

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 6/7 (1877)
Heft: 7

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

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

INHALT. — Appenzeller Bahn. Rutschung an der Nordhalde, von 10. bis 14. Juni 1876, von C. S. (Mit einer Tafel als Beilage und einem Cliché). — Barrages mobiles à forte chute, système Boulé, par A. — Gotthardbahn. Zur Reform des Gotthardunternehmens, von A. Thommen, Oberingenieur. Schluss. — État des Travaux du grand tunnel du Gothard au 31 juillet 1877. — Die Actienbrauerei Solothurn. Von J. Kälin, Architect. Nachtrag. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Gemeinschaftliche Excursion der St. Gallischen und Zürcherischen Sectionen. — Kleinere Mittheilungen. — Stellenvermittlung der Gesellschaft ehemaliger Studirender des Eidgenöss. Polytechnikums in Zürich.

TECHNISCHE BEILAGE. — Appenzellerbahn. Rutschungen an der Nordhalde vom 10. bis 14. Juni 1876. Situation und Profile. Maßstab 1:1000 und 1:200.

Appenzeller Bahn.

Rutschung an der Nordhalde vom 10. bis 14. Juni 1876.

(Mit einer Tafel als Beilage.)

Die Appenzeller Schmalspurbahn durchzieht auf eine Länge von 15 Kilometer von Winkel bis Urnäsch ein äusserst coupirtes Terrain. Mit Anwendung von Radien bis auf 84 m und Steigungen von 35,8 % schmiegt sie sich möglichst dem Gelände an, vermeidet daher grössere Einschnitte. Anschüttungen und Ueberbrückungen etc., ein Umstand, der die Anlagekosten für den Unterbau im Vergleiche zur Normalspurbahn bedeutend reducirt. Sollten nun noch die Unterhaltungskosten u. die Sicherheit im Vergleiche zur Normalspurbahn ein günstiges Resultat liefern, was erst nach mehrjähriger Erfahrung festgestellt werden kann, so dürfte wohl die Zeit gekommen sein, wo die Anwendung dieses Systems für Vicinal- und Sackbahnen im coupirten Terrain seine volle Berechtigung finden dürfte.

Wenn bei der Anlage der Schmalspurbahn Winkel-Urnäsch die Baukosten pro Kilometer den Kostenanschlag weit überschritten, so ist diess neben andern wichtigen Factoren wesentlich dem sehr ungünstigen Bauterrain zuzuschreiben.

In geologischer Beziehung zeigt das genannte Terrain eigenthümliche Erscheinungen, die Gesteinsarten sind Wasserablagerungen, die spätere Eruptionen aus ihren Schichtenlagen in das wildeste Durcheinander brachten. Nagelfluh erscheint in der lockersten bis zur compactesten Form mit Einspringlingen von grauem Sandstein, dann blaue und graue Sandsteinschichten, Leberschichten in den verschiedensten Farben; gewöhnlich befindet sich zwischen zwei aufeinander folgenden Schichten eine seifenartige Lettenlage, die das Wasser leitet. Dazwischenliegende Mulden und Vertiefungen sind anschwemmer Boden aus Lehm, Torf, Gerölle etc., an welche Massen sich die Schuttkegel anschliessen.

Bei dieser eigenthümlichen Configuration des Bodens tritt denn auch die Erscheinung ein, dass die gefallene Wassermasse durch diese Spalten und Oeffnungen möglichst rasch zu Thale geliefert wird; aus dem nackten Nagelfluhfelsen kommen sofort Quellen zu Tage, die jedoch mit der Abnahme des Niederschlages wieder versiegen. In den ausgeführten Einschnitten können solche Beobachtungen bei jedem anhaltenden Regenwetter zur Genüge gemacht werden.

Es erhebt hieraus, dass Entwässerungsarbeiten bei einem solchen Bauterrain sehr schwieriger Natur sind.

In den meisten Fällen können durch Untersuchungen des Terrains die wasserführenden Schichten und deren Gestaltung ziemlich genau fixirt werden; sind die Tiefen und Gestaltungen dieser Rutschflächen bekannt, dann gelangt der Ingenieur zu rationellen Schlüssen, sei es um den Gleichgewichtszustand zu erhalten, oder das gestörte Gleichgewicht wieder herzustellen.

Beim genannten Terrain kann von ausgedehnten wasserführenden Schichten kaum die Rede sein, denn es sind sehr zahlreiche Risse und Klüfte im Gestein, die das Wasser schleunigst ableiten. Diese Leitungscanäle müssen gesucht werden, wobei die Landbesitzer gar oft die beste Auskunft zu ertheilen vermögen; man hat daher auch im Canton Appenzell hiefür eigens prädestinirte Leute, die sogenannten „Wasserschmecker“.

Die grösste Rutschung an der Appenzellerbahn haben wir an der „Nordhalde“.

