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 Kosten des Umbaues der linksufrigen Zürichseebahn

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-581931

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: 29.11.2025

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

staubtrocken, und nichts verrät, daß 1 m 20 über dem inneren Gewölbescheitel das Sihlwasser sließt, als bei größerer Wassermenge das dumpse Kollen der vom Wasser mitgesührten Steine. Das neue Trasse sührt durch drei Tunnels: den Weditoner Tunnel von 507 m Länge, den Ulmbergiunnel, der den eigentlichen Bergrücken auf einer Strecke von 260 m unterführt, und den Wollishoser Tunnel, der 903 m mißt. Auf der übrigen umgebauten Strecke liegen die Geleise im offenen, durch Mauern und Böschungen begrenzten Einschnitt, über den sechs Straßenbrücken und ein Fußgängersteig führen.

Das Aufnahmegebäude der Station Enge ift projektiert worden von der Architektenfirma Gebrit: der Pfister, deren Werk aus einem Wettbewerb preisgefrönt hervorging. Die halbkreisförmige Faffade und der fegmentförmige Vorplat an der Seeftraße find von großer Wirkung. Das Innere des Gebäudes gliedert sich in drei Teile: die freisrunde Schalterhalle, die nordseits gelegenen Warteräume und die südlich angeordneten Dienftraume mit bem Gepactlotal. Der nördliche Gebäudeflügel dient als Geschäftshaus und enthält auch das Posiburo. Der südliche Gebäudeflügel enthält die Räume der modern ausgestalteten Bahnhofwirtschaft. Das Gebäude hat eine Frontlänge von 141 m an der Seeftraße und von 60 m an der Bederftraße; es bedeckt eine Fläche von 4000 m2. Raum eine Stadt von der Große Zurichs tann ein fo machtiges Gebaube fur einen Vorbahnhof — und Zürich hat sechs Vorbahnhöfe ihr eigen nennen.

Das Aufnahmegebäude Wiedikon, ein Reitergebäude, liegt 7,39 m über den Bahnsteigen. Im Erdgeschöß besinden 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 besinden sich drei Geleise. In den zwischen Bahn und Straße an der Ostseite des Baues und im Pseiler auf dem mittleren Bahnsteig besindlichen zwei Geschossen sind Lagerräume für Gepäck und Expresgut. der Heizraum, die Räume für Transformatoren, Gleichrichter usw. untergebracht. Der



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

Von den 12 Straßen, die die alte Linte auf Schlenenhöhe gekreuzt haben, übersetzen die neue Linte fünf: die Hohlstraße, die Badenerstraße, die Kaltbreitestraße, die Äweierstraße 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.

Bur Stellung ber Welchen und Signale find beide Stationen mit elektrisch betriebenen Sicherungs: anlagen ausgerüftet worden. Den dazu dienenden Gleich: ftrom liefert eine im Untergeschoß des Aufnahmegebaudes in Wiedikon untergebrachte, aus drei Gruppen beftehende Stromfammlerbatterie. Das Stellwerk Enge ift in einem erkerartig verglaften Dienftraum des Aufnahmegebäudes, das Stellwerk der Station Wiediton in der über den Geleifen zwischen den Bahnfteigdachern befindlichen Rabine untergebracht. Die Ladung der Stromfammler geschieht burch zwei Gleichrichter, von benen ber eine vom Fahrdraht über einen Transformator mit Wechselftrom gespeift wird, mahrend der andere, der an das ftadtische Drehftromnet angeschloffen ift, als Reserve bei Störungen des Fahrftromnetes dient und bei Störungen ber Attumulatorenbatterie die Stellwerke selbsttätig mit Strom aus dem ftädtischen Ret versorgt.

(Nach ber "Dentschrift" zusammengefaßt).

Die Kosten des Umbaues der linksufrigen Zürichseebahn.

