

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 4/5 (1876)  
**Heft:** 24

**Artikel:** Verhandlungen über die projectierte Bahnanlage Seebach-Zürich  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-4983>

#### **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:** 14.01.2026

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

### Verhandlungen über die projectirte Bahnanlage Seebach-Zürich.

Verhandlungen in der IV. Sitzung des Zürcherischen Ingenieur- und Architectenvereins unter dem Präsidium von F. Locher, Baumeister.

Herr Ingenieur Vögeli, obschon er durch den plötzlich an ihn ergangenen Ruf zur Abhaltung eines Vortrages über diese für die Entwicklung der Stadt Zürich und deren hochgelegene Aussengemeinden so wichtige Frage etwas unangenehm überrascht worden war, entledigte sich dennoch seiner Aufgabe mit vieler Gewandtheit und Gründlichkeit.

Unter Bezugnahme auf das in der „Eisenbahn“ Nr. 11 vom 15. September d. J. erschienene Gutachten der vom Stadtrath von Zürich in Sachen ernannten Experten, der Herren Professor Culmann, Oberingenieur Tobler und Prof. Baumeister, sowie mit fernerer Bezugnahme auf die in den folgenden Nr. 18, 19 und 20 derselben Zeitschrift von dem Ingenieur der genannten Bahn, Herrn Pollacsek, gemachten Entgegnungen, beleuchtet der Referent die Entstehung des in Frage liegenden Bahnprojektes, die Vorgänge, welche den hohen Stadtrath zur Ernennung der Expertise veranlassten, sowie die technische Bearbeitung des ganzen Projectes, wobei er die im Gutachten der Herren Experten enthaltenen Fragen einer speciellen Würdigung unterzieht.

Hiebei betont derselbe ganz besonders, wie wichtig für eine jede Bahn im Allgemeinen, und für die in Frage stehende ganz besonders, die von den Herren Experten geforderte Bedingung des Anschlusses an eine der bereits in Zürich bestehenden oder in der Entstehung begriffenen Bahnen sei und weist nach, dass eine solche Verbindung beim Obmannamt sehr wohl zu bewerkstelligen sein würde; wenn nicht die ziemlich deutlich ausgesprochene Tendenz Seitens der Bahngesellschaft Seebach-Zürich vorhanden wäre, mit den Bahnanlagen der Nordostbahn in keine Berührung zu kommen.

Er weist ferner nach, dass die in der Erwiederung des Herrn Pollacsek auf das Experten-Gutachten enthaltenen Darlegungen, dass die Station Hirschengraben nachträglich um 4% tiefer projectirt worden und überdies auch für die Bewältigung eines nicht zu unterschätzenden Güterverkehrs eingerichtet werden solle, durchaus kein Beleg dafür sei, von einer Verbindung mit der Rechtsufrigen Seebahn und einer Vereinigung in der Station Obmannamt abzusehen, und dass wohl alle die gerühmten Vortheile eines englischen Betriebes etc. auch an letzterem Ort in Anwendung gebracht werden könnten. Uebrigens sei aus den vorgelegten Plänen und der Beschreibung der Bahnanlage die Art und Weise des bei der Station Hirschengraben vorgeschlagenen Betriebes durchaus nicht klar ersichtlich. Er bedauert, dass dies zur Zeit der Expertise noch viel weniger der Fall gewesen zu sein scheine, da sonst jedenfalls durch die Herren Experten Klarheit in die Sache gekommen, und die Art und Weise einer derartigen Betriebseinrichtung bei der Station Obmannamt dargethan worden wäre.

Bezüglich der Kostenberechnung glaubt der Referent, dass die von Herrn Pollacsek aufgestellten Daten nicht vollständig richtig, sondern hie und da unrichtige Auffassungen und Voraussetzungen mit unterlaufen seien; er glaubt ferner, dass bei einer genauen vergleichenden Kostenberechnung zwischen einer Station Obmannamt und Hirschengraben das Ergebniss zu Gunsten der Erstern ausfallen würde.

Dass aber gar die Seitens der Bahngesellschaft Seebach-Zürich aufgestellte Behauptung, es müsste eine Verbindung der Bahnanlage von Station Hirschengraben nach der Station der Rechtsufrigen Seebahn bei Stadelhofen bezüglich der Kosten einer Anlage der Station Obmannamt vorzuziehen sein, bezweifelt Referent in hohem Maasse und bedauert nur, dass ihm die zu kurz zugemessene Zeit zur Ausarbeitung seines Referates nicht erlaubt habe, die Unrichtigkeit jener Behauptung an Hand ermittelter Berechnungen zu beweisen.

Er beleuchtet des Fernern die Nachtheile des aufliegenden Längenprofils; das Einfallen mit 17% Gefälle in die Kopfstation Hirschengraben und die theilweise Ueberdeckung dieser Station gerade an dem genannten gefährlichen Punkte.

