

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 21/22 (1893)
Heft: 12

Sonstiges

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: 04.04.2026

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

Projekt kamen beide Stationen auf die Westseite der Ortschaften zu liegen, wo auch der grösste Verkehr stattfindet, und es konnte die Expropriation der Gebäulichkeiten auf ein Minimum beschränkt werden. In der nachfolgenden Gemeinde Stäfa konnte die Linie, wenn man einen 700 m langen Tunnel vermeiden wollte, nur dem Lattenberg entlang gezogen werden; die dortige Stationsanlage war zwischen den beiden Dorfteilen Oetikon und Oberhausen in ungebautem, ebenem Terrain gegeben. Von da gegen Uerikon kann nach Kreuzung der alten Landstrasse eine sehr günstig gelegene Terrasse ausgenützt werden, an deren Ende die Station Uerikon direkt bei der Einmündung der Strasse von Hombrechtikon zu liegen kommt. Sodann gelangt die Linie über eine der zuvor erwähnten ähnliche Terrassenbildung nach Feldbach, wo die Station ebenfalls in günstiger Lage angebracht werden kann. Die Versuche, von Feldbach aus die Bahn hinter dem Hügel von „Goldenberg“ durchzuführen, ergaben kein befriedigendes Resultat, weder in Bezug auf die Baukosten, noch für die Steigungs- und Richtungsverhältnisse. Das Tracé folgt daher dem südlichen Abhang des Goldenbergs, überschreitet an dessen Ende die Kantonsgrenze Zürich-St. Gallen zunächst oberhalb der Landstrasse und wendet sich dann landeinwärts, um am Fuss einer steilen Lehne Kempraten zu erreichen. Zwischen Kempraten und Rapperswil ist unter mehreren Varianten diejenige ausgewählt worden, welche zwischen der See- und Kreuzstrasse hinter dem evangelischen Kirchhof das Land der Bürgergemeinde Rapperswil durchschneidet, um in grossem Bogen von der Ostseite in den Bahnhof Rapperswil einzumünden.

Die nach diesen Angaben ausgearbeiteten Detailpläne wurden für die Strecke Tiefenbrunnen-Meilen im Juni 1889 in sämtlichen Gemeinden aufgelegt und auch dem Bundesrat übermittlelt. Es langten aber so viele Einsprachen und Begehren ein, dass in Folge von Verhandlungen mit den Gemeinden eine nochmalige Auflage der abgeänderten Pläne im Februar und März 1890 erfolgen musste. Im Mai 1890 geschah dasselbe für die obere Strecke. Sodann wurden die Pläne im gleichen Jahre dem Bund zur Genehmigung vorgelegt: für die untere Strecke anfangs Juli, für die obere zu Ende des Jahres. Die Genehmigung selbst erfolgte dann mit vielen Vorbehalten und Bedingungen: für die Pläne der Strecke Tiefenbrunnen-Meilen am 3. Februar 1891, für diejenigen der Strecke Meilen-Rapperswil am 25. Sept. 1891. Die Vorbehalte bezogen sich namentlich auf Beseitigung einer Anzahl Niveauübergänge, Verlegung der Stationen Herrliberg, Uetikon, Männedorf. Noch ganz unentschieden blieb die Anlage von Kempraten bis Rapperswil, da die Regierung von St. Gallen eine totale Verlegung der Linie anstrebte. Neben einer grossen Zahl von allerhand Zwischenfällen bereitete die Anlage der Station Herrliberg besondere Schwierigkeiten, indem die Gemeinde durchaus die Anlage der Station auf dem Plateau vor der Kirche verlangte und sich auch mit dem abweisenden Beschluss des Bundesrates nicht zufrieden geben wollte, sondern an die Bundesversammlung rekurrierte. Erst nachdem sie mit ihrem Begehren auch dort abgewiesen worden war, konnte nach nochmaligen langen Verhandlungen eine Einigung erzielt werden. Endlich, am 4. Februar 1893, wurden die betreffenden Pläne genehmigt. Ebenso verzögerte sich die Plangenehmigung für Rapperswil bis zu Ende des vorigen Jahres, so dass an diesen beiden Stellen, wo noch die grössten Arbeiten auszuführen sind, noch gar nicht hat begonnen werden können.

Die Ausschreibung des Unterbaues der Strecke Tiefenbrunnen-Rapperswil erfolgte in drei Baulosen von 8,9, 9,6 und 8,1 km Länge im März, der Abschluss der Verträge im April 1892. Wegen mangelnder Plangenehmigungen und Expropriationen konnten die Arbeiten nicht mit der wünschbaren Energie betrieben werden. Doch wurden bis zum Jahresschluss ungefähr 40% der Unterbauarbeiten vollendet. Ob eine Einhaltung des festgesetzten Vollendungstermines unter den obwaltenden Umständen noch möglich sein wird, ist ungewiss; doch dürfte eine erhebliche Terminüberschreitung kaum eintreten und die Schienenverbindung des rechten Seeufers noch im Lauf dieses Jahres zur Thatsache werden. An der Verzögerung der Eröffnung trägt das Baupersonal keine Schuld; die Pläne wurden rechtzeitig vollendet und eingereicht, aber bis zur schliesslichen Genehmigung derselben durch die Bundesbehörden, ohne welche mit der Expropriation nicht begonnen werden konnte, sind nicht nur viele Monate, sondern Jahre nötig gewesen.

