

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 57/58 (1911)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Städtebau-Ausstellung Zürich 1911  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-82573>

#### **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:** 14.01.2026

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

## Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Hauptbahnhof Zürich.

Projekt des Tiefbauamtes Zürich und der Generaldirektion der S. B. B. vom 30. November 1910.

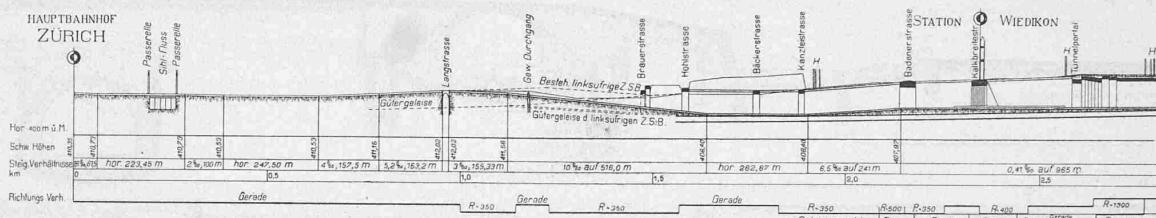


Abb. 3. Längenprofil Hauptbahnhof-Bahnhof Wiedikon. — Maßstab 1:15000 für die Längen, 1:1500 für die Höhen.

erforderlich sind, zum Preise von 1239 390 Fr. an die Bundesbahnen ab und übernimmt die Garantie dafür, dass die Enteignung der noch zu erwerbenden Grundstücke und Rechte mit Einschluss der Minderwertentschädigungen nicht mehr kosten werde, als den in den Vorschlägen enthaltenen Betrag von 3654 970 Fr. Die Stadt bedankt sodann den Bundesbahnen für das durch die Verlegung der Bahn entbehrlich werdende Areal der bestehenden Anlage, sowie für die nicht benützten Abschnitte der neuen Expropriation 2631 000 Fr.

Endlich verpflichtet sich die Stadt den Bundesbahnen diejenigen Beiträge zu ersetzen, zu welchen sie eventuell an die durch die Umänderung der Anlagen der Sihltalbahn und Uetlibergbahn entstehenden Kosten verhalten werden könnten.“

Das Projekt VIII vom 30. November 1910 wird wie folgt in seinen Hauptzügen beschrieben:

### Voranschlag.

|  |                |
|--|----------------|
| I. A. Organisations- und Verwaltungskosten . . . . . | 861 000 Fr.    |
| I. B. Verzinsung des Baukapitals . . . . .           | 1 203 800 "    |
| I. C. Expropriation . . . . .                        | 6 272 400 "    |
| I. D. Bahnbau :                                      |                |
| 1. Unterbau . . . . .                                | 9 296 000 Fr.  |
| 2. Oberbau . . . . .                                 | 536 000 "      |
| 3. Hochbau . . . . .                                 | 1 056 000 "    |
| 4. Telegraph, Signale, etc. . . . .                  | 165 000 "      |
| Total Bahnbau  | 11 053 000 Fr. |
| III. Mobiliar und Gerätschaften . . . . .            | 20 000 "       |
| Unvorhergesehenes . . . . .                          | 860 800 "      |
| Zusammen   | 20 271 000 Fr. |
| Hierzu für breitere Strassenanlagen . . . . .        | 382 000 "      |
| Zusammen   | 20 653 000 Fr. |

### Hiervon ab Erlöse :

|  |                |
|--|----------------|
| a) für verkäufliche Abschnitte der neuen Expropriationen . . . . .         | 769 200 Fr.    |
| b) für das entbehrlich werdende Areal der bestehenden Bahnanlage . . . . . | 1 861 800 "    |
| c) für die Altmaterialien der letzteren                                    | 122 000 "      |
|  | 2 753 000 Fr.  |
| Total Bauausgaben zu Lasten der S. B. B. . . . .                           | 17 900 000 Fr. |
| Abschreibungen für verlassene und untergehende Anlagen . . . . .           | 2 880 000 Fr.  |

Die neue Linie hat ihren Ausgangspunkt an der Langstrassenunterführung im Hauptbahnhofe, senkt sich von hier, östlich neben der bestehenden Linie bleibend, anfänglich mit 3‰, später mit 10‰ Gefälle im offenen Einschnitt bis zur Hohlstrasse und verläuft von hier weiter bis zur Zweierstrasse in einem 6—7,50 m tiefen, von Futtermauern begrenzten Einschnitt, in welchem die Station Wiedikon ungefähr an der Stelle der bestehenden, aber 7 m tiefer, zwischen der Badener- und Zweierstrasse vorgesehen ist. Von der Hohlstrasse bis zur Station Wiedikon ist die Bahn viergleisig. Das an der Westseite gelegene Geleisepaar zweigt 50 m oberhalb der Hohlstrasse ab und führt in einem im Bogen mit 350 und 300 m Radius liegenden Einschnitt in den Güter- und Rangierbahnhof.

