

|                     |  |
|---------------------|--|
| <b>Zeitschrift:</b> | Die Eisenbahn = Le chemin de fer   |
| <b>Herausgeber:</b> | A. Waldner   |
| <b>Band:</b>        | 2/3 (1875)   |
| <b>Heft:</b>        | 1  |
| <b>Artikel:</b>     | Bahnhof-Anlagen und -Projecte: vergleichende Uebersicht der verschiedenen Vorschläge zur Lösung der Bahnhoffrage von Winterthur 1874 |
| <b>Autor:</b>       | [s.n.]   |
| <b>DOI:</b>         | <a href="https://doi.org/10.5169/seals-3643">https://doi.org/10.5169/seals-3643</a>  |

### 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:** 21.02.2026

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

# DIE EISENBAHN CHEMIN DE FER

Schweizerische Wochenschrift  
für die Interessen des Eisenbahnwesens.



ZÜRICH, den 7. Januar 1875.

No. 1.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Freitag. Correspondenzen und Reklamationen sind an die Redaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressieren.

Abhandlungen und regelmässige Mitteilungen werden angemessen honoriert.

**Abonnement.** — Schweiz: Fr. 10. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonnirt bei allen Postämtern oder direct bei der Expedition.

Ausland: Fr. 12. 50 = 10 Mark halbjährlich. Man abonnirt bei allen Postämtern des deutsch-österreichisch. Postvereins, für alle übrigen Länder direct bei der Expedition.

Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

Annoncen finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

„Le Chemin de fer“ paraît tous les vendredis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

Les traités et communications régulières seront payées convenablement.

**Abonnement.** — Suisse: fr. 10. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses ou chez les éditeurs.

Etranger: fr. 12. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche auprès des bureaux de poste, pour tous les autres pays chez les éditeurs Orell Füssli & Co. à Zurich.

Prix du numero 50 centimes.

Les annonces dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

sichtliche Ausdehnung zu beengt erschien, obgleich ein Gutachten von Ingenieur Negrelli diese Lage als die richtigste für eine vortheilhafte Betriebseinrichtung, sowie für die örtlichen Interessen bezeichnet hatte.

Vor dem Uebergehen auf die neuen Vorschläge mag die Bemerkung von Nutzen sein, dass wenige Jahre schon, nach Erstellung der ersten Anlage, eine Vergrösserung in südlicher Richtung von der Zürcherstrasse stattfand, zur separaten Einrichtung der Güterstation, die an eigener Ausdehnung annähernd der ursprünglichen Anlage gleichkam, und welche nun mit diesem Jahre wieder mit bedeutenden Auslagen, entsprechend den neuen Bedürfnissen des Güterverkehrs, ausgedehnt und zugleich die Einmündung der Waldshuter-Linie erstellt wurde. Auch für den Personenverkehr der bis heute erstellten drei ältern Linien ist eine Vergrösserung von der Nordostbahngesellschaft schon vorbereitet; als weitere Uebelstände sind von Seite der Ortsbewohner und dessen Gemeinderath namentlich noch hervorgehoben und deren gründliche Abschaffung dringend verlangt werden:

- 1) die lästige Sperrung der beiden nach Töss und Wülflingen führenden Hauptstrassen, durch den sich darüber erstreckenden Bahnhofdienst.
- 2) die fatale Aussicht, in nächster Zukunft in der nothwendigen Ausbreitung des städtischen Strassennetzes, noch mehr als bisan hin schon durch die Bahnlinie gehindert zu werden, wodurch die Zahl dieser später 4-spurigen Uebergänge ebenfalls vermehrt wird, die für den Bahnbetrieb so lästig wie für das Publikum sind.

Aus mehr oder weniger offiziellen Aufträgen an verschiedene Bahn-Ingenieure und in dieser Richtung bewanderte Experten wurden dann folgende neue Vorlagen erzielt, denen ein anderweitiger Gedanke zur Vergleichung vom Verfasser noch angeteilt ist.

