



Inventar der Denkmalschutzobjekte von überkommunaler Bedeutung

- Das Inventar** Das Inventar listet Bauten und Anlagen auf, die aufgrund ihrer historischen Bedeutung wichtige Zeugen vergangener Epochen sind. Mit der Aufnahme ins Inventar wird ein Objekt nicht unter Schutz gestellt, sondern eine Schutzvermutung festgehalten.
- Schutzzweck** Der im Inventarblatt aufgeführte Schutzzweck hält in allgemeiner Art und Weise fest, wie der Charakter der Bauten bewahrt werden kann. Welche Bestandteile der Bauten im Detail erhalten werden sollen, ist nicht im Inventarblatt festgelegt, sondern wird im Rahmen eines Bauvorhabens entschieden. Dies betrifft neben dem Gebäudeäusseren auch das Gebäudeinnere sowie die für ihre Wirkung wesentliche Umgebung. Bei Bauvorhaben empfiehlt es sich, frühzeitig mit der kantonalen Denkmalpflege Kontakt aufzunehmen. Sie bietet Eigentümerinnen und Eigentümern unentgeltliche Beratung an.
- Aktualität der Inhalte** Die im Inventarblatt wiedergegebenen Informationen zu einem Objekt beruhen auf dem Wissensstand zum Zeitpunkt der Festsetzung. Neuere Informationen, etwa zu jüngsten Massnahmen oder zum aktuellen Zustand eines Objekts, können bei der kantonalen Denkmalpflege eingeholt werden.
- Fragen und Anregungen** Verfügen Sie über weitere Informationen zu den Bauten im Inventar? Haben Sie Fragen zum Inventar? Dann nehmen Sie bitte Kontakt mit uns auf und beachten Sie den Flyer «Fragen & Antworten» auf unserer Internetseite:
- zh.ch/denkmalinventar
- Disclaimer** Das Inventarblatt gilt nicht als vorsorgliche Schutzmassnahme im Sinne von § 209 Planungs- und Baugesetz.
- Nutzungsbedingungen** Dieses Inventarblatt wurde unter der Lizenz «Creative Commons Namensnennung 4.0 International» (CC BY 4.0) veröffentlicht. Wenn Sie das Dokument oder Inhalte daraus verwenden, müssen Sie die Quelle der Daten zwingend nennen. Mindestens sind «Kanton Zürich, Baudirektion, kantonale Denkmalpflege» sowie ein Link zum Inventarblatt anzugeben. Weitere Informationen zu offenen Daten des Kantons Zürich und deren Nutzung finden Sie unter zh.ch/opendata.

«Konkurskurve», Erddamm der Schweizerischen Nationalbahn SNB

Gemeinde

Zürich

Bezirk

Zürich

Quartier

Seebach

Planungsregion

Zürich Stadt

Adresse(n) Brüttenweg 2 bei
Bauherrschaft Schweizerische Nationalbahn SNB
ArchitektIn –
Weitere Personen –
Baujahr(e) 1877
Einstufung kantonal
Ortsbild überkommunal nein
ISOS national ja
IVS nein
KGS nein
Datum Inventarblatt – Rapheal Sollberger, Ruedi Weidmann

Objekt-Nr.

275DAMM00001

Festsetzung InventarAREV Nr. 1724/2019 Liste und
Inventarblatt**Bestehende Schutzmassnahmen**

–

Schutzbegründung

Der Erddamm wurde 1877 beim Bau der Linie Wettingen–Effretikon durch die Schweizerische Nationalbahn SNB aufgeworfen und später als «Konkurskurve» landesweit berühmt. Die SNB war eine 1875–1880 bestehende, von den Winterthurer Stadtpräsidenten Johann Jakob Sulzer (1821–1897) und Theodor Ziegler (1832–1917) initiierte Bahngesellschaft mit Sitz in Winterthur. Geprägt von einer demokratischen Grundhaltung, strebte die Gesellschaft den Bau einer mit öffentlichen Geldern finanzierten «Volksbahn» durch das Schweizer Mittelland und damit die Zerschlagung der damaligen Monopolstellung der als «Herrenbahnen» bezeichneten Privatbahnen an. Das durch die Gemeinden an der Strecke und die Stadt Winterthur finanzierte Projekt war eng mit dem Kampf der Demokraten gegen die damalige Hegemonie der Freisinnigen Partei und den Zürcher «Eisenbahnkönig» Alfred Escher (1819–1882) verknüpft. Escher war nicht nur freisinniger Nationalrat, sondern gleichzeitig auch Verwaltungsratspräsident der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft NOB sowie der Schweizerischen Kreditanstalt. Er wusste der SNB dank seinem politischen Netzwerk und mit überrissenen Preisforderungen die Mitbenutzung der Gleise zwischen Zürich und Oerlikon erfolgreich zu verweigern, so dass die SNB von NO herkommend beim Schärenmoos (heute Opfikon) nach W ins Furtal abzweigen musste und das Wirtschaftszentrum Zürich nicht erreichen konnte. Die eng mit den Privatbahnen verbundenen Kreditinstitute sorgten ihrerseits dafür, dass die Kapitalbeschaffung der SNB für einen eigenen Gleisanschluss nach Zürich (trotz bundesrätlicher Konzession für eine Bahnlinie von Kloten durch den Zürichberg bis zum heutigen Sechseläutenplatz) scheiterte. 1878 wurde die SNB zwangsliquidiert, zwei Jahre später übernahm ausgerechnet die NOB ihre Linien. Die an der Nationalbahn beteiligten Gemeinden mussten noch bis in die 1950er Jahre ihre Schulden abzahlen. Das «Nationalbahn-Debakel» steht wie kaum ein anderes Ereignis für die Phase der Alleinherrschaft des Freisinns im jungen Bundesstaat und für die Folgen der Hegemonie einer einzigen Partei. Trotz oder vielleicht gar aufgrund seines Scheiterns stärkte und einte das Nationalbahn-Projekt die verschiedenen demokratischen Bewegungen im Land, was eine wichtige Voraussetzung war für den heute etablierten Parteienpluralismus im Schweizer Politsystem. Die «Konkurskurve» als volkswirtschaftlich widersinniges und verkehrstechnisch fragwürdiges Resultat des