Für die zwischen dem Hauptbahnhofe und der Zweierstrasse die Bahn kreuzenden Strassen sind Ueberführungen vorgesehen, und zwar für die Brauerstrasse mit 12 m, die Hohlstrasse mit 18 m, die projektierte Bäckerstrasse mit 16,5 m, die projektierte Kanzleistrasse mit 15 m, die Badenerstrasse mit 42 m und die Kalkbreitestrasse mit 15 m Breite.

Die Station Wiedikon erhält einen zwischen den beiden Personenzugsgeleisen liegenden 290 m langen Perron, zu welchem man auf einer gedeckten Treppe aus dem an der Kalkbreitestrassebrücke über den Geleisen befindlichen Stationsgebäude gelangt. Das eine Güterzugsgeleise zweigt von dem dem Hauptbahnhof, das andere von dem der Sihl zugewendeten Stationsende ab.

Am Südende der Station Wiedikon bei der Zweierstrasse beginnt ein 979 m langer Tunnel, der mit 0,41‰ ansteigend zuerst das westlich von der bestehenden Linie gelegene Gelände, dann die verlegte Sihl unterfährt, jenseits derselben mit der Steigung von 10‰ in den Ulmberg tritt und im Park der Freudenberg-Besitzung in der Station Enge ausmündet. Mit Rücksicht auf die in dem Tunnel liegenden Ausweichgeleise ist dieser an beiden Enden mit

Anwendung anormaler Profile trichterförmig erweitert. Die Station Enge liegt zwischen dem Freudenberg und dem oberen Bürgli in einem durch Böschungen und Mauern begrenzten Einschnitt, dessen grösste Tiefe am Südende der Station 27 m beträgt. Quer über diesen Stationseinschnitt führt die Bederstrasse, dort wo die Bürglistrasse in dieselbe einmündet, auf einer 8 m hohen Brücke. Das Aufnahmegeräude liegt an der Bederstrasse, ungefähr an der Stelle, an welcher sich heute das Schulhaus befindet, im gleichen Niveau mit der Bahn. Die Station ist nicht für den Frachtgut- und Viehverkehr, sondern nur für den Eilstückgutverkehr eingerichtet; sie erhält drei gedeckte Perrons, von welchen zwei mit 300 und 290 m Länge für den Dienst der Bundesbahnen und einer mit 150 m Länge für den Dienst der Sihltalbahn bestimmt sind, ferner zwei Hauptgleise und ein Überholungsgeleise von 400 m Länge für Zwecke der S. B. B. und zwei Geleise für die Sihltalbahn, welche am nördlichen Ende der Station durch eine Schiebebühne verbunden sind. Das eine von diesen ist an das Überholungsgeleise angeschlossen. Das Aufnahmegeräude der S. B. B. ist an der Bederstrasse, nördlich davon ein kleineres für die Sihltalbahn vorgesehen. Die drei Perrons sind auf der Nordseite des Aufnahmegeräudes durch einen Personentunnel verbunden. In einer Höhe von 10 m über den Gleisen an der Westseite der Station sind der Schuppen für den Eilgüterdienst und eine gedeckte Rampe angenommen, welche zur Ueberwindung dieses Höhenunterschiedes mit Warenaufzügen versehen werden sollen.

Am Südende der Station tritt die Linie in den 1096 m langen Wollishofertunnel ein, der nach Unterfahrung der Seestrasse mit einer Galerie südlich von derselben ausmündet. Mit einem kurzen Einschnitt erreicht die neue Linie an der Nordseite der Station Wollishofen ihr Ende.

