

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 2/3 (1875)  
**Heft:** 1

## Inhaltsverzeichnis

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 06.02.2025

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

# DIE EISENBAHN CHEMIN DE FER



Schweizerische Wochenschrift  
für die Interessen des Eisenbahnwesens.

Journal hebdomadaire suisse  
pour les intérêts des chemins de fer.

Bd. II.

ZÜRICH, den 7. Januar 1875.

No. 1.

„Die Eisenbahn“ erscheint jeden Freitag. Correspondenzen und Reclamationen sind an die Rédaction, Abonnements und Annoncen an die Expedition zu adressiren.

„Le Chemin de fer“ paraît tous les vendredis. — On est prié de s'adresser à la Rédaction du journal pour correspondances ou réclamations et au bureau pour abonnements ou annonces.

**Abhandlungen** und regelmäßige Mittheilungen werden angemessen honorirt.

**Les traités** et communications régulières seront payées convenablement.

**Abonnement.** — *Schweiz:* Fr. 10. — halbjährlich franco durch die ganze Schweiz. Man abonniert bei allen Postämtern oder direct bei der Expedition. *Ausland:* Fr. 12. 50 = 10 Mark halbjährlich. Man abonniert bei allen Postämtern des deutsch-österreichisch. Postvereins, für alle übrigen Länder direct bei der Expedition. Preis der einzelnen Nummer 50 cts.

**Abonnement.** — *Suisse:* fr. 10. — pour 6 mois franco par toute la Suisse. On s'abonne à tous les bureaux de poste suisses ou chez les éditeurs. *Etranger:* fr. 12. 50 pour 6 mois. On s'abonne pour l'Allemagne et l'Autriche auprès des bureaux de poste, pour tous les autres pays chez les éditeurs Orell Fussli & Co. à Zurich. Prix du numéro 50 centimes.

**Annoncen** finden durch die „Eisenbahn“ in den fachmännischen Kreisen des In- und Auslandes die weiteste Verbreitung. Preis der viergespaltenen Zeile 25 cts. = 2 sgr. = 20 Pfennige.

**Les annonces** dans notre journal trouvent la plus grande publicité parmi les intéressés en matière de chemin de fer. Prix de la petite ligne 25 cent. = 2 silbergros = 20 pfennige.

**INHALT:** Bahnhof-Anlagen und -Projecte. (Mit Beilage.) — Einige Erörterungen über das schweizerische Eisenbahnwesen. (Fortsetzung.) — Conferenz der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen. — Vereinigte Schweizerbahnen. — Gotthardbahn. — Tessinische Thalbahnen. (Correspondenz.) — Botschaft des Bundesrathes an die hohe Bundesversammlung, betr. den Postvereinsvertrag vom 9. October 1874. — Gotthardbahn. (Corr.) — Bundesrathsverhandlungen. — Kleinere Mittheilungen. — Unfälle. — Eisenpreise. — Stellenvermittlung. — Recettes des chemins de fer suisses. — Anzeigen.

## Bahnhof-Anlagen und -Projecte.

I.

Vergleichende Uebersicht der verschiedenen Vorschläge zur Lösung der Bahnhoffrage von Winterthur, 1874.

Dem Eisenbahn-Knotenpunkt Winterthur steht in Folge neu geschaffener Bahnprojecte und deren raschen Erstellung eine Entwicklung bevor, sowohl im Bahn- als Local-Verkehr, die in unserm Ländchen als eine ausnahmsweise bezeichnet werden darf, und daher eine allgemeine Betrachtung über die in Aussicht genommenen Mittel zur principiell richtigsten Lösung der Frage einer Bahnhof-Erweiterung, oder eventuellen Verlegung, vorzugsweise vom technischen Standpunkte aus, auch für einen grössern Kreis von Unbetheiligten, von einigem Interesse sein mag, zumal die Natur selbst, sowie die seit 2 Dezennien ganz bedeutend veränderten Verhältnisse des Locals, diese Aufgabe zu einer recht schwierigen gemacht haben.

Die bisherigen von hier ausgehenden Hauptlinien sind in ihren durchschnittlichen Richtungen durch deren Ausmündungspunkte aus dem Thale bedungen und bilden, von einem gemeinschaftlichen, ideellen Schnittpunkt betrachtet, annähernd drei gleiche Winkel, in den Richtungen gegen Zürich, gegen Romanshorn-St. Gallen und gegen Schaffhausen; die 3 neuen Linien von Waldshut, von Singen-Kreuzlingen und vom Tössthal schliessen sich den erstern von den erwähnten Hauptlinien bei der Einmündung an und haben somit selbst keinen oder wenig Einfluss auf die neue Wahl der einzuschlagenden Richtungen, deren thunlichste Abkürzung als eine der ersten Conditionen an einen richtig zu gründenden Bahnhof betrachtet werden dürfte.

