

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 13

Artikel: Das Bahnpolizei-Reglement der Nord-Ost-Bahn
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-4776>

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: 12.02.2026

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

äussern viel mehr als die innern. Während die Auffüllung vorwärts schritt, kehrte das Steigen in ein Sinken um, welches im Allgemeinen beträchtlicher war, als die Hebung. Der am meisten seitwärts gestellte Pfahl P allein hob sich um 19 m mehr als er sich senkte.

Aus diesen Beobachtungen folgt, dass die weiche unter der Versenkung vom 9. Februar befindliche Schuttmasse, welche damals seitlich ausgequetscht worden war und welche vor ihrem Abrutschen am 12. Juni das Gehänge bis in die Tiefe des Sees bedeckt hatte, wahrscheinlich tiefer lag als der harte Grund der Pfähle; ferner dass der Anfang der Auffüllung nach dem 9. Februar langsam vorschritt, weil erst noch Reste der weichen Masse hinausgedrückt werden mussten, bevor die festeren oberen Schichten mit dem neu aufgefüllten Material auf dem wirklich festen Untergrunde aufruhren konnten; die Pfähle ruhten im vorderen Theil der hinten abgebrochenen und dort zuerst hinuntergedrückten festen Lagen über der Schlammmasse, und dadurch erklärt sich ihr anfängliches Steigen, während sie sinken mussten, sobald die Ausquetschung der Schlammreste durch die vorschreitende Auffüllung auch unter dem Grund der Pfähle stattfand.

Wenn aller weiche Boden nun gewichen ist, so sitzt die neue Auffüllung vollständig fest, und wir können auf derselben nach Belieben bauen. Wenn aber noch Reste der Schlammmasse zurückgeblieben sind, die einen Ausweg finden, so können neue Versenkungen sich einstellen, indem ausserhalb der Auffüllung die Böschung des Seegehänges steil genug ist, um die betreffende Schlammmasse zum Abfließen bis auf den Grund des Sees zu verlassen.

Dass das erstere der Fall, ist in Anbetracht der viel stärkeren, neuen, stehen gebliebenen Belastung das weitaus Wahrscheinlichere, kann aber leider nicht bewiesen werden. Wesentliche Mehrbelastung würde so lange neue Setzungen erzeugen, bis aller Schlamm ausgequetscht wäre.

Wenn wir auch eine solche neue Versenkung durchaus nicht befürchten, lässt es sich doch nicht mit unserer Verantwortlichkeit vereinigen, diesen Auffüllungsboden bis zum bestehenden Ufer als vollkommen ruhig zu bezeichnen.

Dass die gewaltigen Veränderungen in der Tiefe, welche die Profile vom Juni und Juli gegenüber den früheren zeigen, nicht nur local an dieser Stelle können stattgefunden haben, war von vornherein zu erwarten. Es wurden damals auf Grund einer früheren Expertise Profilmessungen näher am Aufnahmgebäude angeordnet, in der Erwartung, die befürchteten Senkungen an Veränderungen in der Tiefe voraussehen zu können. Allein noch bevor die Aufnahmen genügend vorgerückt waren, traten die grossen Versenkungen am 22., 23. und 24. September ein. Seither sind von Horgen bis über Käpfnach hinauf von Kilom. 16,70 bis 19,40 über 80 Profile bis an den Seegrund aufgenommen worden. Wo es sich um die tieferen Theile handelt, sind die einzigen Vergleichsgrundlagen, die wir aus der Zeit vor den Versenkungen besitzen, die Curven der zürcherischen Cantonskarte in 1:25 000, während die Messungen, welche für den Bahnbau vor den Versenkungen ausgeführt worden sind, sich bis in 270 m Axenabstand erstrecken. Auf der ganzen Länge von Kilom. 17,100 bis über Käpfnach hinauf finden wir die neuen Profile mehr oder weniger deutlich terrassenförmig gebrochen. Nur bei Käpfnach, wo Deltabildungen vorhanden sind, sind die Terrassen unsichtbar. Die Steilabstürze des Gehänges wiederholen sich bei allen Profilen, wo sie deutlich sind, immer in der gleichen Meerhöhe. Es geht daraus mit Bestimmtheit hervor, dass hier gegenwärtig der Molassefelsgrund mit einem Wechsel horizontal gelagerter, steiler abgebrochener Sandsteinbänke und flacher abgebrochener Mergellager entblösst ist. Dass wir in der Karte 1:25 000 die Gebrochenheit der Böschungslinie nicht erkennen, können wir dem kleinen Massstab und dem damaligen Zweck der Vermessung zuschreiben; allein während der obere Theil der neuen Profile vor der Versenkung ziemlich genau mit der Karte übereinstimmt, zeigen alle in ihrem untern Theil, wo jetzt der Fels am vollständigsten entblösst ist, einen wesentlichen Abtrag gegenüber der Karte, der bis an den tiefen Grund sich fortsetzt und ganz analog dem untern Profilabtrag ist, den wir zwischen dem 9. Februar und Ende Juni in den Profilen des dortigen Versenkungsgebietes