Die Baulänge der neuen Linie beträgt 4293 m. Über die Entfernung der Stationen gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluss:

|   | jetzt | künftig |
|---|-------|---------|
|   | m     | m       |
| Zürich Hauptbahnhof-Wiedikon. . . . .     | 2419  | 2349    |
| Wiedikon-Enge. . . . .                    | 1488  | 1284    |
| Enge Wollishofen. . . . .                 | 1793  | 1727    |
| Zürich Hauptbahnhof-Wollishofen . . . . . | 5700  | 5605    |

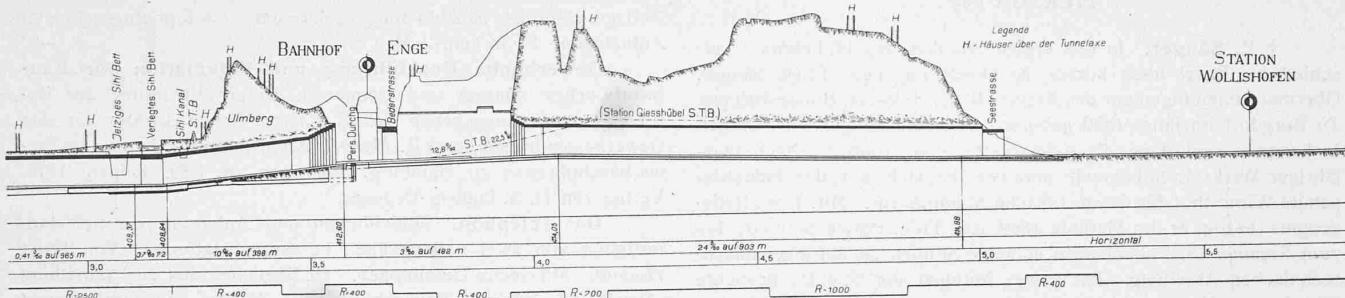
Der tiefste Punkt der neuen Linie liegt zwischen der Kanzleistrasse und der Hohlstrasse auf der Kote 406,40 über Meer, der höchste Punkt nächst dem Nordende des Wollishofertunnels auf der Kote 414,05.

Die Abwasserleitung der Station Enge, mit Ausnahme derjenigen des Personentunnels, ist nach dem See geführt. Für den Personentunnel und den zwischen der Enge und der Hohlstrasse gelegenen Teil der Bahn ist die Entwässerung in die Limmat, beziehungsweise in den Hauptschacht der städtischen Kanalisation bei der Hardstrasse vorgesehen. Zu diesem Zwecke soll eine eiförmige Dohle von 1,20 m Weite und 0,80 m Höhe von der Sihlunterfahrung bis zur Bäckerstrasse unter den Gleisen mit 1,84‰ Gefälle und von da weiter mit dem Querschnitt von 0,90 m auf 1,35 m mit 1,15‰ Gefälle erstellt werden. Die Sohle dieses Kanals liegt bei der Einmündung in den Schacht bei der Hardstrasse auf der Kote 403,59 m; das Hochwasser der Limmat bei der Ausmündung der städtischen Kanalisation ist mit 402,80 m gemessen worden.

Zur Verbindung der Station Enge mit der Stationsanlage in Giesshübel muss ein 320 m langer die Brandschenkestrasse unterfahrender Tunnel und eine neue Brücke über die Sihl erstellt werden. Der grösste Teil dieser Verbindungsleitung liegt in einer Steigung von 22,3‰. (Schluss folgt.)

## Städtebau-Ausstellung Zürich 1911.

Ueber den Verlauf ist zu melden, dass statt eines Vortrages am Sonntag den 19. d. M. vormittags Erklärungen in der Ausstellung gegeben wurden von Arch. M. Häfeli und Ing. C. Jegher, denen in zwei Gruppen gegen 200 Zuhörer folgten. Der Montag brachte uns wieder einen Vortrag über einen vielumstrittenen Gegenstand. Herr Richard Bühler von Winterthur hat in zuvorkommender Weise unsere Ziele gefördert durch einen Vortrag über „den Garten“, eine Auseinandersetzung über den Landschafts- und den Architektur-

Abb. 4. Längenprofil Wiedikon-Enge-Wollishofen. — Masstab 1:15000 für die Längen, 1:1500 für die Höhen.<sup>1)</sup>

Garten, die scheinbare und die wahre Gartenkunst. Gute Lichtbilder ergänzten das gesprochene Wort und zeigten außer englischen namentlich einige gelungene neue Architekturgärten aus Winterthur, meist Schöpfungen Rittmeyers. Wir werden allernächstens auf den Kernpunkt der Bühlerschen Ausführungen in Beziehung zum Städtebau zurückkommen, möchten aber bei dieser Gelegenheit hinweisen auf die prächtigen Bilder in der Ausstellung von den Alt-Nürnberg St. Johannis-Gärten, dann auf den grossen Plan von Versailles, die schönen Arbeiten Prof. Schumachers für einen Volkspark bei Hamburg, den Volkspark Cöln-Radertal u. a. m.