Der Vorstand des Bauwesens I der Stadt Zürich gibt Auskunft über die Roften 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 ber Berteuerung der Materialpreise und Erhöhung der Löhne im Baugewerbe, die in der Kriegs: und Nachkriegszeit eintraten, konnte diefer Voranschlag bei weitem nicht genügen, und der Verwaltungsrat der Bundesbahnen bewilligte daher einen Nachtragefredit von 15 Millionen Franken. Die wirklichen Nettokoften (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 bie Expropriation und Fr. 13,920,000 auf die Bautoften einschließlich Bauginsen und Berwaltungsspesen. Die eigentlichen Bautoften find um rund 100 % teurer geworden, als fie im Jahre 1913 veranschlagt worden find. Berschiedene 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 erkauft worden. Die Beseitigung ber verkehrhindernden und gefährlichen Riveauübergange war eine Notwendigkeit, der man fich nicht länger entziehen durfte. Bei längerem Zuwarten maren die Roften immer höher geworden. Die Stadt Burich leiftete gemäß Gemeindebeschluß vom November 1914 einen Barbeitrag von Fr. 3,420,000, und gemäß Beschlüffen des Großen Stadtrates an die Mehrkoften Des neuen Stationsgebäudes Enge Fr. 200,000, und Fr. 70,000 an diejenigen des Stationsgebäudes Wiedikon, zusammen also Fr. 3,690,000. Dagegen leifteten bie Bundesbahnen Fr. 70,000 Entschädigung für den nach' träglichen Berzicht auf die Ueberführung der Brauer ftraße über die Bahn, und bazu kommt ein Anteil ber

Neu bearbeitet.

Neue Redaktion.

Vollständig revidiert.

SCHWEIZ. BAUKALENDER 1927

REDAKTION Dr. WALTER HAUSER, DIPL. ARCHITEKT, ZÜRICH.

SCHWEIZ. INGENIEURKALENDER 1927

REDAKTION DIPL. INGENIEUR MAX AEBI, ZOLLIKON-ZÜRICH.

Die unter der neuen Redaktion vollständig umgearbeiteten, den heutigen Verhältnissen entsprechenden Angaben der beiden Kalender, enthalten die Preise sämtlicher Bauarbeiten, die Preise der Baumaterialien, Tag- und Fuhrlöhne in den bedeutenden Städten der Schweiz, Tabellen etc.; ein Inhalt von ausserordentlicher Fülle, emsig zusammengetragen für Hoch- und Tiefbau, vom Grund bis zum Dach, alle Arbeiten des Architekten, Ingenieurs, Baumeisters und sämtlicher Bauhandwerker.

Ein unentbehrliches Nachschlagebuch für jeden Bauinteressenten.

Mit der Zuziehung der beiden in der Praxis stehenden Fachmänner als Redakteure hat der Verlag einen bedeutenden Schritt vorwärts getan, um die nun seit bald 50 Jahren als unentbehrliche Ratgeber eingeführten Kalender, durch ihre sachgemässe umfangreiche Neubearbeitung auf der Höhe zu halten.

Preis einzeln 10 Fr. Beide Kalender zusammen 17 "

Bestellungen erbittet

7.