Er bezeichnet überhaupt als Fehler, dass die Bahn mit so

starken Steigungen und Gegengefällen projectirt ist und beleuchtet in humoristischer Weise die Anlage von hochgelegenen Stationen, namentlich derjenigen von Wipkingen, welche einzig in Rücksicht auf das die „Weid“ besuchende Publicum angelegt erscheine.

Er vergleicht die Anlage der Station Unterstrass mit amerikanischen Zuständen, wo an irgend einem günstig gelegenen erscheinenden Punkte eine Station angelegt werde, mit der Einladung an das auswandernde Publicum: „Kommt und siedelt euch um mich herum an!“

Er kommt daher zu dem Schlusse, dass das Project den heutigen Anforderungen durchaus nicht entspreche, wie solches übrigens bereits aus dem Gutachten der Experten ersichtlich sei, welche sich eine anerkennenswerthe Mühe gegeben haben, durch die in ihrem Gutachten enthaltenen Vorschläge, das Bahn-project, an das sie mit vollständiger Unparteilichkeit herantraten, auf möglichst günstige und entsprechende Grundbedingungen zu stellen.

Referent empfiehlt schliesslich, wenn wirklich ernstlich von einer solchen Bahn gesprochen werden wolle, die Benützung des Oerlikoner Tunnels mit Abbiegung nach Unterstrass am untern Ende desselben und beleuchtet die Vortheile, welche ein solches Project bezüglich der Höhenlage, der Gefällsverhältnisse und der Bau- und Betriebskosten, gegenüber dem in der Vorlage enthaltenen Projecte haben würde und glaubt, es wäre wohl in der Stellung der Experten gewesen, eine Andeutung in dieser Richtung zu machen.

In erster Linie vertheidigt nun Herr Ingenieur Pollacsek den von ihm in den Entgegnungen auf das Experten-Gutachten eingenommenen Standpunkt, sowie das Project überhaupt, ohne auf eine Reproduction seiner Auffassungen im Detail einzutreten, da dieselben in den angeführten Entgegnungen des weitläufigsten auseinander gesetzt sind. Er sucht die vom Referenten gemachten Angriffe der Reihe nach zu entkräften, die von ihm aufgestellten Berechnungen und die Zweckmässigkeit der im Project getroffenen Anordnungen zu beweisen. Insbesondere sucht derselbe die Unmöglichkeit einer Vereinigung von Personen- und Güterverkehr auf einer Station Obmannamt zu beweisen, welch Letztere von keiner Seite einen seitlichen Zugang möglich erscheinen lasse, und daher, sowohl für Personen wie Güter, das Herabsteigen, beziehungsweise Hinunterlassen auf die vertiefte Station bedinge, ein Betrieb, den er sich in so beschränktem Raum gar nicht denken könne, während bei der Station Hirschengraben der seitliche Zugang südwärts gesichert, überhaupt die ganze Anlage eine viel schönere, zweckmässigere und ersprießlichere sei. Was den Anschluss an bestehende Bahnen betreffe, so möchte er die Initiative der Stadtgemeinde überlassen. (Naiv genug. Anmerkung des Protokollführers.)

Die gerügten Nachtheile des Längenprofils vermag derselbe nicht anzuerkennen, und glaubt überhaupt nicht, dass sie in dem vom Referenten kervorgehobenen Maasse vorhanden seien, wobei er als Beweis Vergleichungen mit den Gefällsverhältnissen anderer Bahnen, namentlich der Gotthardbahn, anführt.

Die von den Experten eingenommene Stellung dem Project gegenüber, kann derselbe nicht, wie der Referent, als demselben günstig, jedoch auch nicht als demselben entgegentretend bezeichnen; er anerkennt deren objectiv gehaltenen Standpunkt.

Herr Stadtingenieur Bürgli bespricht, ohne auf das vorliegende Project direct einzutreten, das rechtliche Verhältniss der Ortschaften zu den Eisenbahnen, wie es sich durch das Vorgehen der Bundesbehörden gestaltet hat, und wie es hier Anlass zur Bestellung einer Expertencommission seitens der Stadt Zürich gab.

Die Ueberzeugung bricht sich immer mehr Bahn, dass die Offenhaltung und Erzielung einer richtigen baulichen Entwicklung der Ortschaften von hohem Werthe für die Bevölkerung derselben und damit für einen grossen Theil der Landesbewohner sei; diesem öffentlichen Interesse müssen die entgegenstehenden Privatinteressen immer mehr weichen. Die Baugesetze beschränken die Freiheit der Bauenden in sanitarischem Interesse vielfach, und es bilden die mit Rücksicht auf die zukünftige Entwicklung aufgestellten Baulinien einen noch grösseren Eingriff in die Privatrechte der Einzelnen, welcher sich nur aus öffentlichen Rücksichten von hervorragender Wichtigkeit recht-

fertigen kann. In der Ueberzeugung, dass es sich bei der Entwicklung der Ortschaften in der That um ein solch wichtiges öffentliches Interesse handle, werden diese Eingriffe ertragen und Einsprachen dagegen von den Behörden zurückgewiesen.

