

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	31/32 (1898)
Heft:	24
Artikel:	Der Umbau der linskufrigen Zürichseebahn nach den Projektstudien von Ing. Hilgard
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-20828

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>

Von grosser Wichtigkeit für die stimmungsvolle Wirkung aller dieser Interieurs ist es, dass nicht nur die Fensteröffnungen und das Fensterrahmenwerk überall die ursprünglichen oder genau gleich den ursprünglichen sind, sondern dass auch die Verglasung der ursprünglichen entsprechend, mit in Blei gefassten Butzen- oder Rautenscheiben hergestellt wurde und dass in diese Verglasung Glasmalereien aus der Zeit der Erstellung des betreffenden Zimmers genau in der damals üblichen Weise eingesetzt worden sind.

Auch der Fussboden ist überall, soweit als Anhaltspunkte vorhanden waren, in Material und Technik dem ursprünglichen nachgebildet worden. In den Gängen und allgemeinen Sammlungsräumen neben den alten Zimmern ist eine Anzahl Plättli-Böden, die nach alten Mustern erstellt worden sind, angebracht worden, damit auch hier der Charakter der Zeit möglichst gewahrt sei. (Schluss folgt.)

Der Umbau der linksufrigen Zürichseebahn nach den Projektstudien von Ing. Hilgard.

Mit Rücksicht auf die in unserer letzten Nummer mitgeteilten Beschlüsse des Grossen Stadtrates von Zürich glauben wir dem Wunsche eines Teiles unserer Leser zu begegnen, wenn wir über die Arbeiten des Herrn Ingenieur

rate unterbreiteten Projektstudien und beschränken uns auf die beiden mit H_I und H_{III} bezeichneten Entwürfe, wobei wir nur den Teil des Tracés in Betracht ziehen wollen, der von dem in den bezüglichen Beschlüssen erwähnten Projekt Gleim-Süss gänzlich abweicht.

In Projekt H_I ist die Linie nach dem Vorbild neuerer grossstädtischer deutscher Anlagen als Hochbahn, die in beiden Gleim'schen Projekten für den Umbau des Hauptbahnhofes bezüglich der Geleisepläne im III. Kreis bedingt wird, auf dem bestehenden Bahnhofstracé durch Aussersihl geführt. Zwischen der Station Wiedikon und der Ueberbrückung der Sihl schwenkt dann das neue Tracé in westlicher Richtung gegen den Ulmberg ab, unterfährt die Brandschenkestrasse, zieht sich westlich vom Freudenberg (Villa Bodmer) längs der Westseite der Grütlistrasse bis an die Kappelgasse und unter derselben hin, um dann, nach Südosten abschwenkend, beim Südende des Muralten-Gutes die daselbst überführte Seestrasse zu passieren und in südöstlicher Richtung vor der Station Wollishofen in die bestehende Linie einzulernen. Die erste Tunnelstrecke reicht von der Brandschenkestrasse bis zur Parkringstrasse, welch letztere in der Richtung der oberen Bederstrasse verlängert werden und in diese selbst einmünden soll. Die zweite Tunnelstrecke liegt unter dem alten Kirchhof Enge am Fusse der Kirche, während die dritte von der Schulhausstrasse bis zur Ostseite der See-

Uebersichtsplan der Stadt Zürich.

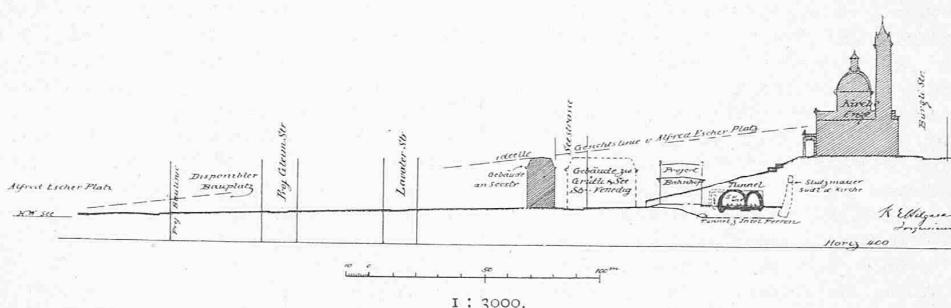


Masstab 1 : 15 000.