Das von Oberbaurath Stinnen in Carlsruhe auf die südliche Seite der Zürcher Landstrasse in's Tössfeld verlegte Projekt findet (Blatt II) am meisten ebenen Raum zur Ausdehnung, ohne mit dem bessern Bauquartier zu sehr in Conflict zu kommen. Der leitende Grundgedanke dabei ist, die Befreiung der beiden Hauptstrassen nach Töss und Wülflingen vom Bahnhofdienst nebst möglichster Concentration des Betriebes sämtlicher Bahnlinien; die Einsteighalle ist gegen Osten placierte, während die Güterstation ihren Zugang auf der Westseite (von der Tössfeldstrasse her) hat.

Ogleich nun mit dieser Situation einem Hauptvorwurf der gegenwärtigen Lage ganz richtig begegnet ist, so gehen daraus wieder folgende Uebelstände hervor:

- a) der Gesamt-Güterverkehr der Stadt selbst hat stets den Bahnübergang dicht vor dem Bahnhof zu passiren und denselben in seiner halben Ausdehnung zu umgehen.
- b) die Einsteighalle ist ebenfalls wohl weit entlegen für alle Quartiere und ist deren Zu- und Abfahrt auf eine grössere Strecke gemeinsam, da ohnehin jene Stelle die am meisten in der Breite beschränkt ist vom ganzen Terrain.
- c) die Kosten der Anlage werden durch einige besonders theure Expropriationen im Ganzen hoch ansteigen.

Das zweite Project (von Ingenieur Vasalli) scheint namentlich für die Local-Interessen günstiger als das erst betrachtete; vor Allem die Nähe seiner Einsteighalle am städtischen Centrum, im Weiteren die durch diese Lage erzielte völlige Befreiung des günstigsten und grössten Baugebietes von den Störungen des Bahnverkehrs, bei einer fast ausnahmslosen Vermeidung der Bahnübergänge à niveau; denn in Wirklichkeit ist es nur eine Strasse von ziemlich untergeordneter Bedeutung, die den Bahnhof selbst kreuzt und zwei von den abgelegenen Uebergängen ganz ausserhalb des Bahnhofsbereichs. Als ein namhafter Vortheil für den Betrieb darf wohl die nicht zu verachtende Kürzung der ganzen Linie aufgeführt werden, wodurch die Tössthalbahn ca. 1,2 Kilometer gewinnt.

## Bahnhof-Anlagen und -Projecte.

### I.

Vergleichende Uebersicht der verschiedenen Vorschläge zur Lösung der Bahnhoffrage von Winterthur, 1874.

Dem Eisenbahn-Knotenpunkt Winterthur steht in Folge neu geschaffener Bahnprojecte und deren raschen Erstellung eine Entwicklung bevor, sowohl im Bahn- als Local-Verkehr, die in unserm Ländchen als eine ausnahmsweise bezeichnet werden darf, und daher eine allgemeine Betrachtung über die in Aussicht genommenen Mittel zur principiell richtigen Lösung der Frage einer Bahnhof-Erweiterung, oder eventuellen Verlegung, vorzugsweise vom technischen Standpunkte aus, auch für einen grösseren Kreis von Unbeteiligten, von einem Interesse sein mag, zumal die Natur selbst, sowie die seit 2 Dezennien ganz bedeutend veränderten Verhältnisse des Locals, diese Aufgabe zu einer recht schwierigen gemacht haben.

Die bisherigen von hier ausgehenden Hauptlinien sind in ihren durchschnittlichen Richtungen durch deren Ausmündungspunkte aus dem Thale bedungen und bilden, von einem gemeinschaftlichen, ideellen Schnittpunkt betrachtet, annähernd drei gleiche Winkel, in den Richtungen gegen Zürich, gegen Romanshorn-St. Gallen und gegen Schaffhausen; die 3 neuen Linien von Waldshut, von Singen-Kreuzlingen und vom Tössthal schliessen sich den erstern von den erwähnten Hauptlinien bei der Einmündung an und haben somit selbst keinen oder wenig Einfluss auf die neue Wahl der einzuschlagenden Richtungen, deren thunlichste Abkürzung als eine der ersten Conditionen an einen richtig zu gründenden Bahnhof betrachtet werden dürfte.

Das Blatt I (siehe die der heutigen Nummer beigegebenen Karten „Bahnhofprojecte Winterthur“) dient zur Uebersicht des Thales und der Ausdehnung der Bauquartiere, nebst den ursprünglichen Bahnhofprojecten.