Die Eisenbahnunternehmungen stellen sich nach dem bestehenden Gesetze und nach dessen Auslegung durch die Bundesbehörden vorwiegend als Privatunternehmungen heraus, bei welchen der Staat auf jegliches Eingreifen hinsichtlich der Zugsrichtung und der allgemeinen Ausbildung des Bahnnetzes verzichtet. Ganz abgesehen davon, ob eine oder mehrere Linien zwischen gewissen Ortschaften nothwendig oder rationell seien, ob Verkehrs- oder Concurrenzrücksichten ihre Veranlassung seien, wird diesen Privatunternehmungen eine für alle Fälle gleichlautende Concession ertheilt. Ausgehend von der Ueberzeugung, dass jegliche Bahn, welche die Concessionsbedingungen erfülle, auch einem gewissen Verkehr und daher einem öffentlichen Interesse diene, dessen Bedeutung zu untersuchen nicht nothwendig sei, wird diesen Unternehmungen die Expropriationsberechtigung ertheilt, wonach entgegenstehende Privatrechte gegen volle Entschädigung abzutreten sind.

Darf man sich dieser Anschauung für das offene Feld wohlfügen, so wird die Sache jedenfalls schwieriger, wo bei Ausführung der Bahnen die Interessen dieser Privatunternehmungen zu dem öffentlichen Interesse der Entwicklung der Ortschaften in Beziehung treten. Hier hat das Gesetz die Entscheidung in die Hand des Bundesrathes und zwar in erster Linie des Eisenbahndepartements gelegt. Da glaubte der Redner eine Verschiebung des rechtlichen Standpunktes, wie er sich aus den einleitenden Erörterungen ergiebt, beklagen zu sollen, und begründete diese Anschauung durch eine Reihe von Beispielen, welche sowohl die ältern als die neuern Bahnunternehmungen betreffen. Statt dass nach reiflicher Untersuchung und Anhörung der Beteiligten zwischen den Anforderungen der Privatbahnen und jenen der beteiligten Ortschaften entschieden würde, sei vom Eisenbahndepartement ein Verfahren eingeschlagen worden, als ob überall den berechtigten öffentlichen Anforderungen der Bahnen blosse Privatinteressen der Ortschaften gegenüberstehen würden, welche anzuhören nicht in der Stellung der Bundesbehörden liege, und denen Geltung zu verschaffen letztere weder Pflicht noch Recht hätten. Während also die Privatrechte der Einzelnen nach dem Gesetze nur gegen volle Entschädigung vor den Bahnunternehmungen zurückzutreten hätten, sei eines der wichtigsten Rechte der Ortschaften, nämlich die Sorgfalt für richtige Entwicklung so ziemlich in die Willkür der Eisenbahnen als Privatunternehmungen gelegt.

Die aus den angeführten Beispielen entstandene Ueberzeugung, dass es sich wirklich so verhalte, habe die Stadt gezwungen, sich über die hinsichtlich des Projectes einzunehmende Stellung von vornherein Klarheit zu verschaffen, was zu der Veranstaltung einer Expertise durch unbeteiligte hervorragende Techniker führte; es wird diese mit Unrecht als einer vorgefassten Meinung entspringende Parteiexpertise hingestellt.

Herr Bürkli spricht den Wunsch aus, es möchte das Verhältniss der Bahnen zu den Ortschaften und dessen Auffassung durch Eisenbahndepartement und Bundesrat gelegentlich zum Gegenstand einer Berathung im Schoosse des Vereines gemacht werden; zur vorliegenden Frage übergehend, sei seiner persönlichen Ansicht nach allerdings die ganze Anlage nur durch augenblickliche Concurrenzverhältnisse veranlasst, könne daher einer zukünftigen unparteiischen Kritik nicht Stand halten, und wäre mit geringerem Aufwande von Mitteln den Verkehrsinteressen viel besser durch eine blosse Localbahn gedient.