K. E. Hilgard, soweit sie den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn und die Verlegung des Bahnhofes Zürich-Enge an die Grütlistrasse betreffen, in gedrängter Kürze näheren Aufschluss

strasse verläuft. Eine Unterführung für leichtere Fuhrwerke oder Passerelle für Fussgängerverkehr allein ist für die Bederstrasse vorgesehen. Wegen der oberhalb des vor-

Projekt H_I — Schnitt a—b.



1 : 3000.

erteilen. Wir sehen ab von den übrigen durch Herrn Hilgard im Auftrage des hiesigen Ingenieur- und Architekten-Vereins gemachten, sämtlich im letzten April dem engeren Stadt-

geschlagenen Bahn-Tracés schon bestehenden schlechten Steigungsverhältnisse ist der Hauptverkehrszug unter günstigeren Steigungsverhältnissen in die verlängerte Parkring-

strasse durch eine neu projektierte Diagonalstrasse geleitet, die entweder am Fusse der Ulmbergstrasse oder etwas nördlich der Seestrasse im Voreinschnitt zum jetzigen Bahntunnel ihren unteren Anfang nimmt.

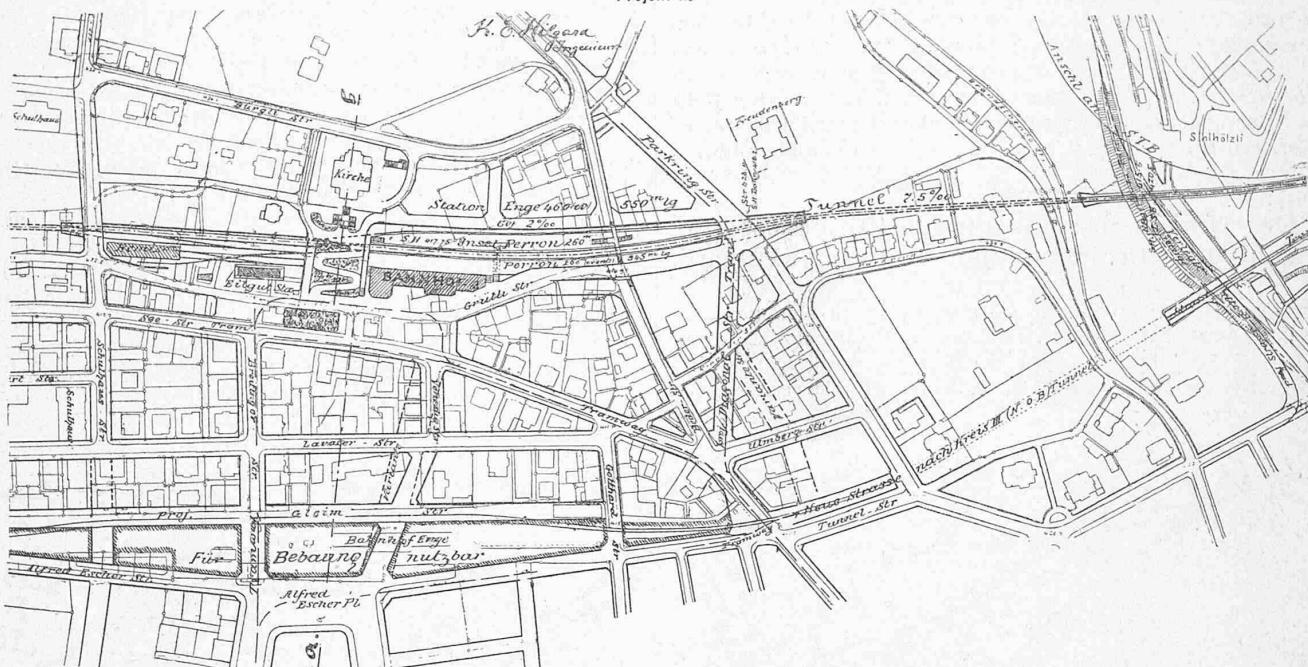
Für die Lage des Bahnhofes mit seinen zwei überdeckten Perrons hat Herr Hilgard die nördlich der Kirche sich bis über die Bederstrasse hinausziehende Mulde ge-

