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

Artikel: Umbau der linksufrigen Zürichseebahn

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-576979

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: 16.10.2025

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

des aristokratischen Casse 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.

Richenrenovation in Genf. Dem Kanton Genf wurde zuhanden der protestantischen Kirchgemeinde Genf an die zu 6000 Fr. veranschlagten Kosten der archäoslogischen Untersuchung und der Planaufnahme über den Temple de la Madelaine ein Bundesbeitrag von $40^{\circ}/_{\circ}$ zugewiesen im Betrag von 2400 Franken.

Umbau der linksufrigen Zürichseebahn.

Aber 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 Tiesbahnprojekt VIII (1910) mit Station Enge an der Bederstraße auszusühren.

Große Vorteile maren es, welche die ftadtischen Behorden von jeher bewogen hatten, dieses Tiefbahnprojekt in den Bordergrund zu stellen. Da es bei diesem Projekte möglich war, sowohl das Gütergeleise der Sibltalbahn als auch die Personengeleiseanlage, die sich zurzeit noch im Selnau befindet, in die neue Station Enge der Bundesbahnen zu verlegen, murde das Gebiet links und rechts der Sihl von Geleisen fret. Dieser Umstand ist für die Stadt Zürich nicht bloß von großer finanzieller Tragweite, sondern damit wurde auch eine wichtige städte-bauliche Frage befriedigend gelöft, indem das Gebiet zwischen Wiedikon und der Sihl und das Land rechts ber Sihl der Bebauung — ungehindert von Geleisen erschlossen wurde. Dabei betrugen die Koften der Berlegung aller Sihltalbahngeleise in die neue Station Enge nicht mehr als der bei andern Projekten vorgesehene neue Unschluß des Gutergeleises allein. Bon Bedeutung war auch der Umftand, daß — nach übereinstimmenden Berechnungen von Bahn und Stadt — bas Tiefbahnprojekt an der Bederstraße am billigsten zu stehen tam. Da der ftädtische Aversalbeitrag an die Gesamtverlegungskoften sich nach der Höhe der Netto-Baukoften richtete, hatte die Stadt gewiß ein großes Interesse, bei sonft gleichen Verhältniffen ein billiges Projekt vorzuziehen. Dieses städtische Projekt hatte aber auch seine Nachteile; fie find hauptsächlich durch die Sigungs-berichte des Ingenieur- und Architeftenvereins, sowie des Berwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zur allgemeinen Kenntnis gelangt. Namentlich wurde geltend gemacht, die neue Stationsanlage in der Enge bilde einen unschönen Einschnitt, set beidsettig von haushohen Mauern mit anschließenden Böschungen umgeben. Das Aufnahmsgebäude in der Enge set erzentrisch zu den Perrons gelegen, es set verlocht und nur schwer bewohnbar. Die Durchtunnelung der Morane schließe große Schwierigkeiten in sich, Mehrkoften von gewaltigen Beträgen seien die Folge. Die Stationsanlage Enge sei schwer auffindbar.

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

Neben biesem 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 Tiesbauamt erhielt den Auftrag, zu versuchen, die großen Borzüge seines früheren Projektes auf dieses nun in den Bordergrund tretende Grütlistraßenprojekt zu übertragen. Das Resultat dieser Projektarbeiten — unter Verwertung eines Vorschlages von dritter Selte — war eine neue Bariante VI (1912), die im Dezember des verslossenen Jahres der Generaldirektion unterbreitet wurde und, soweit die Strecke Sihl dis Bollishosen 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 Borzüge dieses neuen Bertragsprojektes sind folgende: Der Umstand, daß die neue Stationsanlage Enge etwas mehr gegen den See hin gerückt wurde, hat den großen Borteil, daß sich wegen des besseren Anpassens an die bestehenden topographischen Berhältnisse die Ausmaße für Erdaushub und Mauerwerk um ein Bedeutendes vermindern. Die entsprechenden Zahlen seien den Boranschlägen der Schweizerischen Bundesbahnen entnommen:

	Erdaushub für die	Mauerwerk für die
	Station Enge m ³	Station Enge
Projekt VI (1908)	220,000	33,000
" VI (1911)	97,000	9,200
" ATTT (TOTO)	311,000	22,000
(Altes Vertragsprojekt)		
Projekt VI (1913)	40,000	7,500
(Neues Bertragsprojekt)		

Dabei ist allerdings zu erwähnen, daß beim neuen Bertragsprojekt 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 ift gegen die Seeftraße zu zum weitaus größten Teil ganz offen; die Perrons liegen auf der gleichen Höhe wie die Seeftraße. 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, besindet 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 Bersügung gestellt werden, die selbst den Bedürs-

niffen der Zukunft genügt. Damit ift auch der Hauptvorteil, durch den das alte Vertragsprojekt VIII den städtischen Interessen so gut entsprach, auch beim neuen Vertrags Projekt vorhanden. In der letten Zeit wurde von einer Seite der Vorschlag gemacht, das Gütergeleise der Sihltalbahn in tiefer Lage wieder in Wiedikon anzuschließen und den Selnaubahnhof in die neue Station Wiedikon zu verlegen. Gewichtige Gründe ließen es angezeigt sein, an der alten Idee, diesen Anschluß in der neuen Station Enge zu suchen, festzuhalten. Bor allem kommt dabei in Betracht, daß die Generaldirektion diesen Vorschlag entschieden ablehnte. Zudem fällt schwer ins Gewicht, daß die maßgebenden technischen Organe diefer Nebenbahn sich ebenso entschieden für einen Anschluß in der Enge als gegen einen solchen in Wiedikon ausgesprochen haben. Und es ist auch leicht verständlich, daß die Sihltalbahn es vorzieht, in einer Station an die Hauptbahn angeschlossen zu werden, auf welcher mit wenigen Ausnahmen alle Züge halten, als in einer Station, die bloß dem Lokalverkehr dient. Auch ift darauf hinzuweisen, daß bei einer Einführung der Sihltalbahn nach Gießhübel von Wiedikon her die Freiheit im Bebauungeplan links der Sihl wiederum eine beschränkte ist; es muß durch unnötig breite Straßen und Bläte zu viel Rücksicht auf den Tunnel Wiedikon-Gieghübel genommen werden.

Lom bahntechnischen Standpunkt aus seien folgende Borteile genannt: Die ganze Stationsanlage Enge fann nach dem See entwäffert werden, mahrend bei andern Barianten des Grütliftragenprojektes und auch beim Tiefbahnprojekt auf bestehendem Tracee das gesamte Abwasser in einem großen Kanal längs der Bahn bis zum Anschluß an die städtische Entwässerung an der Hardstraße geführt werden mußte. Das neue Tracee ift das schlankeste von allen Verlegungsvarianten, es ist auch um über 200 m fürzer als die bestehende Bahnstrecke. Auch die Nivellette ist sehr günstig. Während beim alten Vertagsprojekt Steigen und Fallen 16,60 ausmachten, vermindert sich dieses Maß beim neuen Projekt auf 12,60. Von großer Bedeutung ist auch der Umftand, daß der Bollishofener = Tunnel auf eine große Lange offen ausgeführt wird. Das Gebiet über diesem Tunnelstück wird von der Bahn erworben, kann im Besitz der Bahn bleiben, so daß für alle Zukunft die großen Nachteile im Betrieb der Bahn beim Unterfahren fremder Grundstücke ausgeschloffen find. (Man erinnere sich an die Erfahrungen beim Tunnel der rechtsufrigen Zürichseebahn). Daß bei der neuen Wahl des Tracces zwischen Enge und Wollishofen eine verhältnismäßig billige Berbreiterung der Seeftraße auf eine große Länge möglich ift, set, wenn es auch nur von ganz nebensächlicher Bedeutung ift, immerhin erwähnt. Diese Vorteile, an denen Bahn und Stadt beteiligt find, werden noch ergangt durch verschiedene für die Bahn sehr günftige Anderungen, welche bei der Neubearbeitung des ganzen Projektes durch die Bundesbahnen angebracht worden find, die jedoch für die Stadt erhebliche Nachteile in sich schließen. wurden auf der Strecke Langstraße bis nach Wiedikon die früher vorgesehenen Ginschnittsmauern zum großen Teil durch Boschungen ersett, teils um die Gesamtkoften zu reduzieren, teils um für die Bufunft die Möglichkeit für Vergrößerungen zu wahren. Auch die Vergrößerungsanlagen des Hauptbahnhofes und die vorgesehene Erftellung einer großen Lokomotiv-Remise haben wesentliche Anderungen bedingt. Der Stadt Zürich entstehen daraus für die Durchführung der vorgesehenen Parallelstraße längs der Bahn Mehrkosten im Betrage von über 500,000 Fr. Um eine genügende Vergrößerung der Station Wollishofen, die schon wegen des Wegfalls bes Eilgutdienstes in Enge ein Bedürfnis ist, zu ersmöglichen, wird nach dem neuen Projekt der Ansschluß an das bestehende Tracee, statt wie beim alten Vertragsprojekt bei Am. 5,450 schon etwa 250 Meter früher gesucht. Auf diese Länge ist nun die Verlegung der Bahn weniger durchsührbar als früher; eine Folge davon ist, daß die vorgesehene Verbindung zwischen der Seestraße und dem neuen Mythenquai bedeutend teurer zu stehen kommt als bei den frühern Annahmen.