Destendigen erbitt

TEL.: HOTTINGEN 27.73 FRITZ SCHÜCK, ZÜRICH 7 MERKURSTRASSE 56

Stadt an den Minderkoften der Expropriation von Fr. 150,000, so daß sich eine Rettobeitragleiftung der Stadt von Fr. 3,470,000 ergibt. Da die Sihltalbahn nicht in ber Lage war, die großen Roften ber Anpaffung ihres Gutergeleises Sieghübel Wiediton an die tiefgelegte linksufrige Zürichseebahn zu bestretten, mußten ihr Kanton und Stadt zu Hülfe kommen. Der Kanton leistete einen Beitrag a fonds perdu von Fr. 350,000. Die Stadt leiftete einen Beitrag à fonds perdu von Fr. 700,000, und übernahm ein Prioritätsaktienkapital ber Sihltalbahn im Betrage von Fr. 1,000,000. Dieses wird von Anfang an zu 4% verzinft werden können. Nimmt man als normalen Iinssat 5% an, so resultiert ein Berluft von Fr. 200,000 (im Inventar wurden Fr. 400,000 abgeschrieben). Die Gesamtleiftung der Stadt an den Umbau der Sihltalbahn beträgt somit Fr. 900,000. Im welteren hat die Stadt ben Bundesbahnen Liegenschaften gum Preise von Fr. 1,213,000 abgetreten, und anderseits das alte Bahngebiet und andere entbehrliche Liegenschaften um den Preis von Fr. 2,468,000 übernommen. Ferner wurde vereinbart, daß die Stadt das Gebiet über den Tunnels in Wiedikon und in der Enge gegen Entschädis gungen von Fr. 210,000 und Fr. 117,000 benüten burfe. Alle biefe Entschädigungen und Einnahmen konnen nicht als Belaftung und Entlaftung ber Stadt aufgefaßt werden, ba immer ein Gegenwert vorhanden ift. Da die von der Stadt um Fr. 1,213,000 verkauften Grundsflächen nur mit Fr. 379,000 im städtischen Inventar ftunden, ergab sich ein buchmäßiger Gewinn von Fr. 834,000. Gleichzeitig und im Anschluß an den Umbau ber Linksufrigen werden von ber Stadt eine größere Reihe von Strafen, Ranalen, Blagen und Anlagen ausgeführt, deren Koften sich in eine beträchtliche Zahl von Millionen von Franken belaufen. Es mare jedoch un-

richtig, wollte man alle diese Bauten als Ausgaben für ben Umbau der Linksufrigen bezeichnen. Die meiften von ihnen fteben nur in geringem ursächlichen Zusammenhange mit dem Umbau der Linksufrigen. Es handelt fich um langst notwendig gewordene Tiefbauten, beren Ausführung man verschob, bis der Umbau der Linksufrigen in allen Einzelheiten festgelegt oder ausgeführt war, um sie an den Anschlußstellen den neuen Bahnanlagen genau anpaffen zu konnen. Ware aber ber Bahnumbau nicht erfolgt, so hatten fie faft ausnahmslos, wenn auch teilweise in anderer Gestalt, doch erstellt werden muffen. Gegenüber den Boranschlägen vom Jahre 1914 für Kanalisation, Straßenbauten, Kaufpreis für altes Sihlbett und Verschliedenes von 3 Mill. Fr. betragen die Kosten Fr. 4,950,000. Total betragen die Lefstungen der Stadt an den Umbau der Linksufrigen und der Gihltalbahn und die Ausgaben für die aufgezählten Bauten Fr. 8,850,000 oder 26% mehr, als veranschlagt worden war. Bu ben 1914 genannten Strafenbauten tamen und kommen in den Kreisen 2, 3 und 4 viele andere Tief-bauten zur Ausführung, die mit dem Umbau der Links-ufrigen vor allem insofern zusammenhängen, als ihre Erftellung burch benfelben lange verzögert murbe. Für die meiften derselben find die Rredite bereits bewilliat. In den nächften Monaten werden die vier letten Borlagen an ben Großen Stadtrat und die Gemeinde erfolgen; sie sind für den Ausbau der Quartiere Enge und Wiedikon unentbehrlich und dringlich. Es können nament. lich die troftlofen Flachen bes funftigen Giblholgli und über dem Wiedikonertunnel nicht Jahre lang unausgenütt bleiben. Zieht man zu den oben ermähnten Koften von Fr. 8,800,000 bie jenigen aller weiteren Bauten hinzu, bie mit bem Umbau der Linksufrigen irgendwelche Berührungspunkte haben, dann ergibt fich eine Gefamt= summe, die von 20 Mill. Franken nicht weit entfernt sein dürfte, und diese Ausgabe verteilt sich auf die Jahre 1919—1928.