dieselben in die projektierte Quartierstrasse des westlich oberhalb der Station gedachten, hochgelegenen Villenquartieres einmündet, ist ohne Bedeutung und könnte der gänzlichen Schonung des alten Kirchhofes wegen ebensogut unterbleiben.

Der mehrere Meter unter dem alten Kirchhof liegende Bahntunnel würde ersteren auch während des Baues intakt

Der Umbau der linksufrigen Zürichseebahn nach den Projektstudien von Ing. K. E. Hilgard.

Projekt H_I



wählt. Die Stationsanlage, im Gefälle von 2% projektiert und wie die *jetzige* Station Enge am Fussende eines $7\frac{1}{2}\%$ fallenden Tunnels angeordnet, käme (vide Schnitt a—b) nur wenig über das der Südost-Ecke des alten Kirchhofes entsprechende Niveau der Grütlistrasse zu liegen. In den Hauptzügen der Station Stadelhofen ähnlich, hätte die Station an der Grütlistrasse vor jener den Vorzug weit geringerer Kurvatur, der Möglichkeit grösserer Längenausdehnung und ganz bedeutend grösseren Perron- und Geleisraumes. Da bei jener Station ganz ähnliche, besonders topographische Verhältnisse massgebend waren, so bietet die Wahl des Tracés längs der Grütlistrasse nichts auffallendes, sondern empfiehlt sich, obwohl von berechtigten Bedenken auch nicht frei, demjenigen, der die Bedenken gegen die vom Stadtrat veranlassten Projekte kennt und versteht, als möglicherweise zu benutzender „Mittel“- Ausweg fast von selbst.

Als Zufahrtsstrassen dienen die untere Beder- und verbreiterte Grütlistrasse, die längs der Bahlinie geplante neue Verbindungsstrasse mit dem Parkring, sodann die Seestrasse und die beiden vom Alfred-Escher-Platz her durchzuführenden „Venedigli“- und „Breitingerstrassen“. Der vorhandene Bahntunnel würde als Strasse oder Tram-Verbindung von der Seestrasse her nach dem Kreis III Verwendung finden. Die Kreuzung, welche sich aus der längs des Sihlkanals ungefähr auf das Niveau der jetzigen Nordostbahn-Linie erfolgten Senkung der Uetlibergbahn à Niveau dieser Verbindungsstrasse ergibt, wäre weniger anfechtbar wegen des geringen Verkehrs auf den Geleisen der Uetlibergbahn. Das Niveau der „Linksufrigen“ bei der Kirche läge mehr als 20 m unter dem des Kirchplatzes. Der alte Kirchhof würde belassen, mit Ausnahme des an seiner südöstlichen Ecke im Grundriss als überflüssiges kleines Anhängsel erscheinenden Teilstückes. Das in den Projekt-skizzen angedeutete schmale Zickzack-Fahrsträsschen, welches südlich des Kirchplatzes in die Bürglstrasse und nördlich

lassen; wie anderwärts ausgeführte, weit schwierigere Bauten beweisen, ist bei richtiger und sorgfältiger Projektierung und Bauausführung, infolge der relativen Höhenlage und Distanz, für die Kirche selbst irgend eine Gefahr nicht zu befürchten. Die Eilgutstation, das Südende des innerhalb der ganzen Station durchlaufenden separaten Gütergeleises, ein bis zwei Rückstellgeleise und eine Wagenremise sind in den, zwischen dem alten Kirchhof und der Schulhausstrasse vorgesehenen, offenen Einschnitt verlegt.

