

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

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 42 (1926)

Heft: 51

Artikel: Die Verlegung der "Linksufrigen"

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-581930>

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>

gewählt, das in gefälliger Form in die Landschaft hineinpaßt und eine Höhe von neun Metern aufweist. Es besteht die Absicht, sofern sich die Finanzierung in der vorgesehenen Zeit durchführen läßt, den Turm schon im Sommer 1927 zu erstellen.

Das Kloster St. Georgen in Stein am Rhein als Museum. Am 6. März hat eine überaus stark besuchte Gemeindeversammlung von Stein am Rhein dem Vertrag über den Kauf des Klosters St. Georgen durch die Gottfried Keller-Stiftung, den Kanton Schaffhausen und die Einwohnergemeinde Stein am Rhein nahezu einstimmig zugestimmt. Der Kaufpreis für die Klosterbesitzung, die in künstlerischer und kulturgechichtlicher Beziehung sozusagen kein Gegenstück in dieser Eigenart in der Schweiz hat, beträgt 210,000 Fr. Das Kloster wird künftig als öffentliches Museum betrieben werden und soll unverkäuflich bleiben. Vor der Übergabe an die Öffentlichkeit wird das Kloster mit einem Kostenaufwand von rund 60,000 Fr. renoviert werden.

Die weitere Entscheidung liegt nun beim Grossen Rat Schaffhausen und beim Bundesrat, welch letzterer für die Gottfried Keller-Stiftung den Kredit von 105,000 Fr. zu bewilligen hat. Bis am 1. Mai sollten die Ratifikationen vorliegen.

Bauliches aus St. Gallen. (Korr.) An der Gemeinderatssitzung vom 3. März genehmigte der Rat das vom Stadtrat vorgelegte Projekt des Einbaues eines Kanals im östlichen Teil der Demutstraße im Kostenvoranschlag von 61,000 Fr. Durch diese Kanalisation soll dem Übelstande abgeholfen werden, daß die Abwässer eines ganzen Quartiers teils in offenem Graben einem Welher zur Reinigung zugeführt werden. Die heraus resultierenden Zustände waren unhaltbar geworden.

In der gleichen Sitzung wurde ein Kredit von 23,500 Franken bewilligt für die Errichtung eines Spielplatzes beim Schulhaus an der Gehrhalde. Der Platz hat allerdings nur einen Inhalt von 1400 m², kann aber für einmal nicht vergrößert oder grösser angelegt werden. Auch in diesem Fall waren die Zustände unerfreuliche geworden. Die Ableitung des Wassers und ein notwendig gewordener Bodenankauf wirkten verzögernd. Der Platz soll nach den neuesten Errungenschaften auf dem Gebiete der Anlage von Turn- und Spielplätzen erstellt werden. Neue grosse und ebenso notwendige Spielplatzanlagen sind beim Volksbad in Aussicht genommen. Zur Beschaffung von Arbeit wird es

nötig sein, noch das eine oder andere grössere Projekt demnächst in Angriff zu nehmen.

Bauliches aus Goldach (St. Gallen). (Korr.) Ein neuer Gemeindebrunnen soll demnächst auf dem so genannten Dorfplatz bei der Kirche erstellt werden. Der alte Sandsteinbrunnen ist baufällig. Man glaubte, die Arbeit irgend einem Baumelster übergeben zu können, wie es ja in den letzten Jahrzehnten oft genug gemacht wurde. Durch einen Heimatschutzfreund ließ sich die Gemeindebehörde erfreulicherweise bewegen, von einem Architekten Entwürfe anzufertigen zu lassen, mit dem Ergebnis, daß für die Ausführung die Angebote eingeholt und die Arbeiten der Firma O. Del Fabro, Kunststeingeschäft in St. Gallen, vergeben wurden. Die Ausführung hat nach dem Projekt von Herrn Architekt K. Köpplin in Rorschach zu erfolgen und soll im Laufe dieses Frühjahrs vorgenommen werden.

