**Zeitschrift:** Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 29 (1913)

**Heft:** 28

**Rubrik:** Allgemeines Bauwesen

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 31.12.2025

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

# Allgemeines Bauwesen.

**Bauliches aus dem zürcherischen Kantonsrat.** Am Montag den 13. Oktober beginnen die Verhandlungen über folgende Baugeschäfte: 1. Bau eines Spitals für Frauenkrankheiten. 2. Erweiterungsbauten in Neu-Rheinau.

**Über die Bauten des Verbandes ostschweizerischer Genossenschaften in Winterthur,** an der Haldenstraße, wird berichtet: Werkstätte, Maschinensaal, Autogarage und Straße sind seit geraumer Zeit fertig. Die zweite Gebäudereihe mit Büro für den Betriebsleiter, einer Wohnung und den großen Räumen für die Mühlen und das Futtermittellager geht auch in der Inneneinrichtung ihrer Vollendung entgegen. Es liegen Pläne vor für das letzte noch eines Umbaues harrende Gebäude in der neuen Liegenschaft. In dem einstöckigen Haus längs der Haldenstraße soll ein Verkaufslokal für allgemeine Waren nebst Lagerraum und Depothalterwohnung eingerichtet werden. Der vorliegende Kostenvoranschlag erfährt etliche Abstriche. Für das Magazin im Hauptgebäude und den Betrieb an der Haldenstraße wird die Anschaffung zweier Kontrolluhren, die Arbeitsbeginn und Arbeitsschluß jedes Angestellten nachweisen, beschlossen.

**Bauliches aus Nidau** (Bern). Die ehrwürdige Kirche von Nidau ist diesen Sommer einer gründlichen Renovation unterzogen worden. Diese Arbeiten, die ihrer Vollendung entgegengehen, sind veranlaßt worden durch die bedenkliche Neigung des Turmes, die einen Einsturz befürchten ließ. Die Gefahr ist durch ausreichende Verstärkungen abgewendet worden. Es hat sich dabei gezeigt, daß der Turm schon beim Bau aus der Senkrechten gewichen sein muß. Man erkannte dies aus dem obersten Mauerring, der das Bestreben zeigt, wieder die senkrechte Richtung einzuhalten. Die Abweichung des ganzen Turmes von der Senkrechten beträgt 180 cm; es könnte dies ohne Abtragen des Turmes nicht korrigiert werden, so daß Nidau auch künftig seinen „Turm von Pisa" behält.

Das Wachsen des Eisenbahnerquartiers hat eine neue Zihlüberbrückung als wünschbar erscheinen lassen, wodurch das neue Quartier eine direkte Verbindung mit dem Städtchen erhielte. Das Projekt wird gegenwärtig studiert.

**Kirchenrenovation in Wynau** (Bern). Dieser Kirchgemeinde wurde an die zu 18,200 Franken veranschlagten Kosten der Wiederherstellung ihrer Kirche ein Bundesbeitrag von 30 % zugesichert, höchstens Fr. 5460.

**Neue Alpenstraßen im Kanton Bern.** Das Grünenbergsträßchen, die Verbindung zwischen Schangnau und Habkern, geht seiner Vollendung entgegen, so daß die Übergabe in der nächsten Zeit an die Gemeinden Schangnau, Eriz und Habkern erfolgen kann. Erbauer ist die Firma Zürcher & Cie. Das Sträßchen führt durch idyllische Tälchen und schöne Alpweiden und es wird dem Verkehr zwischen Emmental und Oberland einen neuen Impuls geben. Die Arbeiten an dem Alpensträßchen Röthenbach-Rysersegg sind ebenfalls im Gange. Auch das romantische Hilferntälchen erhält eine bessere Verbindung durch den Bau eines Sträßchens, abzweigend von der Straße Wiggen—Marbach.

