Zeitschrift: Die Eisenbahn = Le chemin de fer

Herausgeber: A. Waldner

Band: 4/5 (1876)

Heft: 18

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: 05.07.2025

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

INHALT: — Das Tracé der projectirten Eisenbahn Seebach- (Oerlikon-) Zürich auf städtischem Gebiete. Erwiederung auf das Gutachten der Experten von Michael Pollacsek, Ingenieur der Nationalbahn. (Mit drei Tafeln als Beilage. — Construction d'un tunnel sous l'Hudson. — Kosten und Betrieb der Eisenbahnen in England und Indien. — Mycothanaton. — Prüfung der Qualität von Stahl und Eisen. — Die eigenthümlich gleichmässige Zerstörung eines liegenden Kessels. — Vereinsnachrichten — Kleinere Mittheilungen. — Literatur. — Eisenpreise in England. — Verschiedene Metallpreise. — Stellenvermittlung. — Einnahmen der schweizerischen Eisenbahnen.

BEILAGEN: — Eisenbahn Seebach-Oerlikon-Zürich. Situation von der Uebersetzung der Unterstrasse bis zur Station Hirschengraben. Masstab 1 : 3000.

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.)

Von dem Tit. Comité für die Eisenbahn Seebach-(Oerlikon-) Zürich mit der Aufgabe beehrt, das am 15. September 1871 in Nr. 11 dieser Zeitschrift abgedruckte Expertengutachten einem genauen Studium zn unterziehen und das Resultat desselben der Oeffentlichkeit zu unterbreiten, fühle ich nur zu sehr das Missverhältniss zwischen dem hohen Rufe der Experten und meinen unerprobten Kräften. — Wenn ich trotzdem hoffe, in der vorliegenden Frage gehört zu werden, so gründet sich dies nur auf äussere Momente.

Der Gegenstand, um den es sich handelt, beschäftigt mich seit Monaten ausschliesslich und ich war bestrebt, denselben in den kleinsten Details zu beherrschen; wie die Herren Experten im Eingange erwähnen, basirten sie ihre Untersuchung vorzugsweise auf die Kenntniss unseres Projectes.

Ich war es nun, der seiner Zeit die Ehre hatte dasselbe den Herren mit dem ausdrücklichen Vorbehalte zu unterbreiten, dass es nur als Skizze beurtheilt werde. Aus Mangel an Zeit konnten meine Erläuterungen nur sehr oberflächlicher Natur sein; vieles blieb ungesagt, was auf die Beurtheilung des Projectes von wesentlicher Bedeutung ist; die Studien waren damals durchaus nicht abgeschlossen; es war noch keine Massenvertheilung und kein Kostenvoranschlag gemacht.

Von dem Resultate dieser Arbeiten hing aber hauptsächlich die endgiltige Bestimmung der Tunnellänge und die Höhenlage der Stationen ab. Damit ist aber auch schon gesagt, wie wenig das Project in seinem damaligen Stadium ein Recht hatte, sich ein definitives zu nennen. Damit ist der Untersuchung über eine städtische Bahnanlage die Basis benommen, denn sie findet ja hauptsächlich in diesen beiden Factoren ihr Schwergewicht.

Nur soweit das Gutachten im Lichte dieser Aenderungen eine Modification erfahren kann, will ich es einer Besprechung unterziehen und habe ich durchaus nicht die Absicht, gegen die Grundsätze, von denen die Herren Experten ausgegangen, zu polemisiren, oder die generellen Resultate dieser Untersuchung anzugreifen. Ich möchte nur im Detail diese Resultate soweit zu beeinflussen suchen, wie dies an der Hand von Detailstudien bei jedem Projecte zu erwarten steht.

Damit ich vom Gegenstande ja nicht abweiche, halte ich mich streng an den Weg, der auch den Herren Experten durch den Fragebogen der Tit. Stadtgemeinde Zürich vorgezeichnet war.

Die Abzweigstation Seebach-Oerlikon wurde mit einer Länge von 600 m/ und der Cote von 442 m/ in das Tannholz bei Seebach gesetzt; von dort hebt sich die Bahn in einem grossen Bogen mit 14 0/00 zur eventuellen Station Wipkingen, deren Planum die höchste überschrittene Cote 467 m/ erhält. Nun senkt sich die Nivellette mit 14 0/00 auf der Cote 442 m/ zur Station Unterstrass und verlässt diese mit 17 0/00, um die Station Zürich im Stockar'schen Gut, am Hirschengraben, mit der Cote 429 m/ zu erreichen.

