Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 59/60 (1912)
Heft: 24

Artikel: Die Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Hauptbahnhof Zürich der S.B.B.
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-30096

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: 15.09.2025

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

INHALT: Die Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Hauptbahnhof Zürich der S. B. B. — Städtisches Waisenhaus Sonnenberg, Zürich V. — † Ernst Jung. — Miscellanea: Welttelegraphen-Denkmal in Bern. Hauenstein-Basistunnel. Grenchenbergtunnel. Elektrifizierung der Gotthardbahn. Mont d'Or-Tunnel. Schweiz. Wasserwirtschafts-Verband. Prof. Dr. F. Hennings. Ausbau des zweiten Simplontunnels. — Konkurrenzen: Arbeiterwohnhäuser an der Badgasse in Bern. Hypothekar- und Ersparniskasse in Sitten. Bebauungsplan Mervelet bei Genf. — Nekrologie: Richard Norman Shaw. L. Zodel. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Technischer Verein Winterthur. Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.

Tafeln 72 bis 75: Städtisches Waisenhaus Sonnenberg, Zürich V.

Band 60. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet. Nr. 24.

Die Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Hauptbahnhof Zürich der S. B. B.

Zu dieser städtebaulich ebenso wichtigen wie interessanten Frage sind seit unserer letzten eingehenden Berichterstattung im Februar und Juni 1911[1]) verschiedene neue Beiträge geliefert worden, die die Sache von zum Teil neuen Gesichtspunkten aus beleuchten. Einmal haben die S. B. B. die von der Eisenbahnkommission des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins vorgeschlagenen Bodenuntersuchungen im Gebiet des Bahnhofs Enge in gründlicher Weise durchgeführt. Unsere Leser erinnern sich, dass wir von den über alles Erwarten erfreulichen Ergebnissen dieser Sondierungen wiederholt berichten konnten[2]). Sowohl die Wasserverhältnisse wie die Tragfähigkeit des Bodens erwiesen sich als so günstig, dass die S. B. B. nicht länger zögerten, die technisch ohne unverhältnismässige Schwierigkeiten mögliche Tieflegung der Bahn mit Beibehaltung der bisherigen Lage des Bahnhofs Enge auch ihrerseits anzuerkennen, indem sie ein bezügliches Projekt ausarbeiteten, das sie, zusammen mit einem Projekt „Grütlistrasse", zu Anfang dieses Jahres dem Stadtrat übermittelten. Diesen Projekten wird seitens des Stadtrates hauptsächlich der Vorwurf gemacht, dass sie nicht gestatten, die *Sihltalbahn* in so guter Weise an die S. B. B. anzuschliessen, wie es im städtischen Projekt „Bederstrasse"[3]) der Fall sei. Ferner sei die Beibehaltung der jetzigen Lage des Bahnhofs Enge von Nachteil für den *Bebauungsplan*.

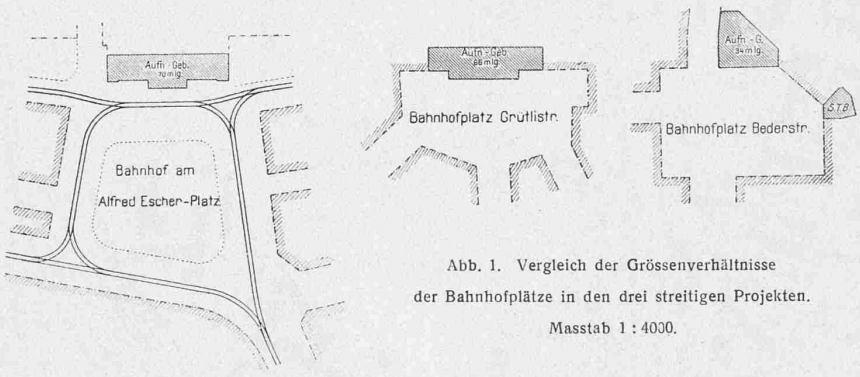


Abb. 1. Vergleich der Grössenverhältnisse der Bahnhofplätze in den drei streitigen Projekten. Masstab 1 : 4000.

In letzterer Hinsicht ist die durch den *Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein* verkörperte Technikerschaft Zürichs allerdings entgegengesetzter Meinung. Der Verein hat seit 16 Jahren die Tieflegung der linksufrigen Seebahn unter Beibehaltung der jetzigen Lage des Bahnhofs Enge befürwortet[4]). Er hat schon 1901 seine Meinung durch ein Projekt belegt[5]), das bezüglich des Bahnhofs Enge mit der neuesten Bearbeitung des Entwurfs übereinstimmt und er hat 1911 nach reiflicher Wiedererwägung durch seine inzwischen veränderte Eisenbahnkommission seine damals ausgesprochene Meinung bestätigt, indem er mit 67 gegen 9 Stimmen die einstimmig gefasste Resolution der Eisenbahnkommission guthiess und zu der seinigen machte[6]).