Das Blatt I (siehe die der heutigen Nummer beigegebenen Karten „Bahnhofprojecte Winterthur“) dient zur Uebersicht des Thales und der Ausdehnung der Bauquartiere, nebst den ursprünglichen Bahnhofprojecten.

Zur Zeit des Baues der Nordostbahn kamen vor die entscheidende Gemeinde schon 3 Situationen von denen die erste so ziemlich in der gegenwärtig benutzten Lage; die zweite längs der Nordseite, weil über die grösste Steigung sich ausdehnend verworfen, und die dritte auf der Südseite ebenfalls unbeliebt war, da der zunächst in Aussicht genommene Platz für die voraus-

sichtliche Ausdehnung zu beengt erschien, obgleich ein Gutachten von Ingenieur Negrelli diese Lage als die richtigste für eine vortheilhafte Betriebseinrichtung, sowie für die örtlichen Interessen bezeichnet hatte.

Vor dem Uebergehen auf die neuen Vorschläge mag die Bemerkung von Nutzen sein, dass wenige Jahre schon, nach Erstellung der ersten Anlage, eine Vergrösserung in südlicher Richtung von der Zürcherstrasse stattfand, zur separaten Einrichtung der Güterstation, die an eigener Ausdehnung annähernd der ursprünglichen Anlage gleichkam, und welche nun mit diesem Jahre wieder mit bedeutenden Auslagen, entsprechend den neuen Bedürfnissen des Güterverkehrs, ausgedehnt und zugleich die Einmündung der Waldshuter-Linie erstellt wurde. Auch für den Personenverkehr der bis heute erstellten drei ältern Linien ist eine Vergrösserung von der Nordostbahngesellschaft schon vorbereitet; als weitere Uebelstände sind von Seite der Ortsbewohner und dessen Gemeinderath namentlich noch hervorgehoben und deren gründliche Abschaffung dringend verlangt werden:

- 1) die lästige Sperrung der beiden nach Töss und Wülflingen führenden Hauptstrassen, durch den sich darüber erstreckenden Bahnhofdienst.
- 2) die fatale Aussicht, in nächster Zukunft in der nothwendigen Ausbreitung des städtischen Strassennetzes, noch mehr als bisanhin schon durch die Bahnlinie gehindert zu werden, wodurch die Zahl dieser später 4-spurigen Uebergänge ebenfalls vermehrt wird, die für den Bahnbetrieb so lästig wie für das Publikum sind.

Aus mehr oder weniger officiellen Aufträgen an verschiedene Bahn-Ingenieure und in dieser Richtung bewanderte Experten wurden dann folgende neue Vorlagen erzielt, denen ein anderweitiger Gedanke zur Vergleichung vom Verfasser noch angeheftet ist.

Das von Oberbaurath Stimmen in Carlsruhe auf die südliche Seite der Zürcher Landstrasse in's Tössfeld verlegte Project findet (Blatt II) am meisten ebenen Raum zur Ausdehnung, ohne mit dem bessern Bauquartier zu sehr in Conflict zu kommen. Der leitende Grundgedanke dabei ist, die Befreiung der beiden Hauptstrassen nach Töss und Wülflingen vom Bahnhofdienst nebst möglichster Concentration des Betriebes sämtlicher Bahnlinien; die Einsteighalle ist gegen Osten placirt, während die Güterstation ihren Zugang auf der Westseite (von der Tössfeldstrasse her) hat.

Obleich nun mit dieser Situation einem Hauptvorwurf der gegenwärtigen Lage ganz richtig begegnet ist, so gehen daraus wieder folgende Uebelstände hervor:

- a) der Gesamt-Güterverkehr der Stadt selbst hat stets den Bahnübergang dicht vor dem Bahnhof zu passiren und denselben in seiner halben Ausdehnung zu umgehen.
- b) die Einsteighalle ist ebenfalls wohl weit entlegen für alle Quartiere und ist deren Zu- und Abfahrt auf eine grössere Strecke gemeinsam, da ohnehin jene Stelle die am meisten in der Breite beschränkte ist vom ganzen Terrain.
- c) die Kosten der Anlage werden durch einige besonders theure Expropriationen im Ganzen hoch ansteigen.

Das zweite Project (von Ingenieur Vasalli) scheint namentlich für die Local-Interessen günstiger als das erstbetrachtete; vor Allem die Nähe seiner Einsteighalle am städtischen Centrum, im Weitern die durch diese Lage erzielte völlige Befreiung des günstigsten und grössten Baugebietes von den Störungen des Bahnverkehrs, bei einer fast ausnahmslosen Vermeidung der Bahnübergänge à niveau; denn in Wirklichkeit ist es nur eine Strasse von ziemlich untergeordneter Bedeutung, die den Bahnhof selbst kreuzt und zwei von den abgelegensten Uebergängen ganz ausserhalb des Bahnhofbereichs. Als ein namhafter Vortheil für den Betrieb darf wohl die nicht zu verachtende Kürzung der ganzen Linie aufgeführt werden, wodurch die Tössthalbahn ca. 1½ Kilometer gewinnt.