Es ist nun aber zu betonen, daß die genannten Nachteile kein besonderes Merkmal gerade die ses neuen Vertragsprojektes sind, sondern daß diese Aenderungen, die in den seit 1910 neu aufgetauchten Bahnbedürfnissen ihren Grund haben, bei allen Tiesbahnprojekten angebracht werden müßten. Diese Nachteile sind auch vorwiegend sinanzieller Natur und es wird Sache der Beratung in den bereits angebahnten Verhandlungen mit der Generaldirektion sein, für eine billige Verückssichtigung derselben besorgt zu sein.

Neue Spitalbauten des Kantons Zürich.

Nach einem vom Regierungsrat an den Kantonsrat gerichteten, und der Volksabstimmung zu unterbreitenden Antrag ift für Erweiterung der kantonalen Krankenanstalten in Winterthur ein Betrag von 602,000 Fr. in Aussicht genommen. Damit ist aber das Bedürfnis nicht erschöpft. In ebenso dringlicher Weise macht sich die Notwendigkeit einer Erweiterung des Frauenspitals in Zurich und der Unftalt für Geiftestrante in Rheinau geltend. Es ift sehr zu bedauern, daß diese ungewöhnlich großen Anforderungen an die öffentlichen Mittel gerade zu einer Zeit sich geltend machen, da trot einer Erhöhung des Steuersußes die Staatsrechnungsdefizite sich wieder anmelden, die Ausgaben der Gemeinden fortwährend steigen und die allgemeine wirtschaftliche Lage eine recht unbefriedigende ift. Allein das Bedürfnis ift nicht von heute, es befteht schon lange; feine Befriedigung mußte zurückgedrängt werden, weil andere Unsprüche im Vordergrund ftanden und ein Recht hatten, gehört zu werden. Daß eine Erweiterung der kantonalen Beilund Bersorgungsanstalten sich ohne Not nicht mehr welter hinausschieben läßt, das wiffen unsere Gemeinden, welche bei dem gegenwärtig bestehenden Blagmangel mit ihren versorgungsbedürftigen Ungehörigen vielfach in der größten Verlegenheit sich befinden. Um sich ein Bild von dem zu machen, mas in den nächsten Jahren an

Joh. Graber, Eisenkonstruktions - Werkstätte Winterthur, Wülflingerstrasse. — Telephon.

Spezialfabrik eiserner Formen

Zementwaren-Industrie.

Silberne Medaille 1906 Mailand.
Patentierter Zementrohrformen - Verschluss

Spezialartikel Formen für alle Betriebe.

Eisenkonstruktionen jeder Art.

Durch bedeutende Vergrösserungen 1956 höchste Leistungsfähigkeit.