

Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer
Herausgeber: A. Waldner
Band: 4/5 (1876)
Heft: 19

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: — Das Tracé der projectirten Eisenbahn Seebach- (Oerlikon-) Zürich auf städtischem Gebiete. Erwiderung auf das Gutachten der Experten, von Michael Pollacsek, Ingenieur der Nationalbahn. (Mit drei Tafeln als Beilage.) — Zahnradlocomotive. — Die Schweizerische Ausstellung in Philadelphia. Ingenieurwesen. I. Das Strassennetz des Cantons Aargau. — Anwendung der Kugellager. — Steinkohlenbohrungen in Zeiningen. — État des Travaux du Grand Tunnel du Gothard au 31 octobre 1876. — Die Stellung der Architectur bei Einführung der Leichenverbrennung. Vereinsnachrichten. — Neubauten in Bern. — Ausstellung von Heizungs- und Ventilationseinrichtungen. — Kleinere Mittheilungen.

Ein Artikel von Herrn Professor Cohn, betitelt: „Die Eisenbahnen und das Publicum“ findet der Leser auf Seite 2 der heutigen Beilage Nr. 2.

Das Tracé der Eisenbahn Seebach- (Oerlikon-) Zürich auf städtischem Gebiete.

(Früherer Artikel Bd. V. No. 11, Seite 85.)

ERWIEDERUNG

auf das Gutachten der Experten Professor Culmann, Oberingenieur Tobler, Professor Baumeister, verfasst im Auftrage des Comités der Eisenbahn „Seebach- (Oerlikon-) Zürich“

von

Michael Pollacsek,

Ingenieur der Nationalbahn.

(Mit 3 Tafeln als Beilage.)

(Fortsetzung.)

In der letzten Nummer dieses Blattes glaube ich bewiesen zu haben, dass mit der Ausführung des Expertenprojectes verbunden wäre:

1. Eine bedeutende Verschlechterung der Richtungs- und Steigungsverhältnisse der „Rechtsufrigen Seebachbahn.“
2. Eine Erhöhung des Gefälles der „Seebach-Zürichbahn“ auf der Strecke Wipkingen-Unterstrass von 14 ‰ auf 17 ‰ bis 22 ‰; auf der Strecke Unterstrass-Zürich von 17 ‰ auf 25 ‰ respective 20 ‰; wobei überdies eine Senkung der Station Unterstrass um 3–8 ‰ vorausgesetzt wird.
3. Eine Durchschneidung des Stockar'schen Gutes in einem ungünstigern Sinne, als dies durch die gegenwärtig projectirte Linie geschieht.
4. Als weiteres Resultat der Untersuchung ergab sich, dass eine Station vor dem Obmannamte bloss auf eine Länge von 80–85 ‰, gegenüber den in Aussicht gestellten 150 ‰, als offener Einschnitt behandelt werden kann, und die ungünstigen Richtungsverhältnisse, die eigentliche Betriebslänge sehr beschränken.

Um diesen Theil der Kritik vollständig abzuschliessen, will ich noch einen letzten Punkt berühren, der aber nach seiner Wichtigkeit bemessen keinem der vorerwähnten nachsteht:

Die baulichen Interessen der Gemeinden Unterstrass und Oberstrass.

Die Herren Experten äussern sich in dieser Richtung über das Project wie folgt:

„Soweit wir aus den Plänen erschen konnten, müssen wir anerkennen, dass bei der Bearbeitung des Projectes die baulichen Interessen der Gemeinden Unterstrass und Oberstrass sehr befriedigend berücksichtigt worden sind. Keine der bestehenden oder planmässig festgesetzten Strassen erhält Niveaukreuzungen mit der Bahn.“ „Wir meinen daher, dass die Entwicklung des Strassennetzes und der Nutzen des selben als Baulinie durch das Bahnproject so wenig gehemmt wird, als es bei einer Eisenbahnlinie überhaupt erreichbar ist.“

