Zürich den 14. Juni 1836. I.

36

An
Die Wohllöbl. Baudirektion des
Cantons Zürich.

betreffend den Ingenieur Negrelli's Gutachten über die erneuerte Untersuchung der Lorze von Zürich bis Basel zum Behufe der Anlegung einer neuen Eisenbahn.

Titel

Dem von Ihnen erhaltenen Auftrage gemäß haben Unterzeichnete die vom 1ten bis 6te d. Di. Lorze zwischen Zürich und Basel in Augenschein genommen um zu erheben, ob und wo eine ~~vollständige~~ Eisenbahn ~~zur Verbindung~~ zwischen den genannten zwey Städten angelegt werden könne.

Mit Vergnügen können Ihnen Unterzeichnete berichten, daß die Anlegung dieser Eisenbahn nicht nur im Bereiche der Möglichkeit liegt, sondern daß überhaupt die Lorze im Allgemeinen so günstig beschaffen ist, daß selbst eine ~~gegen~~ ~~in einer~~ von solcher Ausdehnung zu finden seyn wird, welche eine vortheilhaftere Verbreitung des Niveau, und eine zweckmäßigere Ausdehnung der Eisenbahnen ~~gestatten~~ wie die von Zürich bis Basel, gestattet. Die Limmat, die Aare, und der Rhein ~~haben die Richtung~~ beziehen in großen Zügen die Richtung, welche die neue Eisenbahn ~~nimmt~~ einschlagen soll und die fast ~~unabänderlich~~ Dürfte gleich von diesen Flüssen in ~~Geschiebe~~ in verschiedenen sehr vortheilhaften Plateaux schiffbarmachen abgezogenen Geschiebemassen bieten der Bahn ~~eine~~ eine wenig Unter-

9 in Gabinetsbeyzuwenden.

26/01

~~oder besonders wichtigen Wünsche~~

beschränken die Kostenfreien Unterlagen. Dessen ungeachtet sah sich das neuen Lochen Land in den Stand, und Wünsche von ehrlichen Bürgern konnten lediglich keine vor.

Die beiliegende Karte giebt eine allgemeine Uebersicht des Zuges, den die neue Eisenbahn ~~in allgemeinen~~ einschlagen dürfte. Er ist darin mit Bestimmtheit ersichtlich.

~~Schon~~ In der Nähe ~~der Nähe~~ der Stadt Zürich könnte die Bahn vom Zürichsee ihren Anfang nehmen, ~~und dann~~ wo hinzu Platz vorhanden sein würde, um die erforderlichen Gebäude, und Remisen herzustellen.

Durch die bevorstehende neue Fortleitung Straße mit dem Thalerdorf könnte die Eisenbahn in gerader Richtung bis zur Sihl geführt werden, welche sie etwas oberhalb der jetzt bestehenden Brücke überschreiten würde.

Jenseits der Sihl würde die ~~neue~~ Eisenbahn die Hauptstraßen, und über das Sihlfeld in gerader Richtung bis Altstetten hinaus – so von Altstetten bis Schlieren ~~von~~ immer unweit der jetzigen Hauptstraße. Unter Schlieren, wo diese von dem Hügel steigt, würde die Eisenbahn denselben umgehen, und hart am rechten Ufer des Limmat Thales vorbei des untern Tals ~~hinaus~~ umgelegt werden.

Im Silwangen müßte sie gegen der Limmat in den Abhang eingeschnitten werden, und bei Neuhofen würde sie die Hauptstraße durch:

36/02

kreuzen, um die Schwierigkeiten, welche der Herlwang der Limmat beim Kloster Altstätten macht, zu mildern.

Unweit Altstätten würde sie erst ~~weiter~~ mittelst eines Gewölbes über die Strasse zieht, und dann wieder über Bergabhang unter der Strasse in der Nähe des Franziscaner-Klosters, welches rechts liegen im Bordel unterzogen bleiben würde, ~~bis Bordel gehen~~.

Hier giebt es zwei Mittel, die Eisenbahn weiter zu fördern. Entweder kommt sie ~~durch~~ durch die Breite jetzt abgeschlossene Gasse von Bordel, und tritt beim Thor wieder auf den Flüeli-Platz, ~~und~~ in welchem Falle die Häuser beseitigt werden müssten, oder sie wird durch einen zwischen dem Flüeli und der alten Lenz durch den Felsen aufzusprengenden Gallerie von 600' Länge Fortgesetzt.

Vom Flüeli weg durchschneidet die Eisenbahn die äusseren Ebenen zwischen Bordel und der Limmat, welche sie bei Nussbaumen mittelst einer Brücke von 180' Länge, und gegen 80' Höhe über hohen Bäumen überschreitet.

