

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 49/50 (1907)
Heft: 24

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: 22.02.2026

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

INHALT: Die Bodensee-Toggenburgbahn. (Schluss.) — Raumkunst und Architektur. — Die Photographie in natürlichen Farben nach dem Verfahren von Louis und Auguste Lumière in Lyon. — Elektrizitätswerk am Lütsch. — Miscellanea: Lötschbergbahn. Kuppelgemälde der Hagia Sofia von Saloni. Generalversammlung des Schweiz. Techniker-Verbandes. Monatsausweis über die Arbeiten am Rickentunnel. Monatsausweis über die Arbeiten

am Lötschbergtunnel. Enthüllung des Kaiserin-Elisabeth-Denkmales in Wien. Rhätische Bahn. Einweihung des Mannheimer Industriehafens. Hafenanlagen von Rotterdam. Neue Ausstellungs- und Festhalle für Frankfurt a. M. Eidg. Polytechnikum. Bodensee-Toggenburgbahn. — Konkurrenzen: Katholische Landkirche in Landquart. — Nekrologie: K. Greulich. Sir Benjamin Baker. — Korrespondenz. — Literatur. — Vereinsnachrichten: G. e. P.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

Die Bodensee-Toggenburgbahn.

(Schluss.)

Ueber die endgültig gewählte Lage der Station Herisau (Abb. 14) soll hier kurz folgendes erwähnt werden. Die Subvention der Gemeinde Herisau an die B. T. (1 400 000 Fr.) war an die Bedingung geknüpft, dass die Station Herisau nicht tiefer als Kote 752,80 zu liegen komme. In der definitiven Projektierung ergab sich nun, dass eine Tieferlegung derselben um etwa 4 m sowohl eine Linienvorbesse rung durch Ermässigung der Maximalsteigung St. Gallen-Herisau auf 16 %, wie auch namentlich günstigere Zufahrtsverhältnisse für die Gemeinde mit sich brächte. Die darauf mit Herisau eingeleiteten Unterhandlungen führten erst nach geraumer Zeit zu einer Einigung, die für alle Teile als befriedigend anerkannt werden muss, aber von Seiten der B. T. mit bedeutenden finanziellen Opfern erkaufu worden ist. Damit kommt aber die Station Herisau an die bestmögliche Lage; sie ist für die Zukunft erweiterungsfähig und endlich ist zugleich im allgemeinen Interesse eine Gemeinschaftsstation mit der Appenzellerbahn erreicht worden. Die vermehrte Kapitalaufwendung wird somit durch erhebliche wirtschaftliche Vorteile kompensiert. Die B. T. leistet an die auf 580 000 Fr. veranschlagten Kosten des der Appenzellerbahn dienenden Stationsteiles einen Beitrag von 275 000 Fr.

Wie aus Abb. 14 (S. 291) ersichtlich, hat die ganze Bahnhofsanlage Herisau eine Ausdehnung von über 1 km und ist nicht nur den gesamten Betriebsbedürfnissen der zwei Bahnen durch reichliche Vorsorge genügender Geleise, Plätze und Räumlichkeiten sowohl für den Personen- als auch für den Güter- und Umlade-Verkehr Rechnung getragen, sondern auch auf günstige Zufahrten von allen Seiten her Rücksicht genommen worden. Die Hauptzufahrtsstrasse führt vom Dorf Herisau über die Appenzellerbahn zwischen der kath. Kirche und der jetzigen Wechselstation (Mühlebühl), vereinigt sich dann mit der neuen Mühlebühlstrasse, die die Einmündung von der Gossauerstrasse herstellt und fällt mit 7 % gegen das neue Aufnahmegeräude und den Bahnhofplatz zu. Die Strasse von der Mühle (Wirtschaft zum Schwänle) führt unter der Gossauer- und der Hauptzufahrtstrasse ebenfalls direkt

zum Bahnhofplatz. Durch die beiden Unterführungen wird eine Gegensteigung vermieden, die bei direkter Einmündung in die Gossauerstrasse nicht hätte umgangen werden können. Die untere Zufahrtsstrasse stellt die Verbindung mit dem Tal her und kann anstandslos mit vierspännigen Fuhren befahren werden; um endlich der Verbindung des Bahnhofes nach dem Waisenhaus keine grössere Steigung als 6 % zu geben, musste die Einführung der oberen Zufahrtsstrasse in die Schützenstrasse über das Ebnet erfolgen.