Zur Zeit des Baues der Nordostbahn kamen vor die entscheidende Gemeinde schon 3 Situationen von denen die erste so ziemlich in der gegenwärtig benutzten Lage; die zweite längs der Nordseite, weil über die grösste Steigung sich ausdehnend verworfen, und die dritte auf der Südseite ebenfalls unbeliebt war, da der zunächst in Aussicht genommene Platz für die voraus-

Als Nachtheile derselben sind hingegen zu erwähnen:

- a) die bedeutende Entfernung des Güterbahnhofes für denjenigen Theil der Geschäfte, die vielleicht volle  $\frac{3}{4}$  des Gewichtes vom Gesammt-Güterverkehr in Bewegung setzen, da dessen Ende bis an die Grenze der Gemeinde Seen reicht.
- b) In Folge dieser bedeutenden Längen-Ausdehnung, die von einem Ende des Bahnhofs zum andern mindestens 5 Meter Höhendifferenz im allgemeinen Terrain aufweist, erhebt sich die horizontale dafür auf 449 Meter über Meer.
- c) eine fernere Folge hievon ist ein starker Damm, der in westlicher Richtung die Schaffhauser Linie über die Nordostbahn-Linie und die Schützenwiese gegen den Veltheimer Rebberg führt, und jedenfalls, nebst den dadurch bedeutend gehobenen Ausführungskosten, den grellsten Uebelstand dieses sonst beliebten Projectes bildet.

Als die dritte Situation ist die gegenwärtige Bahnhof-Situation zu bezeichnen, und ist dieselbe durch drei Hauptprojekte in Verbindung mit einigen Abänderungs-Vorschlägen vertreten.

In allen Suppositionen ist eine gewisse Ausdehnung über die gegenwärtig benutzten Grenzen hinaus vorgesehen, doch allem Anschein nach stets noch etwas karg in der Breite.

In Bezug auf das Princip der beim Umbau vor Allem beweckten Verbesserungen ist sozusagen ausschliesslich die Frage der Verkehrsentlastung auf den beiden Hauptstrassen in Betracht gezogen; allerdings kann zur Begründung hievon mit Recht angeführt werden, dass dieser grelle Uebelstand heute schon fast jede andere Betrachtung in Schatten setzt. Die Abweichungen in der Behandlung sind nun folgende:

- a) Inspector Blotnitzki schlägt vor, bei sozusagen ganz unveränderter Situation eine Hebung von Personen- und Güterbahnhof um 0,50 Meter behufs Unterführung von den 2 wichtigsten Strassen R. und I. von der Personenhalle.
- b) die Nordostbahn behält das jetzige Bahnhof-Niveau bei, führt dieselben 2 Strassen unter der Bahn durch; im fernerem für die Ausmündung der Romanshorner Linie einen erweiterten Bogen annehmend, gewinnt sie für die ostwärts folgenden zwei Strassenkreuzungen der Linden- und Haldenstrasse die Möglichkeit der Ueberführung dieser Strassen über die Bahn.

Im einen wie im andern Falle (a und b) erleiden die beiden Hauptstrassen eine arge Entstellung; mit Zuzug der durch die Eulach vermehrten Schwierigkeiten bei der Zürcher Strasse, ergibt sich eine bedeutend erschwerte und verschlechterte Zufahrt zum Güterbahnhof; bei der Einsteighalle ist der so geschaffene Uebelstand weniger wichtig, doch bleiben sämmtliche Zugänge so uneben wie unschön.

Diese Resultate sind beim Nordostbahn-Projecte nicht nur am auffallendsten, sondern es bringt dasselbe auch am meisten Entwertung in den untern Stadttheilen, wo durchweg ein Abtrag bis zu  $3\frac{1}{2}\%$  vorkommt. Im Lindquartier addirt sich zu der Versenkung einer grossen Umgebung, durch jene zwei überbrückten Bahnkreuzungen, noch die Verunstaltung der Bahn durch alle übrigen Kreuzungen, die in einem Einschnitt à niveau zu passiren sein werden.