Qualität und zweckmäßige Verwendung von Sperrholzplatten.

(Gingefandt.)

Die Sperrholzplatten sind heute ein berart häusig verwendetes Produkt, daß kein Neubau und kaum ein Möbelftück fertiggestellt wird, ohne daß Sperrholzplatten zur Verwendung gelangen. Trozdem sind im Lause des Jahres Klagen über geringe Qualität oder schlechte Resultate bei Verwendung von Sperrholzplatten da und dort wieder vernehmbar geworden, sodaß eine noch größere Zunahme in der Verwendung dieses ausgezeichneten Produktes in Frage gestellt werden könnte.

Nachstehende Zeilen mögen veranlassen, daß die mins berwertigen naßverleimten Platten, die in letzter Zeit aus Polen und Frankreich zum Import gelangten, nicht mehr verarbeitet werden und daß die guten, trocken versleimten Sperrholzplatten nicht blindlings überall da zur Berwendung kommen, wo man bis anhin mit massivem

Holz zu Schaden fam.

Um fich über die Qualitätsmängel ber naßverleimten Platten ein Bild machen zu können, ist es notwendig, einen Blick auf beren Fabrikation zu werfen. — Im Gegensatz zu den trocken verleimten Platten, wo nur mit aller Sorgfalt an der Luft oder in speziellen Troden: maschinen getrocknete Furniere zur Verleimung kommen, wird bei der Fabrikation von nagverleimten Platten der tropfendnaße Furnier übereinandergelegt und hierauf gepreßt. Es ift felbftverftandlich, daß eine nagverleimte Platte bedeutend billiger fabriziert werden kann, als eine troden verleimte Blatte, ba ber teure Trodnungsprozeß wegfällt und bei ber Nagverleimung auch verhältnismäßig weniger Holz verbraucht wird. Die Billigkeit der naßverleimten Platten geht jedoch nur auf Koften der Qualitat. Jedem Holzfachmann ift bekannt, daß fich das Abschwinden des Holzes mahrend der Trocknung nicht ver-hindern läßt. Das Abschwinden der Furntere, welches bei ber Nagverleimung durch fofortiges Berleimen der naffen Furntere angeblich hintangehalten werden foll, tritt eben nach der Berleimung doch noch ein. Es entfteht eine Zusammenziehung in der Art, daß sich auf der Oberfläche des Holzes eine Unzahl Riffe bilden, die mit bloßem Auge bei der fertigen Platte nicht zu sehen find, aber sofort bei einem polierten oder lackerten Stück augenfällig werden und auch bei geftrichenen Stücken nach einiger Zeit bemerkbar werden. Außerdem find in den naß verleimten Platten immer noch Spannungen vorhanden, fodaß diefelben oft ichon vor der Bermendung krumm, blattrig oder verzogen find, auch zeigen sich berartige Fehler oft erst nachdem die betreffende Schreinerarbeit bereits angeschlagen, eventuell gestrichen ift. Die nagverleimten Platten polnischer Proventeng find überdies faft ohne Ausnahme mit Ochsenblut verleimt und erhalten dadurch ein unschönes fledig braunes Aussehen, dabei ift die Leimung ohnedies schwach, so daß sich die Oberfurniere oft leicht loslösen laffen.

Es muß darauf aufmerksam gemacht werden, daß diese geringen, naß verleimten Platten in andern Ländern, wie Deutschland oder England nur für Packzwecke

Verwendung finden.

Auch in der Schweiz waren diese Platten von jeher nicht beliebt. Es ift richtig, daß es in den Jahren 1908 und 1909 den Anschein hatte, als ob diese billigen, das mals als "russische Erlenplatten" bezeichneten naßversleimten Platten in Ermangelung eines besseren Fabris

kates viel gekauft würden. Nach kurzer Zeit aber endete beren Bertrieb damit, daß die Berwendung von Sperrholzplatten überhaupt in Mißkredit kam, weil die mit naßverleimten Platten erftellten Arbeiten durchweg nicht befriedigen konnten. Die große allgemeine Berwendung von Sperrholzplatten hat erst der beinahe ausschließliche Berkauf von trocken verleimten Platten in den letzten sechs Jahren gebracht. Diese Platten werden in vorzügslicher Qualität haupisächlich in der Schweiz und in Deutschland sabriziert und ist zu hoffen, daß dieselben trotz etwas höherem Preis die minderwertigen naßverleimten Platzten verdrängen.

