Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Die Eisenbahn = Le chemin de fer**

Band (Jahr): **4/5 (1876)**

Heft 11

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT: — Neues Sicherheits-Ventil von A. Schmid, Maschineningenieur in Zürich. Mit zwei Clichés. — Die Zugsrichtung der Eisenbahn Seebach-(Oerlikon-) Zürich auf städtischem Gebiete. Gutachten der Experten Prof. Culmann, Ober-Ingenieur Tobler und Prof. Baumeister. — Etat des Travaux du Grand Tunnel du Gotthard au 31 Août 1876. — Die Schweizerische Ausstellung in Philadelphia. Architectur. V. Der Zoologische Garten in Basel und dessen Thierwohnungen, von G. Kelterborn, Architect in Basel. Mit einer Tafel als Beilage und mehreren Clichés im Text. — Ueber Verwendung von Schalengussrädern. — Concurrenzen: Evangelische Kirche zu Blumenthal und Theater in Carlsbad. — Kitt für Glas und Metall von J. Hartley. — Kleinere Mittheilungen. — Eisenpreise in England. — Stellenvermittlung.

BEILAGE: — Der Zoologische Garten in Basel. Situationsplan. Masstab 1 : 1200.

Neues Sicherheits-Ventil

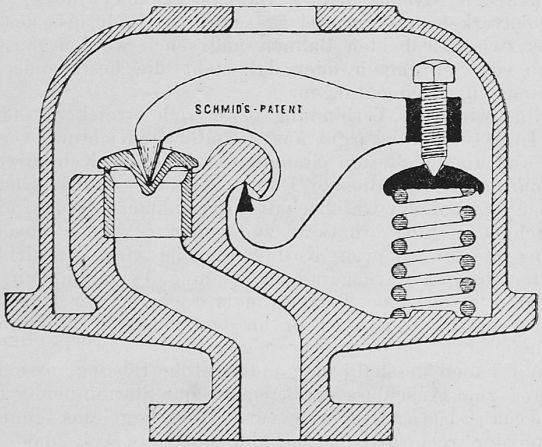
von

A. Schmid, *Maschineningenieur* in ZÜRICH.

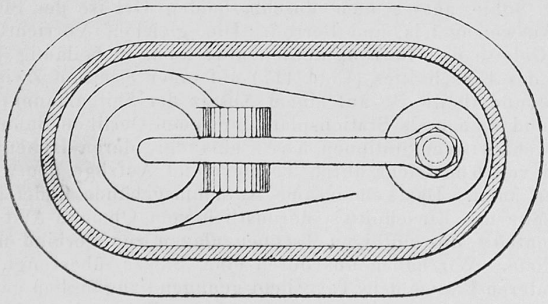
Wir geben beistehend die Skizze eines Sicherheits-Ventiles, dessen Anordnung ganz neu ist. Bei den angestellten Proben hat es sich ausgezeichnet bewährt und wir werden dasselbe in einer der folgenden Nummern eingehend besprechen. Für Fachmänner ist das Spiel des Ventiles aus der Zeichnung vollständig ersichtlich.

Schmid's Sicherheits-Ventil.

Querschnitt.



Grundriss.



* * *

Die Zugsrichtung der Eisenbahn Seebach- (Oerlikon-) Zürich auf städtischem Gebiete.

(Zur Orientirung siehe den Plan der Stadt Zürich in Bd. II Nr. 11.)

Gutachten

der Experten Prof. *Culmann*, Ober-Ingen. *Tobler*, Prof. *Baumeister*.

In Erledigung des uns ertheilten Auftrages haben wir zunächst gesucht, das Project der fraglichen Bahn Seebach-(Oerlikon)-Zürich näher kennen zu lernen, und auf dem Baubüreau dieser Unternehmung die Pläne eingesehen, welche uns nebst den wünschbaren Erläuterungen in zuvorkommender Weise dargelegt worden sind. Wenn gleich das Project noch nicht durch den Verwaltungsrath der Gesellschaft definitiv genehmigt worden, so erschien dasselbe doch bereits durch das technische Personal so reiflich erwogen und so sorgfältig ausgearbeitet, dass es als Grundlage unserer Untersuchungen anzusehen ist. Demnach erscheint es zweckmässig, die Hauptzüge, soweit sie auf die uns vorgelegten Fragen Bezug haben, hier kurz zu bezeichnen.