Von Station Herisau weg kreuzt die Bahn nach Unterfahrung der Gossauerstrasse dass Glattal auf einem 319 m langen Viadukt (Abbildung 7) und kurz vor Station Schachen überbrückt sie auch das Ergeten-Tobel mittelst eines 59 m langen Viaduktes. Die Station Schachen Km. 12,027 ist in der Nähe der dortigen Steinbrüche, die ein wertvolles Baumaterial (Kalknagelfluh) liefern und wohl bei richtiger Ausbeute durch die Bahnverbindung rasch einen grossen Absatz finden werden. (Nach Prof.

Tetmajer besitzt dieses Gestein eine Druckfestigkeit von 1,44 t/cm²). Von Schachen verfolgt das Tracé die linke Talseite des Kirchtobelbaches, der mittelst eines 143 m langen Viaduktes überschritten wird, wodurch zugleich die günstigste Ueberbrückung des Weissenbachtobels (Abb. 8), erreicht ist, immerhin erhält der Viadukt eine Länge von 283 m und eine Höhe von 65 m. Nachdem nun auch der Bühlberg durch einen 344 m langen Tunnel unterfahren ist, wird bei Km. 15,747 der höchste Punkt der Bahn auf der Wasserscheide zwischen Glatt und Necker, einem Nebenfluss der Thur, erreicht.

Während bis zur Wasserscheide in Degersheim das Bauprojekt vom Vorprojekt nicht erheblich abweicht (durch die Tieferlegung der Station Herisau konnte die Maximalsteigung, wie schon erwähnt, zwischen Herisau und Bruggen auf 16 % ermässigt werden), weist die Strecke Degersheim-Wattwil ganz andere Verhältnisse auf als das Vorprojekt. Alle früheren Projekte von Degersheim abwärts in der Richtung gegen Mogelsberg benützten die rechte Talseite zum Abstieg ins Neckertal und übersetzten den Aachbach bei Mogelsberg mit einem grossartigen Viadukt, wogegen das Bauprojekt vollständig auf der linken Talseite bleibt, um erst unterhalb der Talübersetzung sich wieder mit dem Tracé des Vorprojektes zu vereinigen. Von Degersheim, Kulminationspunkt 801,81 m ü. M. fällt die Bahn gegen

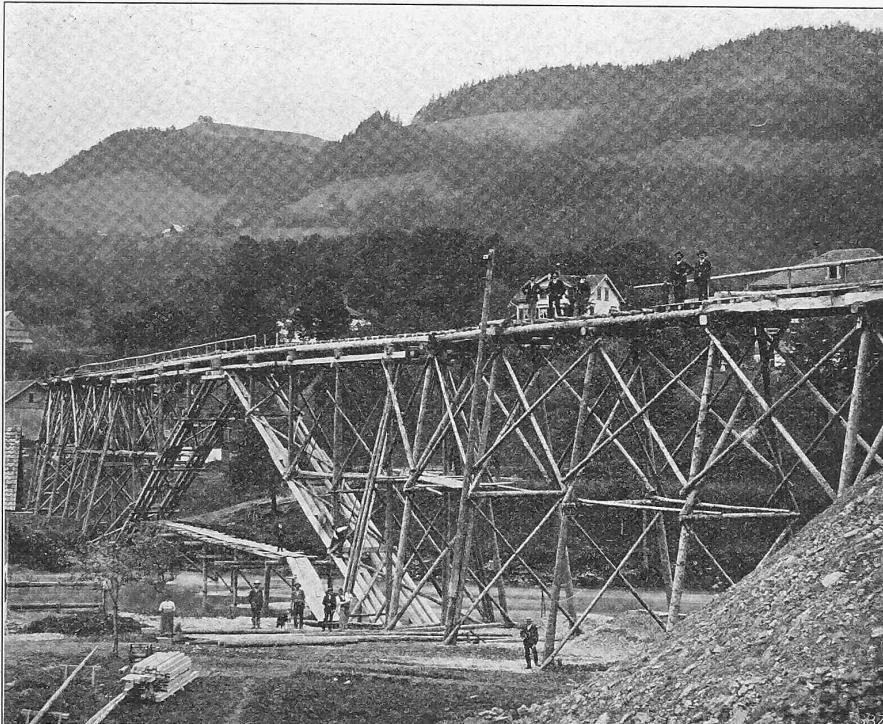


Abb. 16. Transportgerüst über die Thur am Südportal des Wasserfluhntunnels zur Ueberführung des Tunnelematerials in die Deponie beim Bahnhof Lichtensteig