

**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:** 16.01.2026

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

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 zu stande. Danach erklärte sich die Generaldirektion bereit, den Umbau resp. die Verlegung der Bahnstrecke nach dem städtischen Tiefbahuprojekt VIII (1910) mit Station Enge an der Bederstrasse auszuführen.

Große Vorteile waren es, welche die städtischen Behörden von jeher bewogen hatten, dieses Tiefbahuprojekt in den Vordergrund zu stellen. Da es bei diesem Projekte möglich war, sowohl das Gütergleis der Sihltalbahn als auch die Personengleisanlage, 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 Gleisen 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 Gleisen — 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 Gütergleises allein. Von Bedeutung war auch der Umstand, daß — nach übereinstimmenden Berechnungen von Bahn und Stadt — das Tiefbahuprojekt an der Bederstrasse am billigsten zu stehen kam. Da der städtische Übersalbeitrag 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. Namenslich wurde geltend gemacht, die neue Stationsanlage in der Enge bilde einen unschönen Einschnitt, sei beidseitig von haushohen Mauern mit anschließenden Böschungen umgeben. Das Aufnahmgebäude 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 Vorteile seines früheren Projektes auf dieses nun in den Vordergrund tretende Grütlistrassenprojekt zu übertragen. Das Resultat dieser Projektarbeiten — unter Berwertung eines Vorschlagess 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 Vorteile 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 Erdauhub und Mauerwerk um ein Bedeutendes vermindern. Die entsprechenden Zahlen seien den Vorschlägen der Schweizerischen Bundesbahnen entnommen:

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

Dabei ist allerdings zu erwähnen, daß beim neuen Vertragsprojekt der Weglassung der Gilgutanlage 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 Aufnahmgebäude, 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 Personengleise 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-

nissen der Zukunft genügt. Damit ist auch der Hauptvorteil, durch den das alte Vertragsprojekt VIII den städtischen Interessen so gut entsprach, auch beim neuen Vertragsprojekt vorhanden. In der letzten Zeit wurde von einer Seite der Vorschlag gemacht, das Gütergeleiste der Sihltalbahn in dieser Lage wieder in Wiedikon anzuschließen und den Selmaubahnhof 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. Vor allem kommt dabei in Betracht, daß die Generaldirektion diesen Vorschlag entschieden ablehnte. Zudem fällt schwer ins Gewicht, daß die maßgebenden technischen Organe dieser 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 ist darauf hinzuweisen, daß bei einer Einführung der Sihltalbahn nach Gießhübel von Wiedikon her die Freiheit im Bebauungsplan links der Sihl wiederum eine beschränkte ist; es muß durch unnötig breite Straßen und Plätze zu viel Rücksicht auf den Tunnel Wiedikon-Gießhübel genommen werden.

Vom bautechnischen Standpunkt aus seien folgende Vorteile genannt: Die ganze Stationsanlage Enge kann nach dem See entwässert werden, während bei andern Varianten des Grüttistraßenprojektes und auch beim Tiefbahnenprojekt 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 müßte. Das neue Tracee ist das schlankste von allen Verlegungsvarianten, es ist auch um über 200 m kürzer als die bestehende Bahnstrecke. Auch die Nivellette ist sehr günstig. Während beim alten Vertragsprojekt Steigen und Fallen 16,60 ausmachten, vermindert sich dieses Maß beim neuen Projekt auf 12,60. Von großer Bedeutung ist auch der Umstand, daß der Wollishofener Tunnel auf eine große Länge 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 Untersfahren fremder Grundstücke ausgeschlossen sind. (Man erinnere sich an die Erfahrungen beim Tunnel der rechtsufrigen Zürichseebahn). Daß bei der neuen Wahl des Tracees zwischen Enge und Wollishofen eine verhältnismäßig billige Verbreiterung der Seestraße auf eine große Länge möglich ist, sei, wenn es auch nur von ganz nebenächlicher Bedeutung ist, immerhin erwähnt. Diese Vorteile, an denen Bahn und Stadt beteiligt sind, werden noch ergänzt durch verschiedene für die Bahn sehr günstige Änderungen, welche bei der Neubearbeitung des ganzen Projektes durch die Bundesbahnen angebracht worden sind, die jedoch für die Stadt erhebliche Nachteile in sich schließen. So wurden auf der Strecke Langstrasse bis nach Wiedikon die früher vorgesehenen Einschnittsmauern zum großen Teil durch Böschungen ersetzt, teils um die Gesamtkosten zu reduzieren, teils um für die Zukunft die Möglichkeit für Vergrößerungen zu wahren. Auch die Vergrößerungsanlagen des Hauptbahnhofes und die vorgesehene Errichtung einer großen Lokomotiv-Remise haben wesentliche Änderungen 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

des Gilgutdienstes in Enge ein Bedürfnis ist, zu ermöglichen, wird nach dem neuen Projekt der Anschluß an das bestehende Tracee, statt wie beim alten Vertragsprojekt bei Km. 5,450 schon etwa 250 Meter früher gesucht. Auf diese Länge ist nun die Verlegung der Bahn weniger durchführbar 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 früheren Annahmen.

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

## Neue Spitalbauten des Kantons Zürich.

Nach einem vom Regierungsrat an den Kantonsrat gerichteten, und der Volksabstimmung zu unterbreitenden Antrag ist 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 Zürich und der Anstalt für Geisteskranke in Rheinau geltend. Es ist sehr zu bedauern, daß diese ungewöhnlich großen Anforderungen an die öffentlichen Mittel gerade zu einer Zeit sich geltend machen, da trotz einer Erhöhung des Steuerfußes die Staatsrechnungsdefizite sich wieder anmelden, die Ausgaben der Gemeinden fortwährend steigen und die allgemeine wirtschaftliche Lage eine recht unbefriedigende ist. Allein das Bedürfnis ist nicht von heute, es besteht schon lange; seine Befriedigung mußte zurückgedrängt werden, weil andere Ansprüche im Vordergrund standen und ein Recht halten, gehört zu werden. Daß eine Erweiterung der kantonalen Heil- und Versorgungsanstalten sich ohne Not nicht mehr weiter hinausschieben läßt, das wissen unsere Gemeinden, welche bei dem gegenwärtig bestehenden Platzmangel mit ihren versorgungsbedürftigen Angehörigen vielfach in der größten Verlegenheit sich befinden. Um sich ein Bild von dem zu machen, was in den nächsten Jahren an

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

## Spezialfabrik eiserner Formen

für die  
**Zementwaren-Industrie.**

Silberne Medaille 1908 Mailand.  
Patentierter Zementrohrformen - Verschluß

— Spezialartikel Formen für alle Betriebe. —

## Eisenkonstruktionen jeder Art.

Durch bedeutende

Vergrösserungen

1956

höchste Leistungsfähigkeit.