Die neue Linie ist als Zweigbahn der Nationalbahn an den Bahnhof Seebach-Oerlikon angeschlossen. Der Betrieb wird von Oerlikon ausgehen in der Art, dass hier das Fahrmaterial aufbewahrt und die Züge formirt werden, während das Ende in Zürich nur untergeordnete Vorrichtungen für den Betriebsdienst erhält, welche sich auf die Expedition des lokalen Personen- und Güter-Verkehrs beschränken.

Die Zweigbahn durchzieht von Oerlikon aus die Gemarkung Wipkingen, und tritt bei dem sogenannten Milchbuck in das Gebiet der Ausgemeinde Unterstrass. Sie verfolgt hier den Abhang des rechten Limmatufers ungefähr nach folgenden Punkten: unterhalb Schulhaus Unterstrass, oberhalb des Bäcker Hotz'schen Hauses, unterhalb des Honegger'schen Hauses, hinter dem Haldenstein, zwischen Pfrundhaus und Polytechnikum, unterhalb des Hauses von Frau Dr. Meyer im Berg, und endigt im Stocker'schen Gut. Ausser einem kurzen Tunnel, zwischen Pfrundhaus und Polytechnikum, liegt die ganze Strecke offen, und gleicht die Unebenheiten des Terrains mittelst ziemlich bedeutender Erdarbeiten aus.

An Stationen sind beabsichtigt:

Wipkingen für Personenverkehr,

Unterstrass (oberhalb des Bäcker Hotz'schen Hauses) für Personen- und Güterverkehr,

Zürich (auf dem Stockar'schen Gute) für Personenverkehr und Eilgüter.

Demnach würde Unterstrass zugleich die Endstation für den gewönlichen Güterverkehr von Zürich bilden, und ist diese Anordnung offenbar deshalb getroffen, weil bei dem Endpunkt auf dem Stockar'schen Gute der erforderliche Raum für eine, wenn auch nur localen Zwecken dienende Güterstation ohne übermässigen Aufwand nicht zu schaffen ist. Auch für den Personenverkehr ist hier nur die bescheidenste Einrichtung vorgesehen: 2 Geleise mittelst einer Drehscheibe am Ende verbunden, und ein kurzes Sackgeleise.

Was die Höhenverhältnisse des Bahnprojectes auf städtischem Gebiete anbelangt, so befindet sich die ganze Strecke in einem Gefälle, 14 p. M. gegen Zürich hin, in welches nur die Stationsplätze als Horizontalen eingeschaltet sind. Die Coten der letzteren (auf das gleiche Niveau mit der städtischen Höhenvermessung gegründet) betragen bei

Unterstrass circa	. .	445 m/
Zürich „	. .	433 m/

Da der Hirschengraben am Stockar'schen Gute rund 423 m/ hat, so liegt demnach das Stationsplanum daselbst 10 m/ höher als die Strasse, und soll dieser Höhenunterschied bei den Personen mittelst Treppen, bei Gepäck und Eilgut mittelst Aufzügen überwunden werden.

Nach dieser allgemeinen Beschreibung des Bahnprojectes wenden wir uns nunmehr an die Beantwortung der uns vorgelegten Fragen.

1. Welche Anforderungen hat die Stadt, mit Rücksicht auf ihre besondere Lage und die vorhandenen Bahnnetze, im Allgemeinen an neue Bahnhofanlagen und Bahnen, welche das städtische Gebiet berühren, zu stellen?

In vielen Städten findet man gegenwärtig Bestrebungen, das Verkehrsmittel der Dampfbahnen für die städtische Bevölkerung nutzbarer zu machen. Das Ziel derselben ist dahin zu bezeichnen, dass die Hauptknotenpunkte des Verkehres im In-

*