«Konkurskurve», Erddamm der Schweizerischen Nationalbahn SNB

Konkurrenzkampfs zwischen mehreren Bahngesellschaften ist damit neben ihrer verkehrs- und städtebaugeschichtlichen Bedeutung ein wichtiger sozial- und wirtschaftsgeschichtlicher Zeuge für die Geschichte der politischen Kultur der Schweiz.

Schutzzweck

Erhaltung der Erddamms als von NO herkommende Rechtskurve zwischen dem Schärenmoos und dem Bahnhof Zürich Seebach (Bahnhaldenstrasse 17 u. a.; 261SE02235 u. a.) im W. Substanzielle Erhaltung der bauzeitlichen Aufschüttungen, insb. im nordöstlichen Bereich der Kurve.

Kurzbeschreibung

Situation / Umgebung

Der Erddamm der «Konkurskurve» verläuft nördlich des Stierli-Areals (Schaffhauserstrasse 468 u. a.; 261SE00552 u. a.) von NO nach W. Die östliche Fortsetzung des Damms ist das 1977 erstellte Überwerfungsbauwerk Schärenmoos aus Beton (Übergang ungefähr auf der Höhe des Wohnhauses am Brüttenweg 14); am westlichen Ende, ungefähr bei Schaffhauserstrasse 472c, führt das Gleis auf den historischen Brückenträger über die Schaffhauserstrasse.

Objektbeschreibung

Der Damm ist mit Gras und entlang der Liegenschaften am Brüttenweg mit einem dichten Baumbestand bewachsen. Im NO erreicht der Damm eine Höhe von ca. 5 m, gegen W nimmt die Höhe der Dammkrone über dem Terrain stetig ab. Auf der Höhe der Schaffhauserstrasse 472c führt ein Niveau-Übergang ins Stierli-Areal. In der Verlängerung der Schärenfeldstrasse sind auf der Südseite des Damms Reste eines Durchlasses vorhanden, auf der Nordseite wurde dieser 1976–1977 aufgefüllt. Auf der Südseite wurden in der Nachkriegszeit mehrfach Teile des Damms abgetragen und durch Stützmauern ersetzt, um Platz für Parkplätze auf dem Stierli-Areal zu gewinnen. Auf der Höhe der Siedlung Schaffhauserstrasse 472–476 wurde nach deren Bau eine gläserne Lärmschutzwand erstellt.

Baugeschichtliche Daten

1875	Gründung der Schweizerischen Nationalbahn SNB aus den Vorgängergesellschaften Winterthur–Singen–Kreuzlingen und Winterthur–Zofingen
1877	Aufwurf des Erddamms
1878	Zwangliquidation der Schweizerischen Nationalbahn SNB
1880	Übernahme durch die Schweizerische Nordostbahn-Gesellschaft NOB
01.01.1902	Übernahme der Privatbahnen durch den Bund und Gründung der Schweizerischen Bundesbahnen SBB
25.05.1909	Stilllegung der südlichen Gleisverbindung zwischen dem Bahnhof Zürich Seebach (Bahnhaldenstrasse 17 u. a.; 261SE02235 u. a.) und dem Schärenmoos (heute Opfikon), also der Verbindung der ehem. Trassen der SNB und der NOB, Entfernung der urspr. Gleise
15.11.1939	Wiedereröffnung des Streckenabschnitts, um im Kriegsfall die Verbindung der Ostschweiz mit dem Mittelland ohne Halt oder Richtungswechsel in Oerlikon oder Zürich gewährleisten zu können
ab 1950	Abgrabungen zugunsten von Parkplätzen im Stierli-Areal
1976–1977	Bau der Überwerfung Schärenmoos, Schliessung und teilweise Auffüllung der Unterführung Schärenfeldstrasse, Bauherrschaft: Schweizerische Bundesbahnen SBB

