsverhältnisse so günstig, dass voraussichtlich einzelne Strecken nur teilweise oder gar kein Mauerwerk erfordern werden. Im Bau selbst ist eine vollständige Regelmässigkeit in den Abschichtungen vom Sohlenstollen bis zum Vollausschlag, ebenso vom Grundmauerwerk bis zum fertigen Gewölbe erzielt worden, wodurch eine sehr rationelle Arbeitseinteilung möglich wird. Für die Ausweitung ist nun ebenfalls pneumatische Bohrung eingeführt worden; es bewähren sich die Lufthämmer in ausgezeichnete Weise. Auf der Ostseite, wo das Wasser wegen der Steigung des



Tunnels keinen natürlichen Abfluss findet, ist man zu einer mässigen Gegensteigung übergegangen, die nach dem Durchschlag mit Leichtigkeit ausgleichend werden kann, da sie die Firststollenhöhe nicht erreichen wird.

Der Tunnel, der unter der Landstrasse gegen Lichtensteig hindurchführt, ist vollendet, wie auch der Viadukt über die alte Landstrasse bei Lichtensteig und die an den Thurviadukt anschliessenden kleinern Viadukte. Beim Thurviadukt wird der erste Kranz vom Hauptbogen in nächster Zeit geschlossen werden.

Beim *V. Baulos*, von *Lichtensteig bis Wattwil*, ist noch nicht viel geleistet; es erfordert dasselbe auch am wenigsten Arbeit; die Arbeitsleistung bis zu Beginn dieses Jahres dürfte ungefähr 5% betragen. Gegenwärtig wird noch in einem Felseinschnitt oberhalb Lichtensteig gearbeitet. Im laufenden Jahre wird dieses Baulos wohl vollendet werden.

Auf den offenen Strecken wird gegenwärtig nur wenig gearbeitet; dagegen sind die genannten Baggermaschinen im Thurgau fortwährend im Betrieb; auch in den Tunnels wird gearbeitet. An die Sitter erfolgen während der Wintermonate grosse Steinzufuhren, um im Frühjahr genügend Material zur Stelle zu haben, werden doch hier rund 27000 m<sup>3</sup> Mauerwerk für den grossen steinernen Viadukt erforderlich. Auf dem zukünftigen Bahnhof Herisau wird noch am Einschnitt gearbeitet, ebenso ist man auf der Station Lichtensteig zurzeit damit beschäftigt, für die Bundesbahnen den Betrieb auf dem neuen Geleise tunlichst bald zu ermöglichen.

Im allgemeinen kann festgestellt werden, dass bis Anfang d. J. ungefähr die Hälfte aller Unterbauarbeiten fertig erstellt worden ist.

### Ein bürgerlicher Rathausbau.

Unter dieser Ueberschrift bespricht *Wilhelm Schäfer* in seinen «Rheinlanden» den preisgekrönten Wettbewerbs-Entwurf von Professor P. Bonatz und F. E. Scholer zu einem neuen Rathaus für die Stadt Barmen. Die Ansichten Schäfers über diesen Gegenstand, die er in seiner ansprechenden Art, frei von den sonst üblichen Phrasen über das Wesen moderner Architektur äusserst scheinen uns so zutreffend, dass wir sie mit freundlicher Einwilligung des Herausgebers der «Rheinlande» und unter Beigabe der drei Abbildungen auch den Lesern der «Schweiz. Bauzeitung» zur Kenntnis geben. In unserm Lande spielen allerdings die turmgekrönten Rathäuser nicht die Rolle wie in Deutschland, dafür aber haben unsere Architekten grosse Aufgaben auf andern Gebieten der Baukunst zu lösen, wofür uns der Geist bürgerlicher Einfachheit und Wahrheit der architektonischen Formensprache, der aus dem Barmer Rathaus-Entwurf spricht, vorbildlich zu sein scheint. Herr Schäfer schreibt:

«Der Bürgerschaft zu Barmen ist unvermutet ein grosses Glück passiert, indem bei ihrem Preisausschreiben um einen Rathaus-Neubau ein Entwurf herauskam, der nicht nur das ausgeprägte Bürgerwesen dieser eigentümlichen

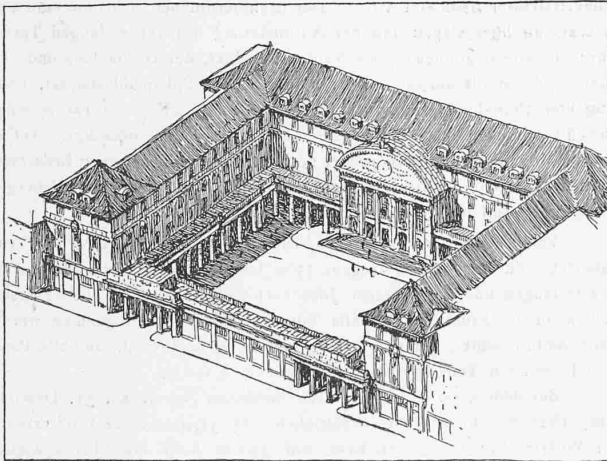


Abb. 1. Gesamtansicht.

Stadt vortrefflich ausdrückt, sondern überhaupt berufen scheint, in dieses grundsätzlich verfahrenere Gebiet moderner Baukunst Vernunft und Ordnung zurück zu bringen. Man denke: endlich ein Rathaus ohne Turm, ohne Burgen-, Palast- und Kirchenfenster, ohne jede Aufgedonnertheit, die uns in Deutschland fast alle bürgerlichen Marktplätze gestört hat.