- c) Weit leidlicher gestalten sich diese Verhältnisse in der dritten Anlage vom Experten Grütfiefen aus Hannover, der speciell vom Plane der Nordostbahn ausgeht, das Niveau desselben jedoch um 2 Meter höher annimmt. Nicht nur sind die Durchfahrten an beiden Enden des Personenbahnhofes um Vieles bequemer und schöner, sondern es können alle übrigen, an der Romanshorner und St. Galler Linie, à niveau passirt werden. Noch sind dabei verschiedene andere Verbesserungen gegenüber dem Nordostbahn-Plan durchgeführt, wie z. B. die Correction der Eulach, nebst mehreren Strassenverbindungen, auch ein Durchgang ins Neuwiesenquartier, à niveau der Strassen, die einer gewissen Beachtung wohl werth sind.

Wenn nun diese schöne und vollendet durchdachte Arbeit in Bezug auf das Hauptaugenmerk der Strassenkreuzungen als die annehmbare Lösung betrachtet werden darf, so hat die Localität immerhin bedeutend Einszen zu thun mit der Annahme eines Dammes von solcher Höhe, der sozusagen die ganze Stadt durchzieht. Abgesehen von manchen Schwierigkeiten, die sich erst bei allfälliger Ausführung ergeben werden, fällt schliesslich der Kostenpunkt noch schwer

in die Waagschale, um so mehr als ein theures Provisorium die Durchführung der Umänderung zu begleiten hätte, und damit keiner von den übrigen Nachtheilen der bestehenden Anlage gehoben wird, Nachtheile die verhältnissmässig mit dem anwachsenden Bahn- und Local-Verkehr auch den Betrieb mehr belasten werden.

Von zwei weitern Vorschlägen über Abänderung der heutigen Bahnhofsanlage, die beide mit Recht den Vorzug einer Ueberführung der beiden Hauptstrassen betonen, kommt der erstere unter Beibehaltung des gegenwärtigen Stations-Niveaus, der zweite nur mit einer gewissen Senkung desselben zum gewünschten Zwecke. Obgleich die hiezu erforderliche Höhendifferenz zwischen Bahn- und Strassen-Niveau etwas grösser wird, als im Falle der Strassen-Unterführung, so scheinen beide wenigstens mit Vortheilen für die Ortschaft und deren nächste Umgebung verbunden zu sein, sowie sich solche auch in Beziehung auf Anlagekosten nur billiger als die Unterführung zu stellen scheinen.

Ob nun schliesslich eine Disposition, worin die Personenhalle südlich, und möglichst nahe dem städtischen Centrum erstellt, der Güterbahnhof jedoch getrennt davon in seiner bisherigen Lage verbleiben würde, frei genug von gewichtigen Nachtheilen in Bezug auf Betrieb und Kostenpunkt bleibt, möchte eine strenge Vergleichung, gegenüber den unbestreitbaren Vorzügen, die sich daraus ergeben, bald an der Hand eines detaillirten Entwurfes herzustellen geeignet sein.

Leitende Grundsätze bei dieser Wahl sind folgende:

- a) Radicalere Befreiung der localen Verkehrswege von dem Bahnverkehr, als in irgend einem bisherigen Vorschlage.
- b) Beibehaltung der vortheilhaftesten Lage der bisherigen Güterstation, unter weit geringern Abänderungen als in dem Grütfiefen'schen Projecte.

- c) Vermeidung der grössten Nachtheile der heutigen Anlage.

Eine principiell richtige Vertheilung der zu verfolgenden Bahnrichtungen scheint bei wiederholter Betrachtung doch immer wieder das gewünschte Mittel zur Abhülfe der meisten Nachtheile zu bieten.

So wird vom technischen Gesichtspunkt aus Jedermann durch einen Blick sich überzeugen, dass durch die Versetzung des ideellen Schnittpunktes der drei Hauptrichtungen rückwärts um ca. 240 Met. von der Zürcher Landstrasse ins Tössfeld, unter möglichst strenger Verfolgung der daraus sich ergebenden Linien, eine Verbesserung dieser Richtungen und zugleich eine Abkürzung und Ausehnung des Tracé über das Thal hinweg erreicht wird, die nicht unerheblich ist; eine nähere Prüfung wird nun zeigen, wie die Schwierigkeiten, die einer wirklichen Benutzung derselben im Wege stehen, beseitigt, oder deren Einfluss vermindert werden kann:

Unter Bezugnahme auf die beim Project von Oberbaurath Stimmen gemachten Betrachtungen muss wohl auf das einfachste Auskunftsmittel, die Verlegung des Bahnhof-Schwerpunktes nach dieser Stelle, verzichtet werden; nichts steht dagegen einer dortigen Vertheilung der Güterwagen im Wege, in dem Sinne, dass Winterthurer-Wagen da abgelöst werden, und im vordern, der Stadt zunächst gelegenen Theile des Güterbahnhofes das Rangiren, sowie die Neubildung der Züge bequem stattfinden kann.