Untersuchungen haben noch nicht erhoben, ob es nicht vorzuziehen wäre den Uebergang über die Limmat beim Kloster Altstätten zu bewerkstelligen — ~~allein bei~~ und sie dann jenseits Bordel aber halb am dem Kleinen Bordel weiter zu führen —

32/03

allein ~~gaben~~ bei dem Umstand, daß die Herstellung der Brücke bei Lahnstein eben so viel, als jene über Boppard kosten ~~würde~~, und die Anlandung bei den kleinen Bädern kaum 1800 f. kostbar gestalten würde, auch ob dem Schloß von Boppard großer Felsensprengungen vorfallen müßten, ~~so~~ würde für zweckmäßiger erachtet, die Eisenbahn vom linken Ufer der Lahnmündung bis unter Boppard fortzuführen, wobey ~~Boppard~~ der Hauptstreit, welcher von Boppard nach Capellen und Braubach, ~~Anhöhe gehenzen~~, und dem spezziellen Interesse der Stadt Boppard Rechnung getragen ist.

Von ~~Unter~~ dem Anhangpunkt über die Lahnmündung bis Großdatteln findet die Eisenbahn# des günstigsten Terrain – bei Großdatteln wird es aber nicht ~~600~~ gegen 600 f. Tiefen und gegen 30 f. ~~Tiefen~~ Höhe dennoch haben, welche die Tiefe ~~von~~ durch eine Thalerweiterung überschreitet, und sieht der Thürmer ~~von~~ ~~Groß~~ wieder von den Gebirgsverbindung umlehnt.

An diesem Gebirgsverbindung lehnt sich die Tiefe allmählig herunter, zieht ~~sich~~ in der Ebene fort von Klingenberg, und nähert sich so dem Umkehrungspunkte über die Aorka ~~in~~ unweit der Thalmündung bei Coblenz, ~~wo sie~~ die sie in einer Höhe von 18 bis 20 f. überschreiten

durch das Bigganthal

36/04

wird.

Dieser Anhaltungspunkt ist das Schwierigste, was die Eisenbahn zum Zweck bei Corsel zu überwinden hat – das giebt es keinen zweckmäßigeren, indem die Geleise, welche das Thal der Aare einschließen, von diesem Punkte zu nächst an nirgends kommen, und einige # Lehrbarbrücken wurden der Standpunkt der neuen Brücke vor jedem Unfall sichern. Diese Brücke wird übrigens ~~nun~~ von dem Punkte, wo der Rhein die Aare begrüßt, und ~~sie in sich~~ in sich aufnimmt, von einer malerischen Natur umgeben, und mit dem bernischen Städtchen Laufenburg im Hintergrunde, einen wahrhaft ~~malerischen~~ impoßanten Anblick gewähren.

~~gut~~ anzulegende

Jenseits der Brücke umgiebt die ~~neue~~ Eisenbahn den in eine ganz gleiche Ebene ausbrechenden Hügel in weiten Bogen, biegt Fall aber zuerst einen, und zieht dann in gerader Richtung bis unter Rümmetzhal durch das Thal bis an dessen Ende, wo sie dann in den ~~Rhein~~ von einer hohen Geschiebebelastung gebildeten Rhein einschneidet, und mittelst eines ~~Einschnitt~~ Flußbettes von den Angriffen des Rheins wahrscheinlich wird. Dieser Einschnitt wird gegen 1200' lang werden.

Jenseits des Einschnittes

3605

nähert sich die Lahn durch leichtes Gebürge dem Schloßen Lahnau, welches sie links liegen läßt, und von da an läuft sie in ganz gerader Richtung bis unter Sporkenloch neben durch das Feld fort.

den Bergschlüßungen:

Von Sporkenloch bis Heinsülz folgt sie # dem Rhein, und läßt jenseits Eppgen eine sehr gefährliche Umlaugenmüng. und dann den Bergschlüßen, in welchen beiden sie eingeschnitten ~~wordan muß~~, und wo der Bach mit großer Heftigkeit gehäuft worden muß.

Von Heinsülz bis Lauterburg ist dann das Anlangen wieder ganz leicht, und bei Lauterburg zieht die Lahn fort am Hüttchen vorbey, das ehemalige Augustiner-Kloster rechts liegen bey Seite.

In Unterkaistan wird ein Gegen 700' länger, und 20' höher damm erforderlich seyn, und so bei Sissele, wo sodann die Anlangen ganz leicht, und in gerader Richtung bis Stein gezogen werden kann.

Der ~~Bergbau~~ Bergbaumeister die neue Lahn die Bergschlüßen ~~durch~~, folgt dem Stein nach bis Münst, wo sie dann rechts ~~bingt~~ sich gegen Oberwallbach bingt und die vorgeschobenen # ~~Anhöhen~~ umgiebt, an ~~welcher~~ dem westlichen Abhang Möglin ~~bingt~~, und links

Anhöhen

36/06

von der neuen Bahn ~~liegen~~ liegen bleibt.