Literatur und Quellen

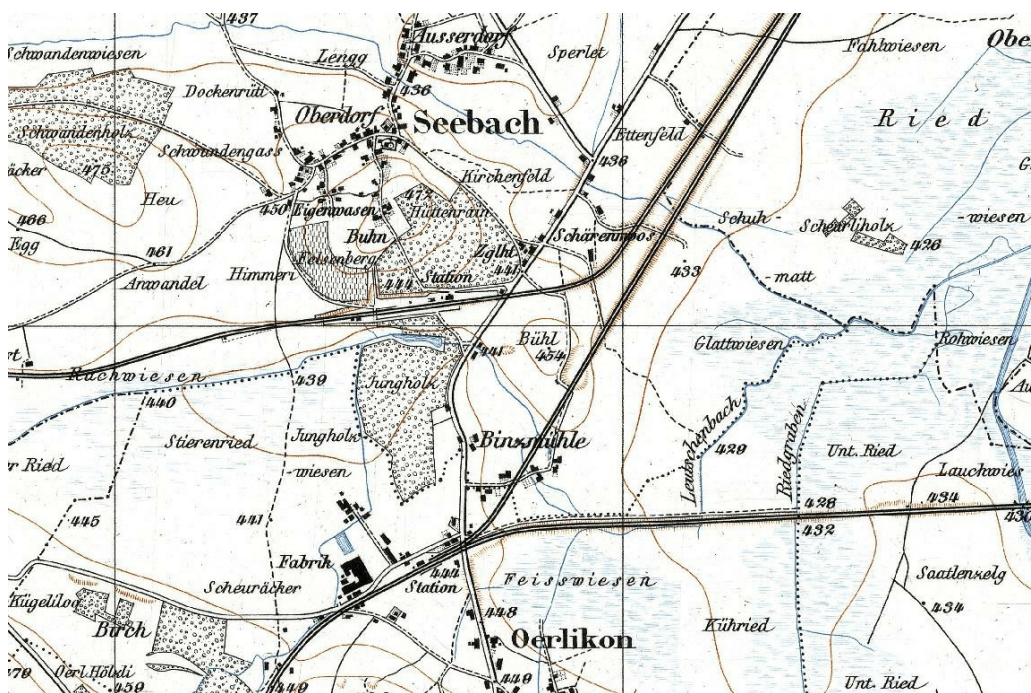
- Hans-Peter Bärtschi a., Die Nationalbahn: Vision einer Volksbahn, Wetzikon 2009.
- Hans-Peter Bärtschi, Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau, Basel 1983, 168 und 174.
- Hans-Peter Bärtschi, Schweizerische Nationalbahn (SNB), in: Historisches Lexikon der Schweiz HLS, <https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/042013/2011-11-30/>, 11.2011, Stand 16.04.2019.
- A. Sieg der Wirtschaftsliberalen – und Zürichs, in: Neue Zürcher Zeitung, 26.07.2002.
- Schweizerische Nationalbahn, in: Wikipedia, [wikipedia.org/wiki/Schweizerische_Nationalbahn](https://de.wikipedia.org/wiki/Schweizerische_Nationalbahn), Stand 16.04.2019.



«Konkurskurve», Erddamm der Schweizerischen Nationalbahn SNB



«Konkurskurve», Erddamm der Schweizerischen Nationalbahn SNB, Satellitenbild von SO, Bild: Google Earth, 01.07.2018, (Bild Nr. D101354_32).



«Konkurskurve», Erddamm der Schweizerischen Nationalbahn SNB, Situation auf der Siegfriedkarte 1880: Die Linie der Schweizerischen Nationalbahn SNB zweigt südlich des Dorfs Seebach nach W ins Furtal ab, die Linie der Schweizerischen Nordostbahn-Gesellschaft NOB hingegen führt nach S über Oerlikon weiter nach Zürich, 01.01.1880 (Bild Nr. D101354_34).

«Konkurskurve», Erddamm der Schweizerischen Nationalbahn SNB



«Konkurskurve», Erddamm der Schweizerischen Nationalbahn SNB, Flugaufnahme von W, ETH-Bildarchiv, Sign. LBS_H1-023752, 26.06.1963 (Bild Nr. D101354_35).



«Konkurskurve», Erddamm der Schweizerischen Nationalbahn SNB, nordöstlicher Bereich, Ansicht von SO, 26.10.2018 (Bild Nr. D101354_33).