constatiren konnten. Er scheint viel zu bedeutend, als dass wir ihn auf Rechnung der Messfehler der Karte setzen könnten. Wir kommen somit zu dem Schlusse, dass seit Aufnahme der Seecurven der Karte bis heute das ganze Seegehänge von Horgen bis nach Käpfnach eine wesentliche Veränderung erlitten habe, der Art, dass die Schuttmasse, welche den Abhang bedeckthatte, abgerutscht ist und den Fels entblösst hat — so, wie dies schon früher einst am rechten Seeufer geschehen sein musste. Längs des ganzen linken Seeufers gibt es zahlreiche Stellen, wo die Häuser und Mauern am Ufer in Rissen geringe Senkungen erkennen lassen. Die Erscheinungen der Abrutschungen und Senkungen am Seeufer sind sehr häufig, allein gerade im Gebiet der uns beschäftigenden Versenkungen soll an den Häusern, welche die Stelle der Bahnanlage einnahmen, niemals etwas Auffallendes der Art beobachtet worden sein.

(Fortsetzung folgt.)

* * *

Das Bahnpolizei-Reglement der Nord-Ost-Bahn

vom 8. December 1875 und das Bundesgesetz betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Unternehmungen bei Tötungen und Verletzungen vom 1. Juni 1875.

(Früherer Artikel Bd. IV, No. 9, Seite 126.)

Hinsichtlich der Frage, nach welchen Maximen in Bezug auf die cantonalen Polizei-Organe gegenüber der §§ 4, 8 und ff. der Polizei-Vorschriften zum Schutze der Schweizerischen Nordostbahn und ihres Betriebes vom 8. December 1875 und dem Art. 4 des „Bundesgesetzes betreffend die Haftpflicht der Eisenbahn- und Dampfschiffahrts-Unternehmungen bei Tötungen und Verletzungen vom 1. Juni 1875“ zu verfahren sei, hat die Direction der N.O.B. beschlossen, zu Handen des Bahnaufsichtspersonals die nachfolgende grundsätzliche Wegleitung aufzu stellen:

„Die cantonalen Polizei-Organe sind als solche oder um ihrer Amts- oder Dienststellung willen an und für sich keineswegs befugt, den Bahnkörper zu betreten oder zu begehen. Sie gehören nicht zum Dienst- oder Arbeiterpersonal der Bahn, welches hiefür einer besondern Erlaubniß nicht bedarf. (§ 4 des Bahnpolizei-Reglements.)

Dieselben sind vielmehr zur Betretung oder Begehung des Bahnkörpers nur in jenen Specialfällen berechtigt, und zwar auch dannzumal bloss für die zur Vornahme der betreffenden Amts- oder Dienst-Handlung erforderliche Zeidauer, in welcher sie

entweder von der Bahnverwaltung zur Hülfeleistung in der Handhabung der Bahnpolizei angerufen werden (§ 2 in fine des Bahnpolizei-Reglements vom 8. Dec. 1875);

oder in Gemässheit der staatlichen Polizei-Gesetzgebung zur Betretung oder Begehung fremden Privateigenthums ausnahmsweise autorisirt sind.

Von dieser Schlussnahme soll den (10) Cantonsregierungen zum Zweck der Verständigung der cantonalen Polizei-Organe mittelst Circularschreibens Kenntniß gegeben werden.

* * *

Das Gewerbemuseum in Zürich.

Das Gewerbemuseum in Zürich zeigt in den wenigen Monaten seit es eröffnet ist schon eine bemerkenswerthe Sammlung von Rohstoffen, Werkzeugen und Erzeugnissen des Handwerks, nebst einem an technischen Zeitschriften reichen Lese-cabinet, das täglich bis 9 Uhr Abends unentgeltlich geöffnet ist, und wie die Sammlungen stark besucht wird. Unter den ausgestellten Gegenständen sind namentlich hervorzuheben die schönen Thürfüllungs-Rahmen von Schlossermeister Theiler, Seefeld, an geschickter, sauberer Ausführung und geschmackvoller Zeichnung den alten, berühmten, hiesigen Werken ebenbürtig zur Seite stehend; ferner ein in Construction und innerer