**Bauliches aus Biel** (Bern). Kein Teil der Altstadt hat in den letzten zwei Jahrzehnten eine so durchgreifende Modernisierung erfahren wie die Nidaugasse, eine der Hauptverkehrsadern der Stadt. Wo ehedem unansehnliche, schmale Giebelhäuser gestanden, erheben sich jetzt stattliche, modern eingerichtete Gebäude. Die Straße ist im Laufe der Jahre auch bedeutend gegen den Zentralplatz hin verlängert worden. Im März nächstkünftig wird auch das bestbekannte Haus zum „Storchen" umgebaut mit dem Hauptzweck der Verbesserung und namentlich wesentlicher Erweiterung der Wirtschaftslokalitäten. Das bisherige Restaurant wird um einen Meter höher und auf der Westseite ein großer Saalbau angeschlossen, der fast den ganzen Hofraum in Anspruch nehmen wird. Das Magazin nebenan wird um den Hausgang verbreitert, der auf die Westseite verlegt wird. Noch andere Verbesserungen sind im Plan vorgemerkt, die aber weniger allgemeines Interesse haben. Der Umbau ist Herrn Architekt Schwarz übertragen.

**Bahnstationsbauten in Flüelen** (Uri). Dem „Amtsblatt" ist zu entnehmen: Von dem Entscheid des eidgenössischen Eisenbahndepartementes vom 10. September 1913 über die Vorlage der S. B. B. betreffend Erstellung eines Umladegeleises samt Zufahrten am See auf der Station Flüelen wird Notiz genommen. Daraus geht hervor, daß zufolge der herwärtigen wiederholten Eingaben in der Hauptsache folgende Begehren zugestanden werden: 1. Erstellung des Verladeplatzes an seinem seeseitigen Ende in 10 m Breite, statt 5 m, zur Ermöglichung der spätern Erstellung eines zweiten Geleises; 2. Erstellung eines Geleiseanschlusses nach den Trajektschiffen und Benützung desselben für Bahnmanöver; 3. Sicherung der Schiffe durch Anbringung der nötigen Anbinderinge und Pfähle; 4. Erstellung eines kleinen Aufenthaltslokales für das Verladepersonal; 5. Anbringung einer Wage für direkte Abfertigung der geladenen Wagen, Erstellung eines Abortes und Trink- und Waschbrunnens; 6 Verbreiterung der Zufahrtsstraßen auf 4 m, Vertiefung des Seegrundes durch Ausbaggerung, sowie genügende und zweckentsprechende Beleuchtung.

**Nationaldenkmal in Schwyz.** In ihrer dritten diesjährigen in Zürich und München abgehaltenen Sitzung hat die Eidgenössische Kunstkommission beschlossen: „Die Kunstkommission empfiehlt dem Bundesrate das Projekt der Herren Zimmermann und Hartmann zur Ausführung, unter Zugrundelegung des beifolgenden Kostenvoranschlages und Subventionsgesuches von 997,000 Fr. Sie erklärt sich für den von der Jury angenommenen und vom Komitee vorgeschlagenen Entwurf unter dem Vorbehalte einer Prüfung der endgültigen Pläne."

**Vom Bauprogramm für das neue Museum in Basel** wird berichtet: Freudig zu begrüßen ist vor allem das Bestreben, den konkurrierenden Architekten in der künstlerischen Ausgestaltung völlige Freiheit zu lassen und ihn nirgends in ein festgelegtes Schema zu zwängen. Das zeigt sich schon in der Bestimmung des Bauplatzes, als den einfach ein Teil des Schützenmattparkes bezeichnet wird. Daß dabei nur eine Lösung Aussicht auf Erfolg hat, die auf den Park selbst gebührende Rücksicht nimmt, ist wohl selbstverständlich.