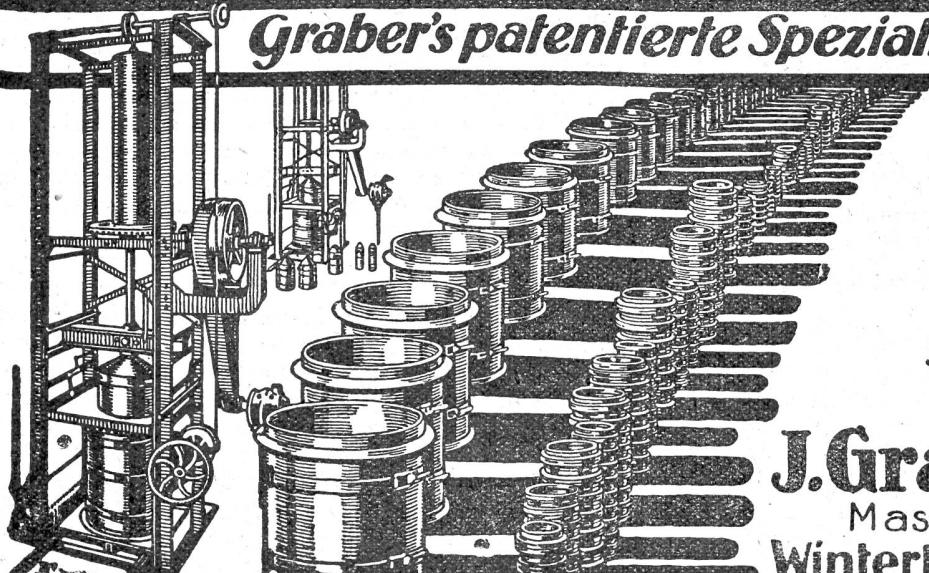
Bundesgerichtsgebäude. Der Bundesrat verlangt von der Bundesversammlung für die Möblierung des Bundesgerichtsgebäudes in Lausanne und Errichtung einer Stützmauer längs der Zufahrtsstraße zum Gebäude einen Kredit von zusammen 748,000 Fr.

Der Krankenhausneubau in Waldshut (Baden). Mit den Arbeiten zum Um- und Neubau des Waldshuter Krankenhauses wurde dieser Tage begonnen. Der frühere Anbau an das alte Spital wird zurzeit abgebrochen und auf der anderen Seite der Straße auf einem dem Spitalfonds gehörigen Gartengrundstück wieder aufgebaut. Der Neubau soll als Pfründnerhaus Verwendung finden. Nach Beseitigung des Anbaues wird mit dem Bau des neuen Krankenhauses im Anschluß an das alte Spital begonnen werden.

Die Verlegung der „Linksufrigen“.

(Korrespondenz)

Sie ist ein technisches Werk ersten Ranges. Schon die Verlegung der Sihl auf 900 m Länge und die Hebung des Flusses um im Maximum 4,60 m, insbesondere aber die Ausbildung des Überfallwerkes, hinter das der Bahntunnel Wiedikon-Enge eingebaut werden mußte, bildete eine schwere und neuartige Aufgabe, mit deren Arbeiten im Frühjahr 1918 begonnen wurde. Zum ersten Male wurde in der Schweiz hier eine Ummantelung des Tunnels mit einer Bleihaut ausgeführt. Diese Abdichtung hat sich vollkommen bewährt; der Tunnel ist



Graber's patentierte Spezialmaschinen

und Modelle
zur Fabrikation fadelloser
Zementwaren.

Anerkannt einfach
aber praktisch
zur rationellen Fabrikation unentbehrlich.

J. Graber & Co.
Maschinenfabrik
Winterthur-Veltheim

staubtrocken, und nichts verrät, daß 1 m 20 über dem inneren Gewölbescheitel das Sihlwasser fließt, als bei größerer Wassermenge das dumpfe Rollen der vom Wasser mitgeführten Steine. Das neue Trasse führt durch drei Tunneln: den Wiedikon-Tunnel von 507 m Länge, den Ullberg-Tunnel, der den eigentlichen Bergrücken auf einer Strecke von 260 m unterführt, und den Wollishofer Tunnel, der 903 m misst. Auf der übrigen umgebauten Strecke liegen die Gleise im offenen, durch Mauern und Böschungen begrenzten Einschnitt, über den sechs Straßenbrücken und ein Fußgängersteig führen.

Das Aufnahmegeräude der Station Enge ist projektiert worden von der Architektenfirma Gebrüder Pfister, deren Werk aus einem Wettbewerb preisgekrönt hervorging. Die halbkreisförmige Fassade und der segmentsförmige Vorplatz an der Seestraße sind von großer Wirkung. Das Innere des Gebäudes gliedert sich in drei Teile: die kreisrunde Schalterhalle, die nordseitig gelegenen Warterräume und die südlich angeordneten Diensträume mit dem Gepäcklokal. Der nördliche Gebäudeteil dient als Geschäftshaus und enthält auch das Postbüro. Der südliche Gebäudeteil enthält die Räume der modern ausgestalteten Bahnhofswirtschaft. Das Gebäude hat eine Frontlänge von 141 m an der Seestraße und von 60 m an der Bederstrasse; es bedeckt eine Fläche von 4000 m². Kaum eine Stadt von der Größe Zürichs kann ein so mächtiges Gebäude für einen Vorbahnhof — und Zürich hat sechs Vorbahnhöfe — ihr eigen nennen.