Die regelmässigen Führungen jeweils Dienstag, Donnerstag und Samstag um 4 Uhr werden nach Bedarf ergänzt durch spezielle Erläuterungen<sup>2)</sup>; so besuchte am 10. d. M. der „Polytechnische Ingenieur-Verein“ und am 17. d. M. Prof. Stammbach mit seinen Winterthurer Geometerschülern die Ausstellung; für den Nachmittag des 25. hat sich der Schweiz. Geometer-Verein und für Sonntag Vormittag 10 Uhr der Techniker-Verein St. Gallen für Spezialführungen angemeldet. Diese rege Anteilnahme gerade von Seiten der Techniker ist höchst erfreulich; sie zeigt deutlich das Bildungsbestreben dieser Kreise und wird ihnen sicherlich auch zu gute kommen. Für Sonntag den 26. d. M. 11 Uhr ist wieder ein Lichtbildvortrag von Dr. A. Baur angekündigt über das Projekt zur Ueberbauung des Breite-Areals der Stadt Schaffhausen, welche vorbildliche Arbeit in Modell und Plänen auch ausgestellt ist. — Der Schluss der Ausstellung erfolgt unwiderruflich am 12. März.

### Miscellanea.

**Elektromechanische Arbeitsübertragung im Schiffsantrieb.** Von den seiner Zeit von uns erwähnten Bestrebungen der Verwendung elektromechanischer Arbeitsübertragungen im Schiffsantrieb<sup>3)</sup> hat unlängst die von Durtnall unter dem Namen „Paragonsystem“ vorgeschlagene Anordnung zu einer praktischen Anwendung geführt. Im Prinzip besteht das Paragonsystem darin, dass zwischen Generator und Motor der in Betracht fallenden Drehstromübertragung ein Frequenzumformer eingeschaltet wird, der mit dem Generator gekuppelt ist und durch entsprechende Schaltung ein mit dem Rotor gleichlaufendes oder entgegengesetzt laufendes Drehfeld aufweist und so die Entnahme von Wechselströmen einfacher und doppelter Frequenz gestattet; indem ferner der Stator des Generators nicht fest gelagert, sondern drehbar angeordnet und durch eine verstellbare Bremse reguliert würde, könnte weiter Strom von stetig veränderlicher Frequenz hergestellt werden. Nunmehr ist nach diesem System ein kleinerer Lastdampfer ausgerüstet worden, wobei man eine bestehende Dreifachexpansionsmaschine von 500 PS und 78 Uml/min für direkten Propellerantrieb ersetzte durch einen Drehstrommotor mit Kurzschlussanker, dessen Speisung ein Paragon-Agregat, das von einer Dampfturbine von 2400 Uml/min angetrieben wird, besorgt. Die vorgesehene Schaltung gestattet am Propeller die Umdrehungszahlen von 29, 58 und 78 in der Minute herzustellen. Durch den Umbau hat das Maschinengewicht keine Erhöhung er-

<sup>1)</sup> Wir werden vom Tiefbauamt Zürich darauf aufmerksam gemacht, dass das Gefälle der Zufahrtslinie der Sihltalbahn nach dem neuesten Projekt statt 22,5 ‰ nunmehr nur 19,7 ‰ beträgt.

Zugleich übersendet uns das Tiefbauamt einen Lageplan, in dem die Zufahrtsstrassen und Anlagen beim Bahnhof Enge nach seinen letzten Vorschlägen eingezeichnet sind. Wir werden diesen Plan in einer der nächsten Nummer ebenfalls zur Darstellung bringen in Ergänzung des auf Seite 112 enthaltenen Lageplanes. *Die Red.*

<sup>2)</sup> Anmeldungen und Anfragen sind zu richten an Ingenieur C. Jegher, Dianastrasse 5, Zürich (Telephon 4507 während der Geschäftsstunden).

<sup>3)</sup> Band LV, Seite 85.

fahren und ist als Gewinn die Möglichkeit der Anpassung der Propellerdrehzahl an den Seegang erreicht worden.