In seinem inneren Aufbau wird das Museum auf die zwei Hauptmeister gestellt werden, deren Werke seinen Ruhm bilden: Böcklin und Holbein der Jüngere. Um den ersteren gruppieren sich die Modernen, um den letzteren die alten Meister unserer Galerie. An alten Meistern zählt das Programm 568 Bilder, bestehend aus 216 Bildern oberdeutscher und schweizerischer Meister des 15. bis 18. Jahrhunderts, aus 74 Bildern fremder Meister und aus 278 Bildern der Sammlung Bachofen, der großartigen Stiftung von Herr und Frau Professor Bachofen, die sich gegenwärtig noch im Hause von Frau Prof. Bachofen am Münsterplatze befindet und vorwiegend aus alten Meistern besteht. Bei der Beleuchtung der Räume ist bemerkenswert, daß das Laternenlicht und das durch hochliegende Seitenfenster einfallende Licht, wie dies das Linder-Bercher'sche Projekt auf Grund neuester Erfahrungen zum ersten Male für unser Kunst-

museum an Stelle des üblichen Oberlichtes vorschlug, nun auch im Programm zugelassen und für einzelne Räume sogar direkt vorgeschrieben ist. Neben die Gemäldegalerie tritt das Kupferstichkabinett mit seinen reichhaltigen und kostbaren Beständen von Stichen, Handzeichnungen, Kartons usw., sowie der Reproduktionensammlung. Da es seinem Charakter nach in besonderem Maße dem Studium der Kunstbeflissenen zu dienen bestimmt ist, soll es mit den Arbeits- und Verwaltungsräumen des Museums in enger Verbindung stehen. Diese wiederum umfassen die verschiedenen Büros und Sitzungszimmer, das kunsthistorische Seminar, einen Lesesaal mit Bibliothek und einen Vortragssaal für 100 Personen, die alle von einem Nebenausgange aus zugänglich sein müssen, in dessen Nähe die Hauswartwohnung liegt. Endlich gehören dazu noch Magazine, Kistenräume und Werkstätten für den Bedarf des Museums. Von den außerdem erforderlichen Nebenräumen, wie überhaupt von der ganzen Museumsanlage hat ja das Linder-Bercherische Projekt bereits ein anschauliches Bild gegeben, sodaß auf eine weitere Aufzählung füglich verzichtet werden kann. Einen Maßstab für die vorhandenen Bedürfnisse gewähren die Angaben über die erforderlichen Wandflächen der Ausstellungsräume in laufenden Metern. Im ganzen sind hiefür 957 m vorgesehen, wobei auch der voraussichtliche Zuwachs der nächsten 20 Jahre inbegriffen ist. Das Programm für ein Museum auf der Elisabethenschanze forderte noch 615 m, während das Linder-Bercherische Projekt 738 m gewährte. Die jetzigen Raumforderungen übertreffen also die früheren um mehr als 50 %. Es erklärt sich das weniger aus dem rapideren Wachstum der Sammlungen, als daraus, daß die Forderungen für ein Museum auf der Elisabethenschanze zu sehr reduziert werden mußten, während sie jetzt eher reichlich bemessen sind. Nach dem, was uns das Programm verheißt, steht einem Neubau, der allen, den künstlerischen wie den praktischen Bedürfnissen genügt, nichts mehr im Wege, sofern die Erwartungen nicht enttäuscht werden, die wir in unsere Architekten zu setzen berechtigt sind.

**Das definitive Projekt für die Erstellung einer Friedhofkapelle in Herisau** (Appenzell A.-Rh.), das vom Gemeindebaumeister vorgelegt wurde, erhielt vom Gemeinderat mit dem zudienenden Kostenvoranschlag die Genehmigung. Der Grundriß sieht eine Abdankungskapelle für 82 Sitzplätze vor, deren Zahl durch Ausziehbänke noch um ca. 14 vermehrt werden kann. Im Anbau befindet sich die Leichenhalle. Die Architektur ist einfach, aber würdig gehalten, sodaß der Bau zur Verschönerung des Friedhofes dienen wird. Der oberhalb der Kapelle sich befindliche Garten ist als Urnenheim vorgesehen. Die Grundrißanlage ist so gelöst, daß später ohne Schwierigkeit oder Umbauarbeiten ein Krematorium angegliedert werden kann. Der Kostenvoranschlag beziffert sich auf Fr. 77,000 gegenüber Fr. 100,000 für das erste Projekt, welches als Monumentalbau gedacht war. Der Gemeinderat beschloß, die Frage der Erstellung einer Abdankungskapelle einer im November zu veranstaltenden Gemeindeversammlung zu unterbreiten, sofern sich die Kirchgemeinde zu einer Beitragsleistung von mindestens Fr. 25,000 verpflichtet.