Das Aufnahmegeräude Wiedikon, ein Reitergebäude, liegt 7,39 m über den Bahnsteigen. Im Erdgeschoß befinden sich die Schalterhallen, die Diensträume und ein Wartesaal, das erste Stockwerk enthält zwei Beamtenwohnungen. Von der Schalterhalle führt eine breite Treppe zu den Bahnsteigen. Zwischen diesen und dem Aufgaberaum für Gepäck besorgen den Verkehr zwei Aufzüge. Unter dem Erdgeschoß befinden sich drei Gleise. In den zwischen Bahn und Straße an der Ostseite des Baues und im Keller auf dem mittleren Bahnsteig befindlichen zweit Geschossen sind Lagerräume für Gepäck und Expressgut, der Heizraum, die Räume für Transformatoren, Gleichrichter usw. untergebracht. Der

Reiterbahnhof Wiedikon ist der erste, der in so kleinen Dimensionen überhaupt ausgeführt worden ist.

Von den 12 Straßen, die die alte Linie auf Schlenenhöhe gekreuzt haben, übersetzen die neuen Linie fünf: die Hohlstraße, die Badenerstraße, die Kälbretterstraße, die Zweierstraße und die Bederstraße, auf Brücken. Für die Bäckerstraße und die Kanzleistraße, die erst in Zukunft über die Bahn geführt werden, wurden ebenfalls Brücken erstellt. Dagegen ist die Kreuzung der Bahn mit der Brauerstraße durch deren Einführung in die Hohlstraße aufgehoben worden. Alle anderen Straßen führen über die im Tunnel liegende Bahn.

Zur Stellung der Weichen und Signale sind beide Stationen mit elektrisch betriebenen Sicherungsanlagen ausgerüstet worden. Den dazu dienenden Gleichstrom liefert eine im Untergeschoß des Aufnahmegeräudes in Wiedikon untergebrachte, aus drei Gruppen bestehende Stromsammelbatterie. Das Stellwerk Enge ist in einem exakt verglasten Dienstraum des Aufnahmegeräudes, das Stellwerk der Station Wiedikon in der über den Gleisen zwischen den Bahnsteigdächern befindlichen Kabine untergebracht. Die Ladung der Stromsammelbatterie geschieht durch zwei Gleichrichter, von denen der eine vom Fahrdräht über einen Transformator mit Wechselstrom gespeist wird, während der andere, der an das städtische Drehstromnetz angeschlossen ist, als Reserve bei Störungen des Fahrstromnetzes dient und bei Störungen der Akkumulatorenbatterie die Stellwerke selbsttätig mit Strom aus dem städtischen Netz versorgt.

(Nach der „Denkschrift“ zusammengefaßt).

Die Kosten des Umbaues der linksufrigen Zürichseebahn.

Der Vorstand des Bauwesens I der Stadt Zürich gibt Auskunft über die Kosten des Umbaues der linksufrigen Zürichseebahn, die im Jahre 1913 auf 23,520,000 Franken veranschlagt wurden, worunter einen vertraglich vereinbarten Beitrag der Stadt Zürich von 3,420,000 Franken. Zufolge der Verteuerung der Materialpreise und Erhöhung der Löhne im Baugewerbe, die in der Kriegs- und Nachkriegszeit eintraten, konnte dieser Voranschlag bei weitem nicht genügen, und der Verwaltungsrat der Bundesbahnen bewilligte daher einen Nachtragskredit von 15 Millionen Franken. Die wirklichen Nettkosten (nach Abzug des Erlöses von Land- und Altmaterialverkauf und des Beitrages der Stadt) werden etwa Fr. 30,600,000 betragen. Es entfielen Fr. 9,600,000 auf die Expropriation und Fr. 13,920,000 auf die Baukosten einschließlich Bauzinsen und Verwaltungsspesen. Die eigenlichen Baukosten sind um rund 100 % teurer geworden, als sie im Jahre 1913 veranschlagt worden sind. Verschiedene Arbeiten sind in größerem Umfange als vorgesehen, ausgeführt worden. Die Vorteile, die das Werk der Stadt und der Bahn bringen wird, seien durch den großen Aufwand nicht zu teuer erkaufst worden. Die Beseitigung der verkehrshindernen und gefährlichen Niveauübergänge war eine Notwendigkeit, der man sich nicht länger entziehen durfte. Bei längerem Zuwarten wären die Kosten immer höher geworden. Die Stadt Zürich leistete gemäß Gemeindebeschuß vom November 1914 einen Beitrag von Fr. 3,420,000, und gemäß Beschlüssen des Großen Stadtrates an die Mehrkosten des neuen Stationsgebäudes Enge Fr. 200,000, und Fr. 70,000 an diejenigen des Stationsgebäudes Wiedikon, zusammen also Fr. 3,690,000. Dagegen leisteten die Bundesbahnen Fr. 70,000 Entschädigung für den nachträglichen Verzicht auf die Überführung der Brauerstraße über die Bahn, und dazu kommt ein Anteil der

