

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 15/16 (1890)  
**Heft:** 24

## **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:** 16.03.2025

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

INHALT: Die rechtsufrige Zürichseebahn von Tiefenbrunnen bis zur Einmündung in den Bahnhof Zürich. Nach einem Vortrag von Hrn. Obering. R. Moser. — Wettbewerb für den Bau „de Rumine“ in Lausanne. — Literatur: Einfache Berechnung der Turbinen von J. J. Reifer. — Miscellanea: Eine neue Dynamo-Maschine. Neues Theater in Zürich. Bau „de Rumine“ in Lausanne. Der Erdamm für den Stausee bei

Torcy-Neuf. Der österreichische Kreuzertarif. Eisenschwellen in England. Für die Nachtzüge der Gotthardbahn. Eidg. Polytechnikum. Schweiz. Südostbahn. — Concurrenzen: Baumgartner Denkmal in Zürich. — Vereinsnachrichten. — Hierzu eine Lichtdruck-Tafel: Wettbewerb für den Bau „de Rumine“ in Lausanne. Zweiter Preis. Motto: „Taureau farnèse“. Verf. G. André, Arch. in Lyon, Hauptfçade: Mittelbau u. Gesamt-Ansicht.

### Die rechtsufrige Zürichseebahn von Tiefenbrunnen bis zur Einmündung in den Bahnhof Zürich.

Nach einem Vortrag von Herrn Oberingenieur R. Moser, gehalten im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein am 26. März 1890.

Durch Bundesrathsbeschluss vom 23. Juni 1887 wurde die Schweiz. Nordostbahn zum Bau der sogenannten Moratoriumslinien angehalten; die Verfügung vom 26. October desselben Jahres sodann bezeichnete von diesen Linien die rechtsufrige Zürichseebahn als diejenige, deren Bau in erster Linie zu erfolgen habe und setzte die hierauf bezüglichen Termine wie folgt fest:

- Einreichung der Pläne: 1. Januar 1889,
- Beginn der Erdarbeiten 1. März 1889,
- Betriebseröffnung 1. Juni 1892.

Mit dem Bau der rechtsufrigen Zürichseebahn war bekanntlich im Sommer des Jahres 1875 begonnen worden;

In der Bauperiode 1875—77 war — entsprechend dem beschriebenen Trace — die Expropriation auf der ganzen Strecke von Tiefenbrunnen bis Stadelhofen so gut wie durchgeführt worden; die Bauarbeiten hatten bei Stadelhofen sowohl als bei Tiefenbrunnen begonnen und sie zeigten bei ihrer Einstellung folgenden Stand:

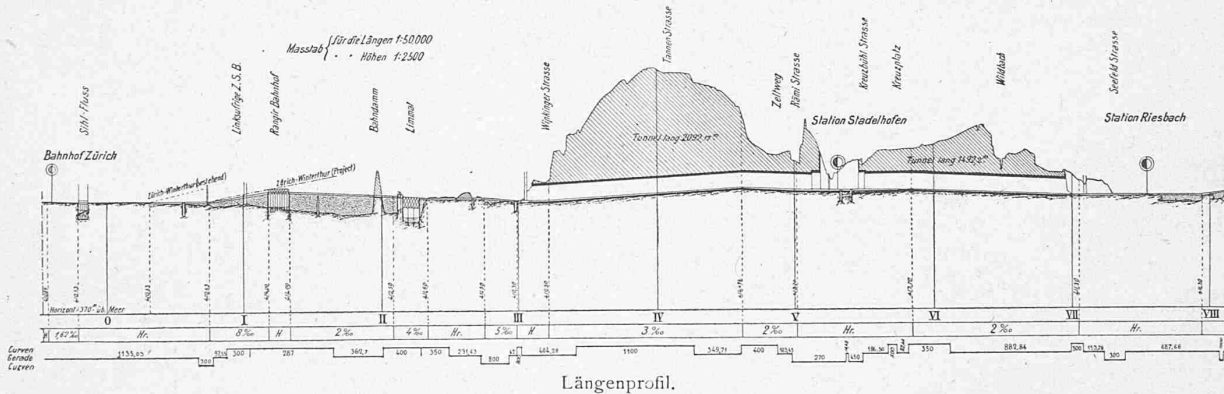
Der Riesbacher Einschnitt war auf 500 m Länge, gerechnet von der Seefeldstrasse an, und zu  $\frac{3}{4}$  seines Inhalts ausgehoben, dementsprechend auch die Ueberführung des Nebelbaches und des Weges daselbst durch eine Eisenconstruction bewerkstelligt.