Transitirende Züge würden nebst den Personenzügen von erwähntem Schnittpunkte aus rechts abschwenken und mittelst einem Bogen von 660 Meter Radius und dem circa 500 Meter langen Tunnel unter dem Hohwachthügel durch, in den Personenbahnhof einmünden. — Hierdurch würde die Nordostbahn-Linie und Singen-Kreuzlingen abgekürzt um circa 500 Met. die St. Galler-Linie ebenfalls um circa 750 Met. die Tössthalbahn 1000 Met.

Einzig die Schaffhauser-Linie würde verlängert um circa 750 Meter, indem von der Einsteighalle rückwärts über das Ende vom Güterbahnhof und längs der Schützenstrasse unter der Rieter'schen Bleiche durch und von dort auf dem kürzesten Weg die bisherige Richtung zwischen Veltheim und Wülflingen wieder gewonnen würde.

Es kann hingegen auch dieser Uebelstand auf zwei Orten vermindert werden, je nachdem die betreffende Verwaltung die Anwendung des einen oder andern Mittels für convenabler hält:

Erstens kann vom Abzweigungspunkte an vor dem Tunnel durch den Güterbahnhof und in der Richtung des heutigen Seitengeleises der Gebrüder Sulzer, mittelst einem Bogen von 300 Meter Radius, eine directe Verbindung mit Anschluss an die Bahnhoflinie in der Schützenstrasse erstellt werden, was die heutige Fahrstrecke Schaffhausen-Zürich um circa 1750 Meter kürzt, zu Gunsten aller Güterzüge und einiger directer Personenzüge in dieser Richtung.