Was das Bahnhofgebäude an der Grütlistrasse betrifft, so wäre es nur 170 m vom jetzigen Bahnhof Enge entfernt, würde von zwei Tramlinien aus erreicht werden können und dürfte auch, als unweit des „Venedigli“ am Kopfende der Venediglistrasse gelegen, allen von den Seegemeinden gestellten Anforderungen entsprechen. Die mit der bereits erwähnten Senkung der Uetlibergbahn längs des Sihlkanals daselbst vorgesehene Geradstreckung derselben kommt einer bedeutenden Verbesserung von Nivelette und Tracé gleich und wäre für die Uetliberg- und Sihlthalbahn von berechenbarem, wesentlichem Betriebswert.

Bezüglich des Anschlusses der Gütergeleise der Sihlthalbahn ist zu bemerken, dass derselbe im Princip nicht von der Anordnung des Projektes Gleim-Süss abweicht.

Die Baukosten einschliesslich Expropriation für Projekt H_I sind unter Berücksichtigung des je nach Disponierung verschieden schätzbaren Wertes des beim jetzigen Bahnhof Enge und bis gegen Wollishofen für Bauten, Anlagen oder Strassen freiwerdenden Bahnareals, der Mehrwertsbeiträge von Anstössern und des Einbezuges verschiedener, durch den ganzen Umbau mehr oder weniger als bedingt erachteter Strassenanlagen von Herrn Hilgard auf 6 bis $7\frac{1}{2}$ Mill. Fr. veranschlagt.

Im Projekt H_{III} (Variante von H_I) ist der höchst beachtenswerte Vorschlag von Herrn Stadtbaumeister Gull, den Bahnhof südöstlich der Kirche an der Seestrasse zu plazieren, verworfen worden. Im Princip weicht Projekt H_{III} wenig

von H_I ab. Infolge der notwendigerweise höhern Lage der Station kann die Bederstrasse unter einer kurzen Hochbahnstrecke durchgeführt werden. Dieser Umstand, die höhere Lage des Tunnels unter dem alten Kirchhofe, die Ueberführungen der Gabler- und Schulhausstrasse, die zusammen ein sehr unschön gekrümmtes Tracé bedingen, hauptsächlich aber die bedeutend höher zu veranschlagenden Expropriations- und