Vom Riesbacher Tunnel waren 155 m vollständig ausgemauert und der Firststollen auf weitere 50 m vorgetrieben.

Im Anschluss an den Tunnel war die Futtermauer auf der Nordseite des Einschnittes der Station Stadelhofen auf eine Länge von 151 m in ihrer ganzen Höhe vollendet.

Schliesslich möge, um auf diese Arbeiten nicht mehr zurückkommen zu müssen, erwähnt sein, dass 89 m des Züricher Tunnels ebenfalls vollständig ausgemauert waren.

Rechtsufrige Zürichseebahn. Theilstück Tiefenbrunnen - Bahnhof Zürich.



Längenprofil.

im Frühjahr 1877 erfolgte die Einstellung der Arbeiten. Seither haben auf einzelnen Strecken des damaligen Traces nicht unbedeutende bauliche Veränderungen stattgefunden, und es musste daher in erster Linie die Frage entschieden werden, ob durch diese geänderten Verhältnisse ein Abweichen vom alten Bauplan angezeigt erscheine, bezw. bedingt sei.

Diesbezüglich kann die Strecke von Tiefenbrunnen bis zum Bahnhof Zürich in zwei Abschnitte getheilt werden: Tiefenbrunnen-Station Stadelhofen einerseits, Station Stadelhofen-Bahnhof Zürich andererseits.

Auf der Strecke Tiefenbrunnen-Stadelhofen zeigt das Trace von 1875 (siehe Situationsplan auf Seite 142 und obenstehendes Längenprofil) folgenden Verlauf: Nach Passiren der Endweiche der Station Riesbach kreuzt die Linie die Seefeldstrasse à niveau unmittelbar hinter dem Wirthshaus zum Tiefenbrunnen, um sofort in den 600 m langen Riesbacher Einschnitt zu treten, in welchem der Nebelbach geschnitten und die Münchhaldenstrasse unterfahren wird. Der anschliessende, 1,2 km lange Tunnel unterfährt den Wildbach an der Stelle, wo die „Alte Landstrasse“ letztern überschreitet, durchschneidet das Gut zur Vogelhütte und wendet sich nach links, um in einer Tiefe von 14—16 m unter der Forchstrasse in Hirslanden, dem Kreuzplatz und der Kreuzbühlstrasse durch die Station Stadelhofen zu erreichen.

Die Stationsanlage bei Stadelhofen befindet sich zwischen zwei Tunnels im Einschnitt, auf dessen Nordseite die localen Verhältnisse eine durchgehende Futtermauer von 13 m Maximalhöhe bedingten.

Um auf der Station Stadelhofen die nöthige Gleislänge zu erhalten, mussten die Einfahrtsweichen in die beidseitigen Tunnels verlegt, diese selbst also auf eine gewisse Länge zweispurig erstellt werden. Diese Länge beträgt auf der Seite von Riesbach 43 m und auf der Seite von Zürich 26 m.

Die Ausgaben in der Bauperiode 1875—77 lassen sich zusammenfassen wie folgt:

Expropriation	Fr. 1 512 000
Bauarbeiten	„ 890 000
Verzinsung des Baucapitals, technisches Personal etc.	„ 724 000
	Total: Fr. 3 126 000

Nivellement und eine genaue Besichtigung der Tunnels, vorgenommen im Jahre 1888, ergaben, dass dieselben im Verlauf der letzten 12 Jahre nicht die geringste Senkung erlitten haben und vollständig intact geblieben sind. Da im Weitern das beschriebene Trace die directe Unterfahrung von bewohnten Häusern fast gänzlich vermeidet und die bezüglichen Verhältnisse heute noch wesentlich dieselben sind wie anno 1875, so fand man, dass es durchaus angezeigt sei, das damalige Project beizubehalten; die nachfolgend erwähnten zwei Modificationen berühren denn auch das Trace selbst in keiner Weise.

Einmal wurde auf besonderen Wunsch der anstossenden Grundbesitzer der Riesbacher Voreinschnitte von der Ueberführung der Münchhaldenstrasse bis zum ehemaligen Tunnelportal, also auf eine Länge von 270 m, nachträglich wieder eingewölbt und bis auf die Höhe des beidseitigen Terrains