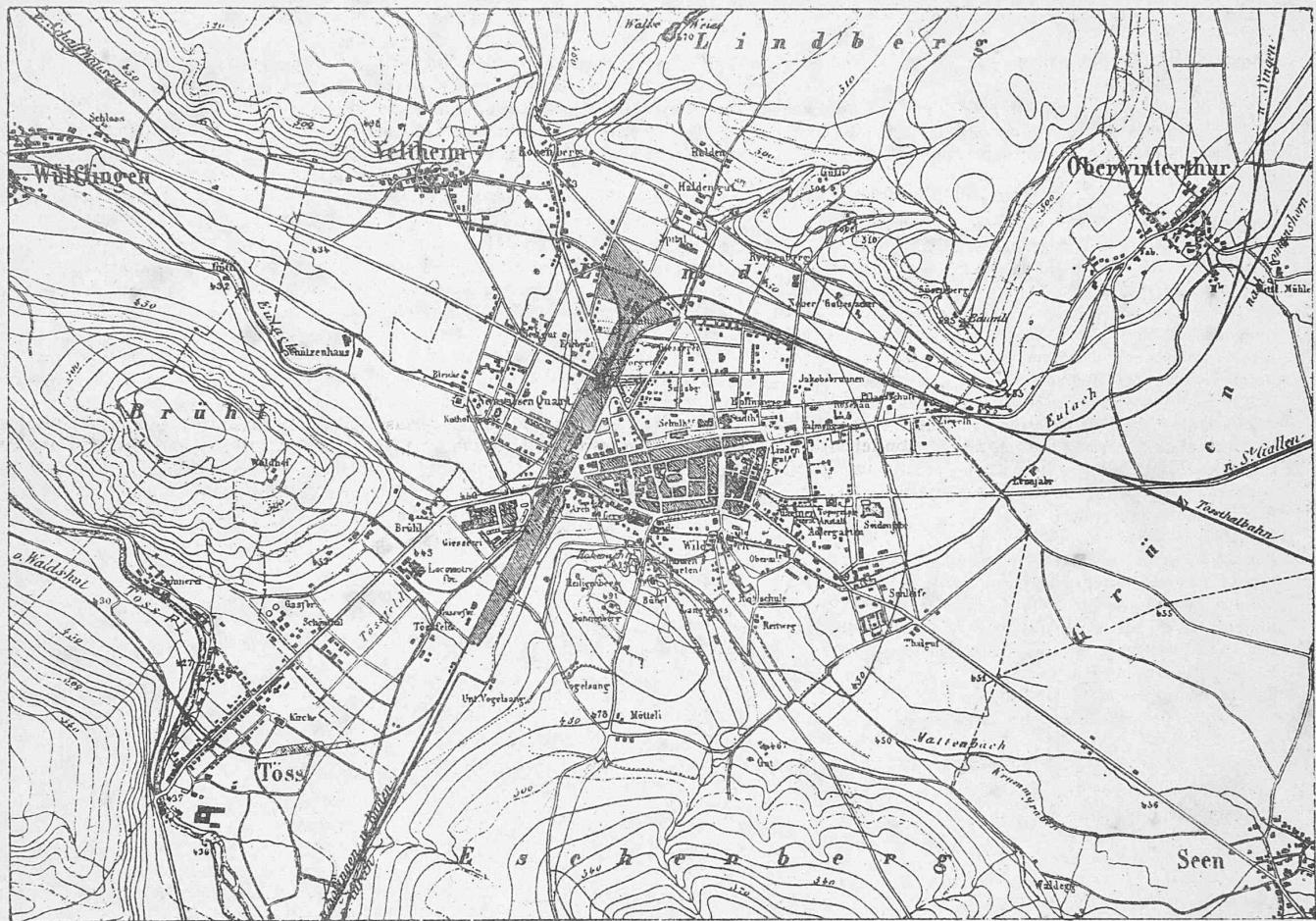


Photo-Lithogr. Orell Füssli &amp; Cie. Zürich.

Blatt 2



Seite / page

2(3)

leer / vide /  
blank

Zweitens könnte durch Einrichtung einer sogenannten Station für Schaffhausen, in einem Gebäude der Güterstation die alleinige Benutzung der directen Linie, wenigstens für alle gegen Zürich Reisenden, erzielt werden. Die Verbindung gegen den Personen-Bahnhof möchte überdies als Separat-Communication mit dem Ende der Güter-Station, wie zum Wenden ganzer Züge dienen.

Um weitere Uebelstände für den Güterverkehr, resp. für die Handhabung der Güterzüge zu vermeiden, darf vorausgesetzt werden, es genüge die Erfüllung der Bedingung, dass eine gehörige Güterzuglänge ausserhalb des Tunnels im Güterbahnhof selbst noch placirt werden könne, ohne einen vorbeifahrenden Personenzug zu verhindern oder zu gefährden. Daraus wird die Nothwendigkeit einer rückwärts Verlängerung der Güterstation folgen, was jedoch zu keinen grossen Kosten führen kann.

Der Beginn des Personenbahnhofs würde sich unmittelbar an die Ausmündung des Tunnels, ob der Thurmhaldenstrasse, anschliessen und dazu sowohl die Steigmühle-Wiese, wie der mittlere und grössere Theil des Wildbach-Quartiers benutzt; seine weitere Ausdehnung in derselben Richtung längs dem Eulach-Canal bis zur Schleife, mit einer Gesamtlänge von 600—650 Meter, möchte dann wohl den kommenden Anforderungen auch noch genügen.

Betrachten wir die Gestaltung des Niveau-Verhältnisse dieses Projectes, so werden auch diese zu den günstigern von allen vorgeschlagenen gezählt werden können:

Wenn nämlich im vordern Theile des Güterbahnhofes, anstossend an die Zürcherstrasse, eine Maximal-Erhöhung von 1 Meter (möglicherweise genügen 60 Centimeter schon) angenommen und vom Punkte der Abzweigung der Hauptlinie bis zum Tunneleingang noch weiters 1 Meter Höhe gewonnen werden kann, so erreicht dieselbe dort 443 Meter Oberkantschienen, was der gegenüberliegenden Terrainhöhe vom Tössfeld gegen Gebr. S. hin entspricht; mit einer Steigung von circa 5 %/o bis gegen die Personenhalle auf circa 800 Meter Entfernung wird die Höhe von 447 Meter erreicht, welche ohne Uebelstand aufwärts durchzuführen sein wird, während die längs der Eulach abwärts gezogene Schaffhauser Linie höchstens 7 %/o Gefäll erhält. Die Kreuzung derselben mit der Zürcherstrasse sowohl wie die Durchführung über den obern Theil der Schützenwiese wird daher keinen besondern Hindernissen begegnen; hingegen kann mit Vortheil für den ganzen untern Stadttheil die Richtung der Zürcherstrasse corrigirt werden, durch eine Verlegung nördlich in die Verlängerung der Museumstrasse; dadurch erreicht man einerseits die Bildung eines einzigen Bahn- und Strassenkreuzungspunktes à niveau, in der Gegend der Walke, womit zugleich auch Canal und Wildbachbett der Eulach in einfachster Weise abgeleitet werden können; anderseits bietet sich Gelegenheit zu Terrain-Austausch, da wo der vermehrte Bedarf für diese Zwischenlinie einige Veränderung verlangt.

Summiert man schliesslich Vor- und Nachtheile dieses IV. Projectes, so darf namentlich hervorgehoben werden, dass kein Strassenzug mehr mit lebhaftem Verkehr über das Bahnhofsgebiet oder dessen unmittelbare Nähe führt und alle Uebergänge sich auf 2—3 beschränken werden, die füglich à niveau anzubringen sind. Der Bahnbetrieb wird dadurch ebenso günstig wie der öffentliche Verkehr beeinflusst werden, wenn das ganze günstige Baugebiet vom Westen bis zum Osten der Stadt frei wird von der Bahnschanke; weder übertriebene Vertiefungen, noch ein hoch durchziehender Damm verunstaltet die Umgebung; sämtliche hiemit in Verbindung kommende Entschädigungen sind vermieden und spricht im Gegentheil ein so mächtiges Interesse der Bewohner Winterthurs dafür, ähnliche grelle Uebelstände mit Opfern zu verhindern, dass zu Gunsten eines auch für spätere Verhältnisse gut gewählten Stationsplatzes auf eine hübsche Summe freiwilliger Beiträge gerechnet werden dürfte. Unscheinbar und in einigen Beziehungen weniger bequem als eine geradlinige, gemeinsame Anlage, mag dieses Project für den Betrieb ausfallen, dagegen wird Niemand die Vortheile unterschätzen wollen, die durch Kürzung der sämtlichen Bahnlinien, um circa 21/6 Kilometer sich ergeben und in der Erleichterung von deren Betrieb (auf blass 40 tägliche Züge berechnet) circa 40 Kilometer per Tag betragen unter gleichzeitiger Verminderung der Einsenkung beim Bahnhof um 11/2 à 13/4 Meter; der sämtliche Landerwerb für den Personenbahnhof im Wildbach fällt auf das billigste Terrain in der ganzen Umgebung der Stadt, und schliesslich kann mit rascher Anhandnahme der Ausführung im Fernern noch gewonnen, resp. vermindert werden:

a) die theure Uebergangsperiode für die Nordostbahn, die jedenfalls zu bedeutenden indirekten Ausgaben führt.

- b) die Umlegung eines Theils der sämtlichen Bahnlinien und die theuren Expropriationen der Singen-Kreuzlingen- wie der Tössthalbahn, abgesehen von der bedeutendern Kürzung jener Linien.
- c) die ganze neue Anlage mit einziger Ausnahme der Güterbahnhofshöhe könnte zudem separat, ohne irgend eine Störung des Betriebes gebaut werden.

Solche Vortheile in technischer und specieller Betriebsrichtung sollten, unserer geringen Ansicht nach, doch mindestens den Werth einer näheren Prüfung durch speciellen Entwurfsplan, verbunden mit einer möglichst eingehenden Kostenberechnung bieten, um so mehr als hier bei weitem nicht so viele zweifelhafte Factoren und räthselhafte Entschädigungen, wie dies bei allen andern Projecten der Fall ist, in Betracht kommen werden.