Der Vortragende giebt sodann einige Details über die technische Ausstattung der Bahn. Der Oberbau besteht aus flusseisernen Schienen und Schwellen nach den neuen zwischen den Verwaltungen vereinbarten Normalien. Die Stationen werden mit centraler Weichenstellung, Verriegelung der Weichen u. s. w. versehen, alles entsprechend dem neuesten Fortschritt. Was die Hochbauten anbelangt, so wird ein Stationsgebäude zweiter Klasse in Stadelhofen erstellt, mit grösseren Wartsälen, Gepäckklokal und zweistöckiger Wohnung. Stationsgebäude dritter Klasse erhalten Tiefenbrunnen (etwas vergrössert im Aufbau), Küsnacht, Meilen, Männedorf, Stäfa; Gebäude vierter Klasse (ohne Bureau für den Vorstand) Zollikon, Erlenbach, Herrliberg. Bei allen den genannten Stationen (mit Ausnahme von Stadelhofen, wo keine Einrichtungen für den Güterverkehr vorgesehen sind) werden besondere Güterschuppen errichtet, wogegen bei den Stationen fünfter Klasse (Uetikon, Uerikon, Feldbach) Aufnahmsgebäude und Güterschuppen vereinigt sind. Die Bahnwärterhäuser erhalten die Neuerung, dass sie mit Anbau für einen kleinen Stall versehen werden. — Die Hochbauten wurden am 12. September 1892 vergeben; bis zu Ende des Jahres wurden schon einige Gebäude unter Dach gebracht und es steht zu erwarten, dass alle diese Bauten rechtzeitig vollendet werden.

Die ziemlich zahlreichen Brücken der Bahn werden so viel als immer möglich aus Stein hergestellt, weil eiserne Brücken, die den heutigen Anforderungen genügen sollen, erheblich teurer zu stehen kommen. Die Beschotterung wird auch auf den eisernen Brücken durchgeführt; dieselbe kommt auf eine Cementunterlage zu liegen, welche letztere von Zoreisen gehalten wird.* — Der Redner erwähnt noch des grossen steinernen Viaduktes in Aussersihl, der statt des früher vorgesehenen Damms auf Begehren der Gemeinde Aussersihl erstellt wird. Die Gewölbe werden an sieben Stellen durch eiserne Brücken von 18 m Weite, deren Oeffnungen als Durchfahrten zukünftiger Strassenzüge dienen sollen, unterbrochen. Der jetzt bestehende Damm soll im Zeitraum von fünf Jahren abgetragen werden.

Der mit grossem Interesse aufgenommene Vortrag war mit Vorweisung zahlreicher Pläne ältern und neuern Datums, Längenprofilen, einigen Photographien u. s. w. begleitet.

*) „Schweiz. Bauzeitung“ Bd. XVIII Nr. 22, Normaltypen von Blechbalkenbrücken für die neuen Linien der Schweizer Nordostbahn.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
27. März	Hochbauamt (Stadthaus, II. Etage)	Zürich I.	Maurer-, Steinhauer- und Zimmermannsarbeiten (erstere zusammen) für den Aufbau am Sihlramtsgebäude.
27. "	Dorer & Fuchslin, Archit.	Baden	Maurerarbeiten für den Neubau des Herrn Fürsprech Reisse in Baden.
27. "	Kantonsingenieur	Basel-Stadt	Herstellung von Betonkanälen in der Stadt Basel. Kostenbetrag 100 000 Fr.
28. "	Brenner, Architekt	Frauenfeld	Maurer-, Steinhauer-, Zimmermanns-, Schlosser-, Flaschner-, Glaser- und Malerarbeiten zu einem Munitionsmagazin in Frauenfeld.
28. "	Ulrich Ita, Schmied	Buch	Maurer-, Zimmermanns-, Schreiner-, Glaser-, Dachdecker-, Spengler- und Hafnerarbeiten zu einem Wohn- und Oekonomiegebäude.
29. "	Hochbauamt (Rheinsprung 21)	Basel	Gas- und Wasserleitungsarbeiten und eichene Riemenböden zu den Schulhaus-Neubauten St. Johann und Claragraben, Basel.
31. "	Stadtschreiberei	Murten	Wasserversorgung und Kanalisationsbauten in der Gemeinde Murten.
2. April	Kant. Baudepartement	Solothurn	Verschiedene Bauarbeiten sowohl im Hochbau als Strassenbau im Kanton Solothurn.
10. "	Städtisches Wasserwerk, Kasernenstrasse	Winterthur	a) Lieferung von Gussröhren mit 650, 550, 500, 450, 300 und 200 mm Durchmesser auf eine Strecke von etwa 12 500 m. b) Oeffnen und Wiedereindecken der Leitungsgräben auf die entsprechende Länge mit einer Normaltiefe von etwa 2 m und Stollendurchbruch beim Burgfelsen. c) Legen und Dichten der Röhren für die Zuleitung des Wassers aus den Hornsägequellen nach der Stadt Winterthur.
?	J. Ragaz, Baumeister	Samaden, Kt. Graubünden	Sämtliche Glaser- und Schreinerarbeiten für das neue Schulgebäude der Gemeinde Samaden.