**Am Bahnhofneubau in St. Gallen** wird gegenwärtig eifrig am innern Ausbau gearbeitet, um das neue Aufnahmegebäude auf den festgesetzten Termin fertig stellen zu können. Das neue Aufnahmegebäude für die Nebenbahnen erhält gegenwärtig den Dachstuhl und in wenigen Tagen wird auch dieser Bau, der sich recht gefällig ausnimmt, unter Dach gebracht sein. Ohne Verzögerung soll dann mit dem innern Ausbau der Parterreräume, die für Bahnzwecke benötigt werden, begonnen werden.

Inzwischen ist denn bereits auch mit dem Legen der Geleise für den zukünftigen Schmalspurbahnhof begonnen worden, damit speziell die Appenzeller Straßenbahn so rasch als möglich hier einfahren kann. Im gleichen Momente wird dann auch die bisherige Bahnhofanlage im künftigen Bahnhofplatze verschwinden, so daß unverweilt mit der Anlage des neuen eigentlichen Bahnhofvorplatzes begonnen werden kann.

**Bauliches aus Lugano** (Tessin). Lugano schreitet mächtig vorwärts, jedes Jahr sind neue Errungenschaften zu verzeichnen, welche die Königin des Ceresio immer mehr zu einem Fremdenplatz ersten Ranges heranbilden. Namentlich in baulicher Beziehung ist Hervorragendes geleistet worden. Wie von einem Zauberstab herbeigeschaffen, sind ganze Villenquartiere erstanden. So z. B. die Via Mazzini im Westend von Lugano, wo längs der Hügelpromenade vom Hotel du Parc an bis zum Palazzo Piccoli (englisches Konsulat) eine ganze Reihe schöner, ja prunkhafter Villen erbaut wurden, so z. B. Villa von Bülow, Villa Graf Potocky, Villa des deutschen Konsuls, Villa Primavesi, Villa Gelpke, Villa Dr. Winzeler, Villa Dr. Vinassa, Villa Noroni, Villa Beretta, die Villas der Gargantinis und Soldati, welche mit fürstlichem Prunk die edelsten Linien der lombardischen Baukunst vereinigen. Doch nicht nur im aristokratischen Westen, sondern auch im Zentrum der Stadt entsteht Prachtbau um Prachtbau. Das alte Palais des Prinzen Isenburg an der Bahnhofstraße ist von Grund auf renoviert und dekoriert worden, weiter unten breitet sich der neue Corso Pestalozzi aus, um sich an die reichausgestattete Via Pasquale Lucchini und Via Argentina anzuschließen. Zwischen dem Kursaal und dem neu eröffneten wundervollen Stadtpark Ciani hat der schon oben genannte argentinische Millionär Gargantini ein großes Bauterrain mit einem Kostenaufwand von anderthalb Millionen erworben und erstellt darauf drei Paläste für weitere drei bis vier Millionen. Die alte Brasserie Saal am großen Platz heißt nun „Gambrinus", sie wurde vergrößert und in künstlerischer Weise durch die beiden trefflichen Landschaftsmaler Galbusera und Berta ausgeschmückt. Das neue Postgebäude mit den Fresken des Altmeisters Barzaghi und den Marmorreliefs unseres Chiattoni wird allgemein bewundert; in nächster Nähe der Post hat der Besitzer des Gambrinus, Herr Hunziker, aus dem alten „Central" ein freundliches, elegantes modernes Restaurant und Hotel geschaffen, das namentlich von Schweizergästen und Kaufleuten sehr besucht und gerühmt wird. Das alte Quartier bei der St. Antonius Kirche ist auch vollständig umgebaut worden und an Stelle des alten Gemäuers erheben sich die Paläste des Herrn Canza. In Lugano-Paradiso baute Herr Burkhardt-Spillmann neben seinem Hotel Europe eine elegante Dependance mit großen Kaufläden, so einem längst gefühlten Bedürfnis abhelfend, denn nun werden die dortigen Saisongäste und Villenbesucher nicht mehr gezwungen sein, wegen jeder Kleinigkeit bis nach Lugano gehen zu müssen, auch in Paradiso wird man alle möglichen Mode- und Luxusartikel einkaufen können.