Die Länge der Linie von der Mitte der Station Seebach (Oerlikon) bis zum Ende der Station Hirschengraben beträgt 5,8 Kilometer.

Meine Aufgabe bei Aufstellung des Tracés war eine doppelte: es war nicht nur eine wichtige Ergänzung für den Localverkehr von Zürich ein unentbehrliches Bindeglied für denselben zu schaffen, sondern es waren auch die Bedingungen einzuhalten, die an die Betriebsfähigkeit einer Bahn mit einem nicht unbedeutenden Personen- und Güterverkehr zu stellen sind.

Bis zum Hauptgüterbahnhofe Unterstrass wurde demgemäss 14 0/00 als Maximalsteigung, und 400 m/ als Minimal-Radius festgehalten und auch auf der kurzen, circa 700 m/ langen Strecke, bis zum Bahnhof Hirschengraben nicht über 17 0/00 und unter 300 m/ Radius gegangen.

Damit die Bahn auch ihrer Aufgabe als städtisches Verkehrsmittel im engeren Sinne des Wortes entspreche, sind zahlreiche Stationen vorgesehen und war das Bestreben massgebend, sich dem Centrum der Stadt möglichst zu nähern.

In der Station Oerlikon schliesst die Zweiglinie an das Stammnetz der Nationalbahn an und von dort soll der Verkehr ausgehen.

Die Station Wipkingen kann durch die Nähe des beliebten Ausflugsortes der „Weid", für den Touristenverkehr Bedeutung gewinnen; ausserdem aber eine willkommene Ladestelle für die hochgelegenen Ortschaften des Zürichberges werden.

Der Bahnhof Unterstrass hat einem doppelten Zwecke zu dienen: Er muss der eigentliche Güter- und Rangirbahnhof werden, an den sich die Station Hirschengraben unmittelbar anschliesst, für sich allein einen Verkehr von circa 3 000 000 Ctr. jährlich bewältigen können, überdies aber den Gemeinden Unterstrass und Oberstrass eine Personenstation bieten, die von unten her eine Zufahrt mittelst einer neu zu erstellenden Strasse erhält.

Von den eingezeichneten Strassenprojecten sind vorzüglich zu erwähnen:

1. Die Verbindung der Stadt beim Rohrdorf'schen Gute mit dem Plateau des Polytechnicums, die schon lange Zeit ventilirt wird.
2. Im Anschlusse an dies Project hat die Gemeinde Unterstrass einen Strassenbau parallel zu ihrem Hauptverkehrswege, im Principe beschlossen; im gleichen Stadium befindet sich
3. die Strasse nach Oberstrass, mit deren Ausführung das Plateau dieser Gemeinde sowie das von Fluntern und Hottingen eine bequeme Verbindung mit dem Bahnhofe erhält.

Die übrigen eingezeichneten Projecte haben noch keine bestimmte Gestalt angenommen, und wurden blos angedeutet um zu veranschaulichen, welch ein grosses Gebiet der Bauthätigkeit offen bleibt, und wie sehr die Station Unterstrass geeignet wäre, mit der Zeit das natürliche Centrum eines bedeutenden Strassennetzes zu werden.

Aus der Station Unterstrass zieht sich die Linie unterhalb der Honegger'schen Villa durch einen circa 200 m/ langen Voreinschnitt oberhalb dem Haldenstein in den Tunnel, der beim Wege zum Biergarten beginnt. Dieser unterfährt die Leonhardstrasse zwischen dem Bremerschlüssel und dem Polytechnikum einerseits, dem Pfrundhaus anderseits, hat eine Länge von circa 300 m/ und endigt jenseits der Schienhutgasse, wo die Linie plötzlich im Stockar'schen Gute, im Herzen der Stadt, das Tageslicht wieder erblickt.

Die Station Hirschengraben ist in einer Länge von beinahe 100 m/ überdeckt und dehnt sich in einer gesammten Betriebslänge von 300 m/ und durchschnittlichen Breite von 15 m/ bis an das Ende des Stockar'schen Gutes aus.

In Uebereinstimmung mit den im Eingange fixirten Grundsätzen musste das Unternehmen möglichst nach dem Centrum der Stadt streben, um seinen Zweck ganz zu erfüllen. Wie sehr es dem Project gelungen ist, dieser Bedingung zu ent-