Man sollte meinen, dass nichts so selbstverständlich wäre, als dass die Bürger einer Stadt sich auch ein bürgerliches Rathaus bauen: Hier sollen die Vertrauensmänner der Bürgerschaft das Wohl der Stadt beraten

und es von selbst gewählten Beamten verwalten lassen, hier soll der besondere Geist der Stadt, ihr Wesen Einheimischen und Fremden in einem würdig ausgeprägten Bauwerk vor Augen treten. Es scheint aber, dass einige der alten Rathäuser aus den Hanszeiten, da eine Stadt zugleich ein kriegerisches Wesen war, den Sinn unserer Baumeister völlig verwirrt haben zu einem Rathaus-Schema, wo immer rechts oder links ein grossmächtiger Turm steht, an den sich in deutscher, französischer oder italienischer

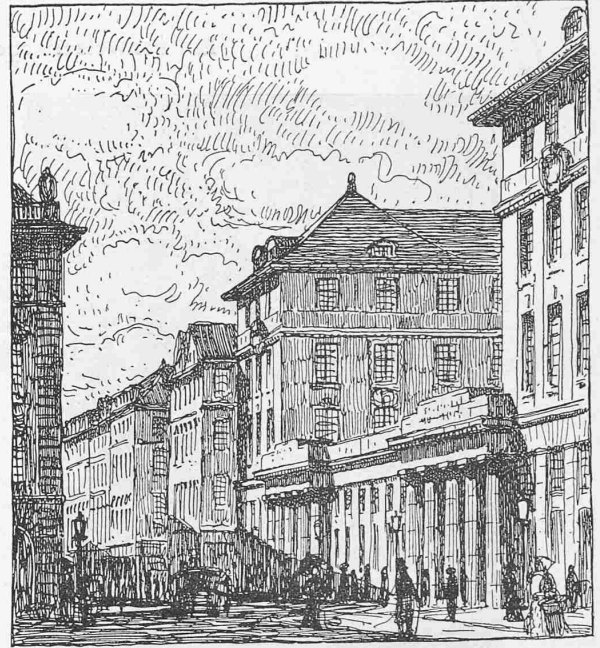


Abb. 2. Ansicht von der Wertherstrasse.

Renaissance (neuerdings auch in assyrischer oder byzantinischer Romantik) eine Fassade anschliesst, die auf ein Bierrestaurant oder Festlokal eher als ein Verwaltungsgebäude raten lässt. Dieses Schema ist so festgelegt, dass alle grösseren Baubureaus ein oder zwei Grössen vorrätig zu haben scheinen, die sie, je nach den örtlichen Bedingungen zurechtgemacht, zu den rasch sich folgenden Preisausschreiben der deutschen Städte einsenden können.

Nur so lässt es sich erklären, dass unter den zahlreichen Entwürfen, die zu dieser jüngsten Konkurrenz in Barmen eingesandt waren, kaum drei die ernsthafte Bemühung zeigten, dem Wesen dieser Stadt gerecht zu werden: lauter Sachen, die ebenso schlecht in Schöneberg und Oberhausen wie in Barmen gepasst hätten. Wer von den Einsendern nur einmal mit der Elektrischen durch die Alleestrasse gefahren wäre und dort die wunderbar schlichten Portale der Bürgerhäuser gesehen hätte, oder wer in die Bergstrassen hinauf gestiegen wäre, wo ein Haus noch neben dem andern steht in schwarzem Schiefer, weissem Holzwerk und grünen Läden: der hätte seine ragenden Giebel und Türme eingepackt und es dem Wesen dieser altbergischen bürgerlichen Baukunst entsprechend mit einem schlichten Dach, aber einer reichen Portalbildung davor versucht.

Wie es Professor Bonatz mit glücklichstem Gelingen tat. Man weiss, dass er Schüler und Nachfolger von Theodor Fischer an der Hochschule in Stuttgart ist. Von Fischer, dem die Universität Jena ihren schnell berühmt gewordenen Neubau verdankt, der sich so schlicht und selbstverständlich der alten Burschenstadt einfügt. Von diesem Geist wirklicher Baukunst im Sinn der alten Meister ist auch dieser Rathausbau erfüllt, den man als eine schlichte und sinnvolle Huldigung an den Bürgergeist der Stadt ansprechen darf. Wer mit der Bahn das Wuppertal durchfährt, der sieht nur Industrie, sieht die Hochbahn über der schwarzen Wupper und ein unheimlich geschäftiges Leben in den engen Strassen. Er muss schon wissen, dass dies eine der wenigen Stellen Europas ist, wo ganz ohne Fürstengunst, ohne behördliche Mitwirkung, ohne Kasernen und frei verfügende Gross-Industrielle, wo aus der Tüchtigkeit des Bürgertums allein grosse Gemeinwesen entstanden sind, die für ihre Arbeit den Mittelpunkt der Welt bedeuten. Barmer Artikel gehen wie Solinger Ware so weit wie nur der Handel in Wüsten und ferne Inseln reicht; und solche Weltherrschaft aus eigener Tüchtigkeit hat der Stadt und ihren Bürgern eine Prägung gegeben, die uns Deutsche fast englisch, amerikanisch anspricht, so auf sich selber, auf die eigene Einsicht, den eigenen Geschmack gestellt.