Auch am Quai Vincenzo Vela verschwinden allmählich die alten unschönen Häuser, um stolzen Neubauten Platz zu machen. Der Palast der Dampfschiffahrtsgesellschaft, ein Werk unseres Mitbürgers Architekt Otto Maraini, spiegelt seine vornehm gehaltene Fassade in den Wellen des Sees; in seinem Erdgeschoß befinden sich die Bureaux von Thoms Cook, das Office d'Information, die Comptoirs der Schweizerischen Kredit-Anstalt, der Banque Suisse-Américaine und der Banca Svizzera Italiana 2c.; hundert Schritte weiter leuchten die Konzert-Terrassen

des aristokratischen Caffe Riviera und Restaurant Sportsmann, immer dicht besetzt von einer Menge internationaler eleganter Gäste.

**Wegbaute im Tessin.** Dem Kanton Tessin wurde auf die zu 97,000 Fr. veranschlagten Kosten für die Erstellung eines Weges in der Gemeinde Robasasso ein Bundesbeitrag von höchstens 19,400 Fr. zugesichert.

**Kirchenrenovation in Genf.** Dem Kanton Genf wurde zuhanden der protestantischen Kirchgemeinde Genf an die zu 6000 Fr. veranschlagten Kosten der archäologischen Untersuchung und der Planaufnahme über den Temple de la Madelaine ein Bundesbeitrag von 40 % zugewiesen im Betrag von 2400 Franken.

---

# Umbau der linksufrigen Zürichseebahn.

Über die Stellungnahme des Stadtrates der Stadt Zürich zu den Vorschlägen der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen über den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn und das neue Vertragsprojekt VI (1913) werden folgende Mitteilungen gemacht:

Gegen Ende des Jahres 1910 kam zwischen der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen und dem Stadtrate von Zürich ein Vertrag über den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich zustande. Danach erklärte sich die Generaldirektion bereit, den Umbau resp. die Verlegung der Bahnstrecke nach dem städtischen Tiefbahnprojekt VIII (1910) mit Station Enge an der Bederstraße auszuführen.

Große Vorteile waren es, welche die städtischen Behörden von jeher bewogen hatten, dieses Tiefbahnprojekt in den Vordergrund zu stellen. Da es bei diesem Projekte möglich war, sowohl das Gütergeleise der Sihltalbahn als auch die Personengeleiseanlage, die sich zurzeit noch im Selnau befindet, in die neue Station Enge der Bundesbahnen zu verlegen, wurde das Gebiet links und rechts der Sihl von Geleisen frei. Dieser Umstand ist für die Stadt Zürich nicht bloß von großer finanzieller Tragweite, sondern damit wurde auch eine wichtige städtebauliche Frage befriedigend gelöst, indem das Gebiet zwischen Wiedikon und der Sihl und das Land rechts der Sihl der Bebauung — ungehindert von Geleisen — erschlossen wurde. Dabei betrugen die Kosten der Verlegung aller Sihltalbahngeleise in die neue Station Enge nicht mehr als der bei andern Projekten vorgesehene neue Anschluß des Gütergeleises allein. Von Bedeutung war auch der Umstand, daß — nach übereinstimmenden Berechnungen von Bahn und Stadt — das Tiefbahnprojekt an der Bederstraße am billigsten zu stehen kam. Da der städtische Aversalbeitrag an die Gesamtverlegungskosten sich nach der Höhe der Netto-Baukosten richtete, hatte die Stadt gewiß ein großes Interesse, bei sonst gleichen Verhältnissen ein billiges Projekt vorzuziehen. Dieses städtische Projekt hatte aber auch seine Nachteile; sie sind hauptsächlich durch die Sitzungsberichte des Ingenieur- und Architektenvereins, sowie des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zur allgemeinen Kenntnis gelangt. Namentlich wurde geltend gemacht, die neue Stationsanlage in der Enge bilde einen unschönen Einschnitt, sei beidseitig von haushohen Mauern mit anschließenden Böschungen umgeben. Das Aufnahmsgebäude in der Enge sei exzentrisch zu den Perrons gelegen, es sei verlocht und nur schwer bewohnbar. Die Durchtunnelung der Moräne schließe große Schwierigkeiten in sich, Mehrkosten von gewaltigen Beträgen seien die Folge. Die Stationsanlage Enge sei schwer auffindbar.

