Objekttyp: **TableOfContent**

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

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

Heft 20

PDF erstellt am: **02.06.2024**

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: — 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.) — Differentialaufzüge von L. Vojacek. Mit einer Tafel als Beilage. — Die Schweizerische Ausstellung in Philadelphia. Ingenieurwesen. I. Das Strassennetz des Cantons Aargau. — Der Hausschwamm, von U. Brosi. — L'abaissement du niveau du lac de Genève. — Erfahrungen mit Phosphorbronze. — Die neue Turbinenanlage in Bern. — Künstlicher Marmor von T. Deane. — Literatur. — Kleinere Mittheilungen. — Verschiedene Preise des Metallmarktes loco London. — Schienenpreise. Eisenpreise in England. — Stellenvermittlung.
BEILAGEN: — Differential-Aufzüge von L. Vojacek.

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.)

(Schluss.)

Die Kritik über das Expertenproject habe ich in der letzten Nummer mit einem Vermittlungsvorschlage geschlossen, und es führt uns nun die Frage 2 zur Station im Stockar'schen Gute zurück.

2. „Welchen Einfluss hat ein selbstständiger Bahnhof einer Bahn „Zürich-Oerlikon" am rechten Limmatufer auf die Entwickelung des Bebauungsplanes.....?"

Wir haben bereits im Eingange des letzten Artikels vernommen, in welch' günstigem Sinne das „Gutachten" diese Frage beantwortet, soweit sie sich auf die Gemeinden Unterstrass und Obertstrass bezieht; anders freilich lautet das Urtheil über das Bahnproject auf dem Gebiete der innern Stadt. Es wird gegen die Anlage der Vorwurf erhoben, dass sie eine „verhältnissmässig grosse Fläche des werthvollsten Bauterrains in Anspruch nimmt und der Erweiterung des Strassennetzes hemmend entgegentritt."

„Schiefansteigende Rampen" zur Verbindung des obern Plateau des Polytechnikums mit dem „Hirschengraben", sollen hier schon beabsichtigt sein, ihre Ausführung wäre aber in schöner und zweckmässiger Weise mit dem Bahnprojecte unvereinbar. Diese und ähnliche Gründe bringen die Herren Experten schliesslich zu der Ueberzeugung, „dass die bauliche Entwicklung der eigentlichen Stadt durch das jetzige Bahnproject in hohem Grade gehemmt werden würde."

Sie heben mit Befriedigung hervor, dass ihr Project ebenso wenig das Stadtgebiet berührt, als dies die „Rechtsufrige Seebahn" thut. Ich gebe gerne zu, dass diese das Tageslicht schonende Tendenz, mehr als es dem Publicum und den Unternehmungen lieb sein mag, zur Geltung kam.

Doch auch unser Project nimmt bloss für zwei Drittheile der Stationslänge Stadtgebiet in Anspruch!

Bis zur „Schienhutgasse" liegt die Station im Tunnel: Wir haben es also hauptsächlich nur mit dem Stockar'schen Gute zu thun. Die Bauplätze desselben bleiben durch das Project nahezu unberührt und das Bedauern über deren Schädigung kann sich nur auf ein Gebiet beziehen, welches der Bauthätigkeit erst eröffnet werden muss. Und in der That hat auch das „Gutachten" eine neue Strasse vom „Hirschengraben" zum Plateau des Polytechnikums in Aussicht gestellt.

Die Zweckmässigkeit dieser Verbindung müssen aber die Herren Experten nothwendig selbst deducirt haben, den das Tit. Stadtbauamt anerkennt sie nicht!