Von Rheinfelden gegen Rheinfelden so wie von Rheinfelden ~~gegen~~ bis Basel-Augst ist die Lage sehr günstig eben, und leicht auszuführen die Bahn. Bei Rheinfelden streicht sie fast an der Nordseite oben am Graben vorbei, und Reiser-Augst läßt sie etwas rechts liegen. Bei Basel-Augst gibt es einen bedeutenden Damm, und eine Brücke von etwelchem Belange, dann aber ist die Gegend bis Basel ganz vortheilhaft, und der Zug weiten von Grenzach-Wyhl, und durch das Birsfeld wird einer der schönsten an der ganzen Bahn werden. Der Uebergang über die Birs findet zwischen der jetzigen Brücke und dem Rhein statt, und vor den Mauern von Basel breitet sich ein ganzes, ebenes Feld aus, welches für den Bau der für die Bahn unentbehrlichen Gebäuden, und Remisen sehr geeignet ist.

Die ganze Länge der neuen Eisenbahn wird approximativ gegen 20 Schweizer Stunden zu 16,000' betragen ~~die Bahn soll~~, welche jedoch mit Angestrengter Locomotive von der ~~Geschw~~ mittleren Geschwindigkeit von 30' in der Stunde in weniger als 3 Stunden zurückgelegt werden

36/07

können.

Die Brücke sollte vorläufig nur einfach angelegt ~~werden~~, ~~und~~ dennoch aber auf jeden Fall die Eisenstärke angewandt werden, indem eine Eisenbahn ohne Eisenstärke ~~kann~~ bei den großen Fortschritten, welche in diesem neuen Zweige täglich gemacht werden, nur als eine solche Notebrücke angesehen werden könte, und der ~~größte~~ wichtigste Moment, nämlich ~~schnellen~~ möglichste Beförderung der Passagiere, und der Lebensmittel hierbei gänzlich verloren. Die Anwendung der Eisenstärke auf diesen Brücken sollte um so mehr statt finden, als der Höhenunterschied zwischen Zürich und Basel nur gegen 420.' beträgt, welche auf die Länge von 320000.' vertheilt, und also etwas über 1 gar nicht erheblich ~~zu verschaffen die ganze Mannigfaltigkeit unterbrechungen dass~~ mit wenigen Aufwand durchgeführt werden kann.

und der Güterverkehr

Der Unterbau sollte indessen für eine doppelbahn berechnet werden, damit bei eintretender Nothwendigkeit die doppelte Bahnzug ohne besondere Schwierigkeiten vorläufig eingerichtet werden könnte.

36/08

Eine oberflächliche Berechnung der Kosten auf der Grundlage andrer bestehender Eisenbahnen, giebt folgenden Resultat:

Für den Güterverkehr ~~266,600~~ □°		
267 Morgen à 1000 Thl.	267,000 Thl.	
Gebäuden	120,000.	
Unterbau	800,000.	
2 großen Brücken	300,000	
6 mittleren Brücken	120,000	
5. kleineren	25,000	
100 größeren Durchlässen	12000	
200 kleineren	10000	
		467,000
Eisenbahnschienen u. Befestigung 20 Meilen à 90,000 Thl.		1,800,000
Bureau, Remisen, Werkstätten		120,000
Betriebsmittel		150,000
Zusammen		3,724,000
Ausmessung des Planes, Abtheilung, Nivean		10,000
Bauleitung 3 Jahre		45.000
Anschaffung von Karten, Bücher, Modellen ~~u.~~ Zeichnungen, und unvorgesehenes		21,000
Summe		3,800,000.

~~Zum Schlusse noch einige Bemerkungen über die Ausführung, Durchführung von der Ebene, Durchschnitt, Bahnhöfe von Berlin, Berlin, und Berlin-Potsdam, Berlin, und Berlin-Potsdam, Eine größere, und genauere Berechnung des Planes, und vorzüglich der Nivean Verhältnisse wird übrigens über den Bau zu machen~~

nun wird nothwendig zu erheben

26109

sagen, welche Personen-Frequenz, und welches Quantum von Waaren demselben zwischen Zürich und Basel jährlich bewegt, wird, und welcher mithinnige Zuwachs durch die Bahn zuverlässig warden könne, um daraus zu ermitteln, ob die Kosten des Anlegens Angesichts in Betrachtnahme Verhältniß mit der zu erwartenden Einnahme stehen.

Von den stattgehabten Raumtaxungen haben Unterzeichnete die Regierungen von Aarau, Baselland, und Basel benachrichtigt, und würden besonders in Aarau auf den Zuziehungsstand angesonnen.

Hinsichtlich der dabey nothwendig werdenden Expropriationen schien bei den Regierungsmitgliedern große Geneigtheit vorzuwalten, die diesfällige Gesetze auf eine dem Zweke angemessene Standpunkt bringen zu wollen, und ~~es wird~~ den Unterzeichneten bleibt ~~nur~~ nur noch den Wunsch auszudrüken übrig, daß die Unterhandlungen welche zur Förderung dieses gesammten Unternehmens mit den benachbarten Cantone eingeleitet werden müssen zu einem gedeihlichen Resultat führen mögen.

Negelli

J. Eschmann.

36/10