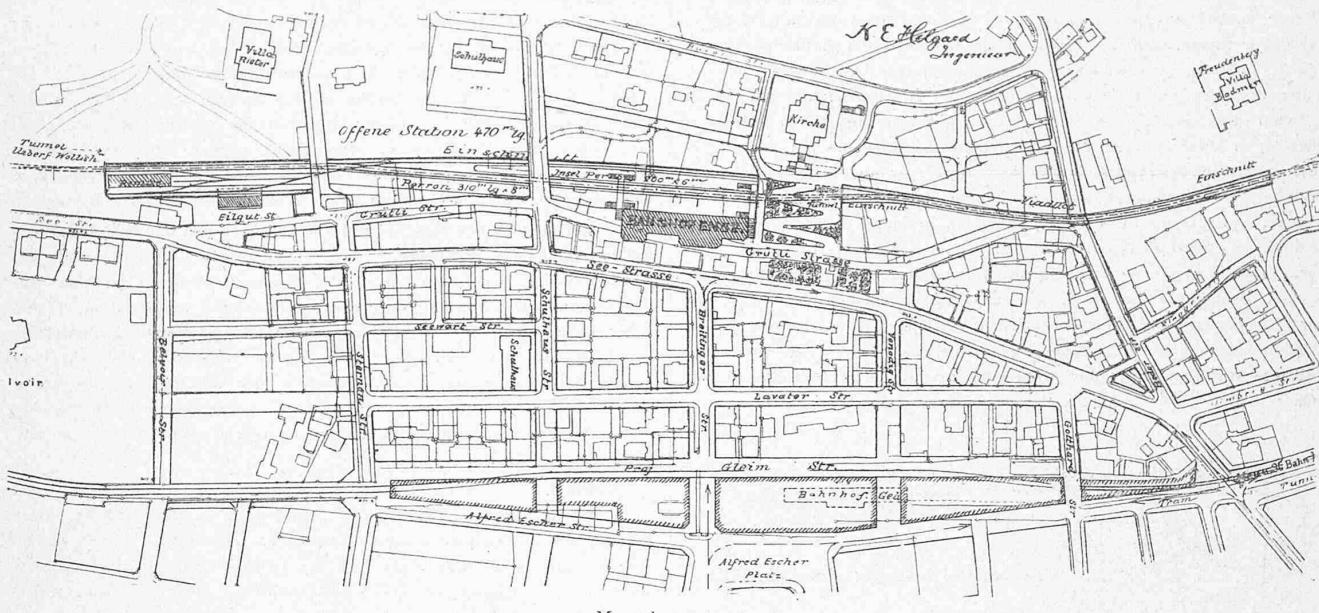
Sachverständigen-Kommission in ihren Verhandlungen vom 24. November d. J. gefasst.

Die Kommission begründet ihren Antrag, vom 1. Oktober 1899 an in der Stadt Berlin die Entwicklung schwarzen, dicken und langandauernden Rauches in Feuerungsanlagen zu untersagen, mit folgenden Sätzen:

1. «Durch die Untersuchungen der Kommission seit Bestehen derselben ist festgestellt worden, dass es eine grosse Anzahl rauchverhüttender

Der Umbau der linksufrigen Zürichseebahn nach den Projektstudien von Ing. K. E. Hilgard.

Projekt H_{III}



Ausführungskosten lassen das Projekt H_{III} trotz freierer Lage und Ausdehnung nicht in so günstigem Lichte erscheinen wie das Projekt H_I . Auch wäre nach Projekt H_{III} die schon wegen der baulichen Entwicklung des hintern Enge-Quartiers und der schlechten Steigungsverhältnisse eines Teiles der jetzigen Bederstrasse sehr wünschbar erscheinende Durchführung der Parkringstrasse bis zur Bederstrasse vereitelt.

Eine ebenfalls erwähnte, mit H_{II} bezeichnete Variante sieht eine ähnliche Bahnhofsanlage vor wie Projekt H_{III} , besitzt den Viadukt über die Bederstrasse und weist ein mehr geradegestrecktes Tracé auf, ist aber hier nicht zur Darstellung gebracht. Die oben beschriebenen Projektstudien haben mit dem Projekt Gleim-Süss gegenüber der Benützung des bestehenden Tracés in Enge den Vorzug, dass bis über die Sihl hinaus der Bau dieser ganzen Strecke von Wollishofen an ohne Rücksicht auf die jetzige Bahn und deren Betrieb in Angriff genommen werden könnte.

Es ist beizufügen, dass diese, ebenso wie die anderen, kürzlich in Zürich öffentlich so viel besprochenen Projektstudien nur genereller Natur sind und keinen Anspruch auf detaillierte Genauigkeit machen können¹⁾.

Miscellanea.

Rauchlose Feuerungen. Vorschriften, entsprechend der durch die Pariser Polizeipräfektur erfolgten Verordnung über Rauchverhütung bei Feuerungs-Anlagen¹⁾ werden wahrscheinlich auch in Preussen, zunächst für Berlin erlassen werden. Einen dahingehenden Beschluss hat die auf Veranlassung des preussischen Ministeriums für Handel und Gewerbe i. J. 1892 zum Studium der Vorrichtungen für rauchfreie Verbrennung eingesetzte

Vorrichtungen gebietet, welche geeignet sind, die Entwicklung übermässigen Rauches zu verhindern.