**Schweizerische Technische Gesellschaft, New York.** Am 4. Februar d. J. sind zur Gründung der Schweizerischen Technischen Gesellschaft eine beträchtliche Anzahl schweizerischer Ingenieure, Techniker, Architekten und Industrieller im neuen „Pabst“-Lokal, 10 East 42nd Street N. Y. City, zusammengetreten. Zweck der Gesellschaft ist: Vereinigung der in den technischen Fächern arbeitenden Schweizer zum Zwecke gegenseitiger Belehrung, durch Abhaltung von Vorträgen, durch gemeinsame Besuche von Anlagen usw., durch Referate der ständigen Fach-Referenten; Vermittlung von Stellen für Mitglieder und gegenseitige Unterstützung im Allgemeinen; soziale Vereinigung. In diesem neuen Verein ist auch die bisherige „Freie Vereinigung Schweizer Techniker“ von New York und Umgebung (Max Spillmann, Präsident) aufgegangen. — Der neu gewählte Vorstand setzt sich zusammen aus den Herren: *Fritz Ehsam*, Architekt, Präsident; *Albert Kipfer*, Civil-Ing., Sekretär; *Ernst Weilemann*, Techniker, Kassier; *Max Spillmann*, Mech.-Ing., Beisitzer.

Ordentliche Versammlungen finden je am ersten Samstag eines Monates, abends 8 Uhr im Vereins-Lokal, statt. Neueintretende sind willkommen; schriftliche Anmeldungen und Korrespondenzen sind an den Vorstand an obige Adresse zu richten.

**Zürcher Strassenbahnen.** Der Direktor der Zürcher Strassenbahnen, Ingenieur *Hugo Studer*, hat beim Stadtrat um seine Entlassung nachgesucht, um eine ihm von der Maschinenfabrik Oerlikon angebotene Stelle als Leiter der Abteilung für elektrische Traktion anzutreten. Ingenieur Studer hatte die Direktion der städtischen Strassenbahnen übernommen, als Ende 1907 der frühere Direktor Ingenieur A. Bertschinger in die Direktion der Schweizer. Bundesbahnen übertrat. Die stete Ausdehnung und gewaltige Verkehrs zunahme der Strassenbahnen boten ihm Gelegenheit, in seiner zielbewussten und energischen Weise in dieser verhältnismässig kurzen Zeit die Entwicklung des Unternehmens in erfreulicher Weise zu fördern. Speziell im Gebiete der elektrischen Traktion war Studer früher bereits bei der Maschinenfabrik Oerlikon tätig; wir erinnern nur an den Artikel über die elektrische Traktion auf der Strecke Seebach-Wettingen, worüber er in Band LI Seite 185 u. ff. u. Z. einen einlässlichen Bericht erstattet hat.

**Eidg. Polytechnikum.** Professor Dr. *Albert Heim* hat sein Entlassungsgesuch von der Stelle eines Professors der Geologie am eidg. Polytechnikum auf Ende des kommenden Sommersemesters eingereicht, um, wie man vernimmt, sich ausschliesslich wissenschaftlicher Forschung zu widmen. Wir bedauern diesen Entschluss des beliebten Lehrers auf das lebhafteste. Wenigen war es wie ihm gegeben, seine Zuhörer und Schüler für sein Fach zu begeistern und sie zu erspiesslicher Mitarbeit anzuleiten.

Zu Gunsten eines Reisestipendienfonds für junge Architekten hat Frau *Anna Bennert* geb. Füssli in Zürich dem eidg. Polytechnikum ein Legat von 20000 Fr. vermach. Es soll der Fonds den Namen Füssli-Stipendienfonds tragen und aus seinem Ertragnis jedes zweite Jahr ein Betrag von 1500 Fr. zu gedachtem Zwecke ausgeworfen werden.

**Der Verband deutscher Diplomingenieure** hält seine diesjährige Hauptversammlung am 25. und 26. März in Berlin ab. Auf der Tagesordnung stehen unter anderem Referate der Diplom-Ingenieure Dr. jur. Gustav Runkel-Langsdorff, Freiburg i. B.: „Die rechts-wissenschaftliche Vorbildung der Diplom-Ingenieure“; Dr.-Ing. Dr. rer. pol. Waldemar Koch, Berlin: „Die staatswissenschaftliche Vorbildung der Diplomingenieure“; Wilhelm von Pasinski, Düsseldorf: „Das Versicherungsgesetz für Angestellte“.