Eine Autorität in der deutschen Sperrholzplattenfabrikation schrieb im Jahre 1923 zu diesem Thema:

"Die Naßverleimung ist heute immer mehr abgetommen, da die entstandenen Platten den hohen Ansprüchen der Möbelindustrie und der Baubranche keinestwegs genügen konnten. Wenn auch der Produktionsprozeß wesentlich einsacher, bequemer und billiger war, so besiegten doch die Ansorderungen, die in bezug auf Sicherheit gestellt wurden, jede Schen vor der dissizieren Arbeit und den höheren Kosten der Trockenverleimung, ja die Fabrikanten wurden einsach zu dieser Methode gebrängt, da die Nachsrage nach trockenverleimten Platten, infolge ihrer Qualität dauernd stieg und die andere Sorte keinen Absat mehr fand."

Bereinzelt kommen auch Anftände bei unzweckmäßiger Verwendung von trocken verleimten Platten vor. Es werden bisweilen Täferarbeiten mit Sperrholzplatienfüllungen auf naffes Mauerwerk angeschlagen, ohne daß für Ventilation oder Jolierung mit Dachpappe gesorgt wird. In solchen Fällen und bei stark feuchtem Mauerwerk tritt oft schon nach acht Tagen ein Ausbiegen der Sperrholzsüllungen oder einzelner Partien derselben in Erscheinung. Diese häßlichen Fehler können in der Regel
nur durch Ausschneiden der betreffenden Füllungen behoben werden und sind auf das Anfaulen der Sperrholzplatten von der Mauerselte her zurückzusührm. Bei
diesem Fäulnisprozeß ist eine starke Schimmelpilzbildung
augenfällig, oft lösen sich auch die Furnierschichten von
einander, denn wo das Holz fault, fault auch der Leim.

einander, denn wo das Holz fault, fault auch der Leim. In derartigen Fällen läßt sich die nicht fachgemäße Berwendung von Sperrholzplatten auch durch den Laien leicht feststellen, da diesenigen Platten, welche für Türfüllungen, Scheidewände 2c. verwendet wurden und mit dem nassen Mauerwerk nicht in Berührung gekommen sind, jeweils keinerlei Blattern ausweisen. Obschon die Sperrholzplatten wasserseit und hitzebeständig geleimt sind, bieten solche gegen Fäulnis keine Gewähr. In Fällen von nassem Mauerwerk wird eben immer für gründliche Isolierung und Bentilation gesorgt werden müssen, da sich sonst sowohl bei Verwendung von Sperrholzplatten als auch massivem Holz oder Eternit, Schäden einstellen.

Bei maffiven Taferfüllungen wurde zum Beispiel in einem Falle schon vierzehn Tage nach dem Anschlagen

Faulnis bis 1/2 cm Dicte feftgeftellt.

Den Herren Architekten und Schreinermeistern kann nur empfohlen werden, ausschließlich trocken verleimte Platten, am besten schweizerischer Proventenz, zu verwenden, da die hiesigen Fabrikanten auch im Falle von Bezügen durch den Zwischenhandel für die Qualität ihrer Produkte unbedingt garantieren.

Die schweizerischen Fabriten fabrizieren nur trocken

verleimte Platten.

Uolkswirtschaft.

Fabrittommiffion. Die eidgenöffische Fabrittommiffion, die am 9. Marz in Zürich tagte, hatte fich wie berum mit ben Rollettivgefuchen verschiebener Ber-