2. Es kann angenommen werden, dass bei Anwendung solcher Einrichtungen eine bedeutende wirtschaftliche Schädigung der Besitzer von Feuerungsanlagen in der Regel nicht eintreten wird.

3. Es ist zu erwarten, dass der Erlass eines Verbotes die weitere wirksame und segensreiche Entwicklung rauchverhüttender Vorrichtungen zur Folge haben wird.

4. Durch die sich immer vermehrenden Anlagen der Feuerstellen in grossen Städten wird ein gesundheitsgefährlicher, die Schönheit und Reinlichkeit der Städte beeinträchtigender Einfluss ausgeübt.

5. Es bietet keine Schwierigkeiten, dicken und undurchsichtigen Rauch von schwachem, nicht belästigendem Rauch zu unterscheiden.

6. Die Kommission spricht die Ueberzeugung aus, dass mehr noch als in der Einführung rauchverhüttender Vorrichtungen in der unausgesetzten sorgfältigen und fachkundigen Bedienung und Ueberwachung der Feuerungsanlage das Mittel gegeben ist, die Rauchbelästigungen zu verhüten.»

Ein Bericht des englischen Handelsamtes über Eisenbahnbremsen vom Juni 1897 ergiebt, dass in Grossbritannien die selbstthätige Niederdruckbremse stetig und rasch an Verwendung zunimmt, während bei der selbstthätigen Westinghousebremse seit 1895 ein merklicher Rückgang zu verzeichnen ist. Im Juni 1897 waren mit der selbstthätigen Niederdruckbremse 57 300 gegen 54 900 im Dezember 1896, mit der selbstthätigen Westinghousebremse 21 488 gegen 22 596 Fahrzeuge im Dezember 1896 ausgerüstet. Bei der erstenen hat mithin ein Zuwachs von 2350 Fahrzeugen, bei letzterer eine Abnahme um 1108 Fahrzeuge während des letzten Halbjahres 1897 stattgefunden. Im ersten Halbjahr 1897 sind mit der selbstthätigen Niederdruckbremse 66 313 339 Zugsmeilen, mit der Westinghousebremse 29 274 844 Zugsmeilen durchlaufen worden, wobei für die selbstthätige Niederdruckbremse ein Versager auf 300 128 Zugsmeilen, für die selbstthätige Westinghousebremse ein Versager auf 142 804 Zugsmeilen vorkamen. — Aus dem Verhältnis der Versager zur Zahl der durchlaufenden Zugsmeilen wird der Schluss gezogen, dass der Betrieb mit der selbstthätigen Niederdruckbremse ein mehr als doppelt so sicherer sei, als mit der Westinghousebremse. Abgesehen davon, dass zu einem endgültigen Urteil eine Vergleichsperiode von bloss sechs Monaten viel zu kurz ist, erscheint die erwähnte Schlussfolgerung in dieser Form nicht zulässig. Die grössere oder geringere Zahl von Versagern lässt gewiss Schlüsse auf die Einfachheit und Zuverlässigkeit einer Bremskonstruktion zu, indessen

¹⁾ Es hätte jedenfalls im Interesse der Stadt und der Sache selbst gelegen, wenn diese Frage mit der des Hauptbahnhofes nach dem Vorgehen anderer Städte an Hand einiger Detail-Projekte durch einen hier ansässigen Techniker gründlich studiert worden wäre, der mit Berücksichtigung aller in Frage kommenden lokalen Verhältnisse die Interessen der Stadt sowohl wie der Bahnverwaltung nach besten, gegenseitig vereinbarten Grundsätzen zu wahren sich bemüht haben würde.

²⁾ S. Bd. XXXII Nr. 22.