Diese im Gutachten hervorgehobenen Vortheile des Projectes fallen mit einer Station vor dem Obmannamte, respective mit der durch dieselbe bedingten Aenderung der Nivellette gänzlich weg, und es treten an deren Stelle ebensoviel Nachtheile für die bauliche Entwicklung der Gemeinden: Die

wichtigste bestehende Strasse kann dann nur noch im Niveau gekreuzt werden; die neuprojectirten Strassen gerathen in einen Einschnitt, der z. B. bei der Station Unterstrass, je nach einer Senkung derselben um 3–8 ‰, eine Tiefe von 6–11 ‰ erhält. Legt man auch nur das Minimum von 6 ‰ der Beurtheilung zu Grunde, so ergeben sich doch schon für die Strassenanlagen solche bedeutende Kosten und eine derartige Erschwerung der Bauthätigkeit, dass dieser Gedanke von selbst dahin fällt. Lässt man aber die Strasse in ihrem jetzt projectirten Niveau und senkt bloss die Station, so verliert die erstere — zum Schaden der Gemeinden sowohl als der Unternehmung — den Character einer Zufahrtsstrasse vollständig und muss von der Station mittelst einer kostspieligen Stützmauer in der Länge von circa 400 ‰ getrennt werden, woraus wieder neue Nachtheile für die Gütermanipulation resultiren (Langholz-Transport).

Diese Combination ist daher ebenso unhaltbar, als die beiden andern und es bliebe nur noch der Versuch übrig, das ganze Tracé abwärts zu verschieben; doch auch zu diesem letzten Auskunftsmittel greift man vergebens, denn schon jetzt zieht sich die Linie so nahe an den Häusern der „alten Beckenhofstrasse“ hin, dass man ihnen kaum näher rücken kann; es ist also nur eine Aenderung der Nivelette; aber keine parallele Verschiebung in der Situation möglich.

Ich gehe nun zu einem der wichtigsten Theile dieser Betrachtung über:

Zu den Baukosten.

Die Herren Experten verleihen ihrer Ansicht über diesen Punkt in folgenden, sehr knappen Worten Ausdruck:

„Unstreitig wird eine Vergrößerung der Baukosten stattfinden, jedoch nicht in dem Masse, wie es auf den ersten Blick scheint. Es fällt nämlich der höchst kostspielige Grunderwerb des bisherigen Projectes auf städtischem Gebiete fast gänzlich weg, mit dessen Betrag der Mehraufwand einer unterirdischen Planie gegenüber einer offenen annähernd gedeckt sein dürfte. Erheblich erscheinen nur die Baukosten der Doppelstation im Obmannamte gegenüber einer einfachen Endstation auf dem Stockar'schen Gute, besonders da diese Kosten nach Art. 30 des Bundesgesetzes über die Eisenbahnen vermuthlich zum grösseren Theile den Anschluss suchenden neuen Linie zufallen werden. Auch die Verlängerung der Bahnstrecke um circa 150 ‰ in Folge Verlegung ihrer Endstation, erheischt neue Kosten.“

„Indessen sind wir der Ansicht, dass der soeben erörterte Mehraufwand füglich von der Gesellschaft Seebach- (Oerlikon-) Zürich getragen werden darf.“

Die Ersparnisse an Grunderwerb auf städtischem Gebiet können durchaus nicht so bedeutend werden, als es die Herren Experten zu erwarten scheinen. Die Linie verbleibt bis zur „Schienhutgasse“ im Tunnel unter öffentlichen Anlagen und Gärten, die als Bauplätze wohl niemals Verwendung finden dürften; offen liegt nur ein Theil der Station hauptsächlich im Stockar'schen Gute; auch damit steht es indessen nicht so schlimm als man vielleicht beim ersten flüchtigen Anblick denken musste. Das Unternehmen beansprucht nämlich den Platz nur in einer Weise, dass das Gut ungestört all' den Zwecken erhalten bleibt, denen es gegenwärtig dient und später dienen könnte. Es besteht wirthschaftlich aus zwei vollständig isolirten Theilen. Diese Trennung ist nicht nur durch die Verwendung, sondern auch durch das Terrain scharf markirt. Der obere Theil ist ein Park und mag als solcher einen hohen Werth beanspruchen. Der untere Theil aber ist einfacher Reb- und Obstgarten, eventuell zu Bauplätzen sich eignendes Terrain, letzteres aber nur auf eine Breite von 30 ‰ von der Hirschengrabenstrasse aus gerechnet. Der Rest nun, der zwischen dem Parke und ausserhalb dieser 30 ‰ liegt, kann nur einen verhältnissmässig geringen Werth beanspruchen. Es ist aber beinahe ausschliesslich dieser Streifen, den das Unternehmen für die Bahnanlage benötigt. In der Breite von 15 ‰ ist die Station an die Grenze des Parkes projectirt. Von einer Durchschneidung des Gutes kann also hier keine Rede sein, ebensowenig von einer Beschränkung der Aussicht, da der höchste Punkt des Aufnahms-