\* \* \*

### Einige Erörterungen über das schweizerische Eisenbahnwesen. (Fortsetzung.)

Rückkaufs vorschläge.

1. Stämpfli, Rücklauf der schweiz. Eisenbahnen. Bern 1862.  
2. Auflage.

Dieses Project basirt auf gülticher Uebereinkunft mit den Bahnen. „Es verlangt, der Bund solle das gesammte Obligationen-capital übernehmen und dann die Actionäre auskaufen. Die Actionen der Nordost- und Centralbahn, die allein eine Dividende abwerfen, sollen zum dermaligen Curse baar zurückbezahlt werden. Die voll liberirten Actionen der andern Gesellschaften will Herr Stämpfli zu Fr. 250 einlösen, aber nicht gegen Baar, sondern gegen eidgenössische Obligationen mit steigendem Zins. Diese letztern werden dann nach einer gewissen Zeit al pari ausgewechselt.“

Herr Stämpfli hielt es für wahrscheinlich, dass die Eidgenossenschaft das zur Auszahlung der Actionäre benötigte Capital zu 41/2 % aufbringen könne, dass sich die Betriebskosten in Folge der Concentration des Betriebes wirklich zu 40 % der Bruttoeinnahmen reducieren, dass die Bruttoeinnahmen bei vervollständigtem Netze das Maass von 1861 Fr. 21,247 per Kilometer erreichen; ob jedoch die Actionen um den angenommenen Preis wirklich einlösbar seien, war Hr. Stämpfli ungewiss.

Hören wir nun, was Herr Dr. Geigy zu dem Stämpfli'schen Projecte sagt:

„Das Project des Hrn. Stämpfli blieb beim Projectstandpunkt stehen. Trotzdem ist es möglich zu untersuchen, ob der Autor bei Punkt 2 und 3 recht gehabt hat. Die Bahnen haben sich nämlich seit 1862 in ihrem Betrieb immer einheitlicher entwickelt. Ausser wenigen kleinen besitzt die Schweiz zur Zeit vier grössere Betriebseinheiten, die ihr Betriebsmaterial gewiss gehörig ausnutzen. Sodann ist das schweizerische Bahnnetz seit der Zeit dieses Projectes bedeutend vervollständigt worden.“

Die Voraussetzung im Punkt 2 war irrig, denn laut Tabelle 4 und 5 betragen 1871 die Betriebskosten 46 % des Bruttoertrags, also nur 1 % weniger als im Jahre 1861, dem Berechnungsjahr des Herrn Stämpfli.

Die Bruttoeinnahmen betragen 1871 per Kilom. Fr. 31,997  
Die Bruttoausgaben betragen 1871 per Kilom. „ 14,800

Das Reinergebniss per Kilom. war also Fr. 17,197 und folglich die Betriebskosten gleich 46 % der Einnahmen.

Die Kosten sind also bei Weitem nicht 40 % der Einnahmen, wenn man auch einen Theil der reinen Verwaltungskosten davon abziehen wollte, indem der Autor die Verminderung dieser letzteren bei einheitlicher Verwaltung für sehr bedeutend hält.

Die vorhergehende Aufstellung zeigt dagegen, dass das Project in Punkt 3 recht gehabt hat. Schon 1866 hatten die Bruttoeinnahmen die Höhe von 1861 überschritten, und dies trotz des Ausbaues mehrerer Linien. Während 1861 die Bruttoeinnahmen per Kilometer auf Fr. 21,247 sich beliefen, war ihre Höhe schon 1866 Fr. 22,437, und 1871 waren sie sogar auf Fr. 31,997 herangewachsen.

Wenn auch die projectirten Linien des Hrn. Stämpfli nicht dieses Resultat beeinflussen konnten, so waren es doch andere, deren Anlage auch bedeutende Summen verlangte.

Das bis dahin betrachtete Rückkaufsproject bewirkte besonders das Gute, dass es die Leute über die Eisenbahnfrage nachdenken machte. Ausser den zum Theil irrgen Voraussetzungen schadete demselben eine allzu grosse Einseitigkeit, die dann von gegnerischer Seite — also von den Freunden der Privatbahnen — gehörig benutzt wurde. Wegen dieser Ursachen unter andern fand das Project nicht den Anklang, den es verdient hätte.“