Nach der ganzen Sachlage erschien es damals angezeigt, das städtische Projekt aufzugeben. Die Generaldirektion hatte allerdings erklärt, sie führe jedes der in Frage stehenden Projekte aus, sie überlasse die Wahl der Stadt Zürich. Die Generaldirektion machte aber kein Hehl daraus, daß sie sich für das städtische Projekt VIII nicht „erwärmen" könne. Auch angesichts der großen Opposition gewichtiger Gegner hätte ein weiteres Verfechten dieses Projektes trotz seinen großen Vorteilen nur eine Verschleppung der endlichen Lösung dieser Frage bedeutet.

Neben diesem Projekt VIII war von jeher das sogenannte Grütlistraßenprojekt (Projekt VI) als das erkannt worden, bei dem die städtischen Interessen noch am besten gewahrt würden. Das Tiefbauamt erhielt den Auftrag, zu versuchen, die großen Vorzüge seines früheren Projektes auf dieses nun in den Vordergrund tretende Grütlistraßenprojekt zu übertragen. Das Resultat dieser Projektarbeiten — unter Verwertung eines Vorschlages von dritter Seite — war eine neue Variante VI (1912), die im Dezember des verflossenen Jahres der Generaldirektion unterbreitet wurde und, soweit die Strecke Sihl bis Wollishofen in Frage kommt, als Grundlage für die neue Projektvorlage VI (1913) diente, welche dem Stadtrate am 20. Juni 1913, zugleich mit einem neuen Vertragsentwurf, zuging.

Die erwähnenswerten Vorzüge dieses neuen Vertragsprojektes sind folgende: Der Umstand, daß die neue Stationsanlage Enge etwas mehr gegen den See hin gerückt wurde, hat den großen Vorteil, daß sich wegen des besseren Anpassens an die bestehenden topographischen Verhältnisse die Ausmaße für Erdaushub und Mauerwerk um ein Bedeutendes vermindern. Die entsprechenden Zahlen seien den Voranschlägen der Schweizerischen Bundesbahnen entnommen:

| | Erdaushub für die Station Enge m³ | Mauerwerk für die Station Enge m³ |
|---|---|---|
| Projekt VI (1908) | 220,000 | 33,000 |
| „ VI (1911) | 97,000 | 9,200 |
| „ VIII (1910) (Altes Vertragsprojekt) | 311,000 | 22,000 |
| Projekt VI (1913) (Neues Vertragsprojekt) | 40,000 | 7,500 |

Dabei ist allerdings zu erwähnen, daß beim neuen Vertragsprojekt der Weglassung der Eilgutanlage ein kleiner Teil dieser Reduktion zuzuschreiben ist und daß beim alten Vertragsprojekt die offene Stationsanlage etwa 70 m länger war als beim neuen.

Die Station Enge ist gegen die Seestraße zu zum weitaus größten Teil ganz offen; die Perrons liegen auf der gleichen Höhe wie die Seestraße. Die Stützmauern gegen den Hügel hin haben eine mittlere Höhe von bloß sechs Meter, an einer Stelle, nämlich beim Parkring, steigt dieses Maß auf im Maximum acht Meter. Das Aufnahmsgebäude, das an einem großen freien Platze liegt, befindet sich in der Mitte der Stationsanlage; die zentrale Lage, auf die so großes Gewicht gelegt wird, ist hier also eingehalten. Die Einführung der Güter- und Personengeleise der Sihltalbahn in die neue Station Enge der Bundesbahnen ist auch hier möglich; der Sihltalbahn kann eine geräumige, übersichtliche Stationsanlage zur Verfügung gestellt werden, die selbst den Bedürf-