In der beigefügten Tafel gibt Fig. 1 die Situation der Anlage.

Einem im Maximum 12 m tiefen Einschnitte folgt ein Damm von 7 m Höhe. Die Steigung beträgt daselbst 35,8 % und der ursprünglich angenommene Minimalradius 90 m (entsprechend der zweistrichpunktirten Linie in der Skizze). Um einer Verlegung der Staatsstrasse vorzubeugen, musste eine Stützmauer von 55,5 m Länge und im Maximum 4 m Höhe erstellt werden. Der Terraingestaltung wurde bei der ersten Anlage leider zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt, trotzdem die Wellenförmigkeit auf frühere Bewegungen deutlich schliessen liess, auch war zu einem eingehenden Studium kaum Zeit geboten, denn der Bautermin war knapp gemessen, man wollte hier auch, wie vielleicht noch vieler Orts, schleunigst Dividenden theilen und dabei die Unternehmung für jeden Tag Verspätung durch ein täglich entfallenes Pönale unglücklich machen!

Noch war die Dammanschüttung auf die Länge der Stützmauer nicht zur vollen Höhe aufgetragen, so zeigte die Mauer mehrere bedeutende Risse. Da aber Maueranfang und Ende keine Bewegung zeigten, so nahm man an, dass die Stützmauer für diesen Dammdruck etwas zu schwach construit sein möchte.

Als die Anschüttung zwischen Nr. 19 und 20 vorrückte, zeigte es sich bald, dass man hier mit einer bedeutenden Terrainrutschung zu kämpfen habe, indem unterhalb des Dammfußes das Terrain sich wellenförmig bäumte, und die zum grössten Theil im Felsen eingesprengte Dohle verschob. Der anhaltende Regen vom Dezember 1875 beschleunigte die Bewegung und man beschloss das Trace möglichst bergseits zu verlegen, um sich mehr im gewachsenen Boden bewegen zu können und um auch die Auftragsmasse zu vermindern und liess den Bogen mit 90 m Radius in einen solchen von 84 m übergehen. Für die Bodenentwässerung geschah auch jetzt zu wenig, die defekte Dohle wurde mit Kugelsteinen ausgefüllt und zwei Sicherungen (alte Sicherungen gestrichelte Linie), schief in die Lehne getrieben. Wohl war schon damals ungefähr in der Richtung der jetzigen Sicherung II, eine Sicherung in Angriff genommen, welche dann mittels eines Stollens durch den Damm getrieben werden sollte, als höhere Anordnungen die Arbeit, wahrscheinlich aus Furcht vor den erwachsenden Kosten, einstellten.

Der Damm zeigte auch von jetzt an nach stärkeren Niederschlägen bedeutende Setzungen und die sorgfältig zugestampften Risse im natürlichen Terrain thaten sich immer wieder auf, bis endlich das anhaltende Regenwetter vom 10.—14. Juni 1876 den Damm und das ganze Terrain ungefähr nach der im Plan eingezeichneten Umrisslinie in Bewegung setzte. Auf eine Länge von circa 80 m bewegte sich der Damm sammt dem Terrain thalwärts.

Die am Dammfuß befindliche Stützmauer trennte sich von ihrem oberen Theile, welcher auf Felsen gegründet war; der untere Theil der Mauer war auch zum grossen Theil auf Leber- und weichen Nagelfluh-Felsen fundirt, welcher aber die ganze Bewegung mitmachte; in der Mitte der Mauer zeigten Bohrungen bis auf 6 m Tiefe keine Spur von Felsen, sondern nur angeschwemmten Boden.

Die Bewegung muss eine ganz gleichmässige gewesen sein, denn die Mauer wurde auf eine Länge von 40 m nur 3 m parallel zu ihrer früheren Fluchtlinie verschoben und die Mauerkrone sowie das Strasseniveau hatten sich über ein Meter gesenkt, eine Senkung, die auf diese Länge ungefähr dem Höhendifferenzverhältniss des natürlichen Terrains entsprach.

Im Uebrigen stand die Mauer vollständig vertical, nur hatten sich die früheren Risse zum Theil etwas stärker geöffnet (Fig. 1 und 3). Die mitgeführt Masse bestand nicht nur aus angeschwemmtem und abgelagertem Boden, sondern ganze Schichten von weichem Sandstein und Nagelfluh wurden mitgeschoben. So zeigte sich diess bei der Stützmauer, am deutlichsten aber unterhalb der Strassenserpentine, wo die Hauptstrasse zum zweiten Male durchbrochen wurde. Daselbst tritt der Sandstein und Nagelfluh zu Tage, und unter diesen fortbewegten Schichten entquoll das Wasser in Form eines ziemlich starken Baches.

Nach dieser gelieferten Wassermasse zu schliessen, konnte