Herr Ingenieur Benz, als Mitglied des Comites der Bahngesellschaft Seebach-Zürich, anerkennt zwar die Richtigkeit der von Hrn. Ingenieur Bürkli gegen das eidg. Eisenbahndepartement gerichteten Anschuldigungen. Im Uebrigen stellt sich derselbe auf den Standpunkt der obgenannten Bahngesellschaft; sucht das Bedürfniss, die Nothwendigkeit und Zweckmässigkeit dieser Bahnanlage zu beweisen; schildert die Motive, welche der Gründung dieser Bahngesellschaft gerufen hätten; zeigt, wie dieselbe zuerst als selbstständige Bahngesellschaft aufgetaucht, sich aber nur an die, ähnliche Zwecke verfolgende Nationalbahn habe anschliessen können, da ihr Seitens der Nordostbahn von Anbeginn an alle möglichen Hindernisse in

den Weg gelegt worden seien. Es sei diess auch der Grund, warum von einer Mitbenützung des Oerlikoner Tunnels habe Umgang genommen und das Tracé über den Berg habe gewählt werden müssen. Er beweist die Richtigkeit des gewählten Bahntracés, da dasselbe durch die auf dem Uebersichtsplan weiss, d. h. unbebaut verzeichneten Stellen absolut vorgezeichnet gewesen sei. Endlich stellt er auch den übrigen hochgelegenen Ausgemeinden Zürichs in Aussicht, dass in nicht allzuferner Zeit durch ihr noch unüberbautes Terrain Eisenbahnen gezogen werden, um ihren Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden und ihre Entwicklung zu fördern.

Herr Professor Culmann tritt für den Standpunkt der Experten in die Schranken und zeigt, nachdem er vorher einige von Herrn Pollaseck in nicht ganz zu billigender Weise für seine Zwecke ausgebeutete Angaben und Andeutungen der Experten ins richtige Licht gestellt hatte, wie die projecierte Bahn ihrem ganzen Character nach nie etwas anderes sein und werden könne als eine Localbahn, wie sie aller derjenigen Eigenschaften, welche zur Lebensfähigkeit einer Bahn als Grundbedingungen aufgestellt werden müssen, entbehre, und beweist durch Aufführung der effectiven Betriebskosten bei der Nordostbahn und der Uetlibergbahn die absolute Unmöglichkeit einer Betriebsfähigkeit der in Frage liegenden Bahn.

Herr Pollaseck vertheidigt sich gegen die ihm gemachten Vorwürfe, da er sich bewusst ist, in der ganzen Angelegenheit stets nur von dem objectiven Standpunkt des Technikers aus gehandelt zu haben. Im Uebrigen bleibt er bei seinem Project und hat die Ueberzeugung, dass dasselbe allen billigermaassen zu stellenden Anforderungen genügen werde.

Herr Referent fasst die bis dahin gefallenen Voten zusammen, zeigt wie die Gründe für Verwerfung des Projectes diejenigen für Annahme in bedeutendem Maasse übersteigen. Bedauert, dass der Verfasser des Projectes durch die bis jetzt gewaltete Discussion nichts gelernt und nichts vergessen zu haben scheine, und will denselben durch eine fernere einlässliche Entwicklung der gegen das Project anzuführenden Gründe zu einer bessern Ueberzeugung bringen. Die bereits sehr vorgerückte Stunde gestattet solches jedoch nicht mehr.

Nachdem noch Herr Bürkli über einige Aeusserungen replicirt hatte, wurde vom Referenten, unterstützt von Herrn Kantons-Geometer Gzentanner und Ingenieur Benz der Antrag gestellt, über diese Bahnanlage eine Preisconcurrenz zu eröffnen. Sie wurden jedoch von Herrn Ingenieur Bürkli und Blaser hierin bekämpft, welch Letzterer dagegen die von Herrn Bürkli gemachte Anregung, das in Sachen von Concessionsertheilungen und Plangenehmigung bisher beobachtete Verfahren Seitens der Bundesbehörden einer Besprechung zu unterziehen, zum Antrag brachte.

Auf die Anfrage des Herrn Präsident Locher wird ersterer Antrag fallen gelassen, der Letztere dagegen zum Beschluss erhoben.

B....r.

#### Errata.

In dem Artikel „Englischer Tarif-Import“ (siehe Beilage 3 zu Nr. 23 der „Eisenbahn“) ist zu lesen:

Seite 2 Zeile 23 von oben (rechts) reisst statt reiht  
 „ 2 „ 20 „ unten(rechts) Einheit „ Gleichheit  
 „ 3 „ 4 „ (rechts) Weg „ Werth  
 „ 4 „ 42 „ oben (links) echt „ nicht.

\* \* \*

#### Institut des Arts industriels.

Paris.

L’Institut des Arts industriels dont le but est d’encourager et de récompenser les efforts tentés dans les arts, dans les sciences et dans l’industrie, décernera en janvier un diplôme d’honneur et des médailles aux artistes, aux savants, ou aux industriels qui se seront spécialement signalés.

L’Institut des Arts industriels décernera aussi des médailles aux ouvriers, aux chefs d’ateliers ou de chantiers qui seront présentés par leurs patrons comme joignant une conduite irréprochable à une habileté reconnue dans leur travail.