Bevor wir an die Ausarbeitung eines Projectes gingen, wurden bei dieser Behörde über ihre etwaigen Projecte im Stockar'schen Gute Erhebungen gepflogen, und wir erhielten in der freundlichsten Weise die bestimmte Auskunft, dass dort kein ernstlich ventilirtes Project besteht, keine Strasse beabsichtigt wird! Es ist auch nicht leicht einzusehen, welchem Zwecke eine solche dienen soll! Einer Reducirung der Steigung? Gewiss nicht! Ein Blick auf die Situation genügt, um uns davon zu überzeugen: Die „Künstlergasse", die gegenwärtig allein vom „Hirschengraben" zum Polytechnikum führt, hat eine durchschnittliche Steigung von 10 %. Eine Strasse quer durch das Stockar'sche Gut, mit einer Länge von circa 430 m bis an das Pfrundhaus entwickelt, müsste eine Steigung von 6,8 % erhalten.

Sollte nun ernstlich an den Bau dieser Strasse, auch Angesichts der Thatsache gedacht werden, dass mit einer leicht ausführbaren Correctur bis zum Portal des Polytechnikums, die Steigung der „Künstlergasse" auf 7,2 % reducirt werden kann?

Soll man etwa immense Einlösungskosten und Erdarbeiten aufwenden, um eine Steigungsverminderung von nur 0,4 % zu erzielen? Diese Frage ist um so entschiedener zu verneinen, weil es sich hier hauptsächlich um die Verbindung der untern Stadt mit dem Plateau des Polytechnikums handelt. Diese Verbindung ist aber beim Rohrdorf'schen Gute gegenüber der „Bahnhofbrücke" mit nur 5—5,5 % Steigung, unverhältnissmässig billiger ausführbar und gewinnt so überdies als Anschlusstück an das projectirte Strassennetz „Unterstrass-Oberstrass" eminente Bedeutung. Das Bedürfniss der Communication also — so viel ist gewiss — schafft an der steilen Lehne des Stockar'schen Gutes keine Strasse; bevor sich aber die Bauspeculation zu solchen Opfern entschliesst, hält diese noch genau Umschau nach günstigerem Bauterrain und wird dies nicht ohne Erfolg thun; hat ja das Gutachten selbst deren Aufmerksamkeit auf den Platz vor dem Obmannamte gelenkt!

Der Tit. Stadtrath will ja denselben mit Einschluss der Allee Eisenbahnzwecken überlassen.

Somit ist das Terrain entbehrlich!

Man stelle es doch der Bauthätigkeit zur Verfügung, wenn der Verlust eines 15 m breiten Streifens an einer steilen Lehne so schwer empfunden wird, an einer Lehne, die lange nicht den Bedingungen eines Bauplatzes entspricht, wie diese vor dem Obmannamte in so reichem Masse bereits vorhanden sind: Eine breite ebene Strasse und ein Platz, der zwischen den beiderseits gegenüberliegenden Gebäuden noch einen Zwischenraum gestattet, wie man einen grösseren hier kaum gewohnt ist!

Mag nun übrigens in dem Stockar'schen Gute eine Strasse beabsichtigt sein, links oder rechts, schief oder parallel zur Achse, so kann man dieselbe in jedem Falle ohne Kreuzung mit der offenen Bahn zum Polytechnikum weiter führen.

Nach diesen wenigen Erläuterungen wird wohl Niemand mehr den geringen Verlust an städtischem Gebiete bedauern, geschweige denn behaupten wollen, „dass die bauliche Entwicklung der eigentlichen Stadt, durch das jetzige Bahnproject, im hohen Grade gehemmt werden würde!"

Und auch die letzten Bedenken dürften vor den eigenen Worten der Herren Experten, die wohl auch in der Stadt noch wie in den Ausgemeinden Geltung besitzen, schwinden.

Bei Besprechung des Bahnprojectes in „Unterstrass" und „Oberstrass" heisst es wörtlich:

„Unvermeidlich wird freilich ein gewisser Verlust an baufähiger Fläche eintreten, allein dieser wird unseres Erachtens reichlich aufgewogen durch die Erstellung eines neuen Bahnhofes mit allen seinen günstigen Folgen: Steigerung des Verkehrs in der Gemeinde Unterstrass, Wertherhöhung der Bauplätze daselbst, Heranziehen gewerblicher Ansiedelungen."

3. Bietet die Errichtung eines selbstständigen Bahnhofes Vortheile oder Nachtheile für den Verkehr, sei es

*