Auch das *„Eisenbahnkomitee Enge"* (eine Vertretung lokaler Interessenten unter Führung von H. Gossweiler-Landolt, Bauunternehmer) schloss sich vor 10 Jahren dieser natürlichen Lösung an; es liess zur Stärkung seines Standpunkts durch Ingenieur *J. Mast* ein Gutachten[7]) ausarbeiten, dem wir folgenden Satz entnehmen: . . . . „Wie Sie (das Eisenbahnkomitee) mir auseinandersetzten, befriedigt bis jetzt keines der Verlegungsprojekte in vollem Mass, weil die Station Enge für Zürich nicht in allen Teilen glücklich plaziert werden könnte. Es ist das wieder ein Grund, die Tieflegung im Sinne des Projektes (I) vom Ingenieur- und Architekten-Verein mit Weiterführung im Tunnel bis nach Wollishofen anzustreben, auch wenn dasselbe sogar Mehrkosten gegenüber einem Verlegungsprojekte erfordern würde . . ." Die Veranschaulichung dieser nicht glücklichen Stationsanlagen in den Verlegungsprojekten finden unsere Leser im Uebersichtsplan Band LVII, Seite 299. Nebenstehende Abbildung 1 zeigt vergleichsweise die Bahnhofplätze nach Grösse und Form, wobei zu beachten ist, dass der Alfred-Escherplatz in dieser Grösse bereits vorhanden ist.

Um die Mängel des Projektes I, soweit sie tatsächlich noch vorhanden waren zu verbessern, soweit sie blos behauptete sind, zu entkräften, unterzog der Präsident des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins, Arch. *Otto Pfleghard*, gleichzeitig Präsident der Eisenbahn-Kommission des Vereins und Mitglied des städtischen Baukollegiums, den Entwurf im Einvernehmen mit der S. B. B. einer namentlich in städtebaulicher Hinsicht ergänzenden Bearbeitung. Dabei wurde er unterstützt durch den fachmännischen Rat der Ingenieure Dr. Rob. Moser, Dir. H. Peter, und anderer. Die Bearbeitung der speziell eisenbahntechnischen Pläne besorgte Ing. O. Anderwert von den S. B. B. Aus diesen Studien ergab sich einmal, dass der Anschluss der Sihltalbahn und Uetlibergbahn in Wiedikon statt in Enge bedeutende Vorteile für den Bebauungsplan bringen würde, sodann dass die Stationsanlage Enge am Alfred Escherplatz durch Senkung der Nivellette so gestaltet werden kann, dass die Ueberführung der benachbarten Strassen keine erheblichen Mängel mehr aufweist. Vor allem zeigen aber die Studien Pfleghards deutlich, dass mit Rücksicht auf den Bebauungsplan der Stadt die Beibehaltung der gegenwärtigen Lage des Bahnhofs Enge die weitaus vorteilhafteste Lösung darstellt. Dies erhellt schon daraus, dass durch beide Verlegungsprojekte der Weg stadtwärts in Richtung Alpenquai-Bellevue um 300 bis 400 *m* verlängert wird, während er in Richtung Bleicherweg-Paradeplatz ungefähr gleich bleibt wie bisher (Abbildung 4, Seite 319). Diese Verlängerung müsste unbedingt eine empfindliche Mehrbelastung des schon jetzt zu engen Bleicherwegs und Paradeplatzes zur Folge haben.

Wir bringen nun auf den folgenden Seiten die Pläne dieser Studien, als von allgemeinem fachlichen Interesse, zur Wiedergabe und fügen das Wesentliche aus dem Begleitbericht Pfleghards bei. Dabei bemerken wir noch, dass die Eisenbahnkommission des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins einstimmig[1]) diesen Arbeiten ihre Zustimmung erteilt hat und dass die Organe der Generaldirektion der S. B. B. nur unwesentliche Korrekturen an den von ihnen geprüften Plänen vorgenommen haben.

[1]) In Band LVII, Seite 112 und Seite 298, mit vielen Plänen.
[2]) Band LVIII, Seite 206, 301, 326.
[3]) Band LVII, Seite 112 und 156.
[4]) Band XXVII, Seite 130.
[5]) Band XXXVII, Seite 135.
[6]) Band LVII, Seite 247 und 255.
[7]) Der Wortlaut findet sich in Band XXXIX, Seite 37.

[1]) Eines der 15 Mitglieder hat sich nachträglich seine endgültige Stellungnahme noch vorbehalten.

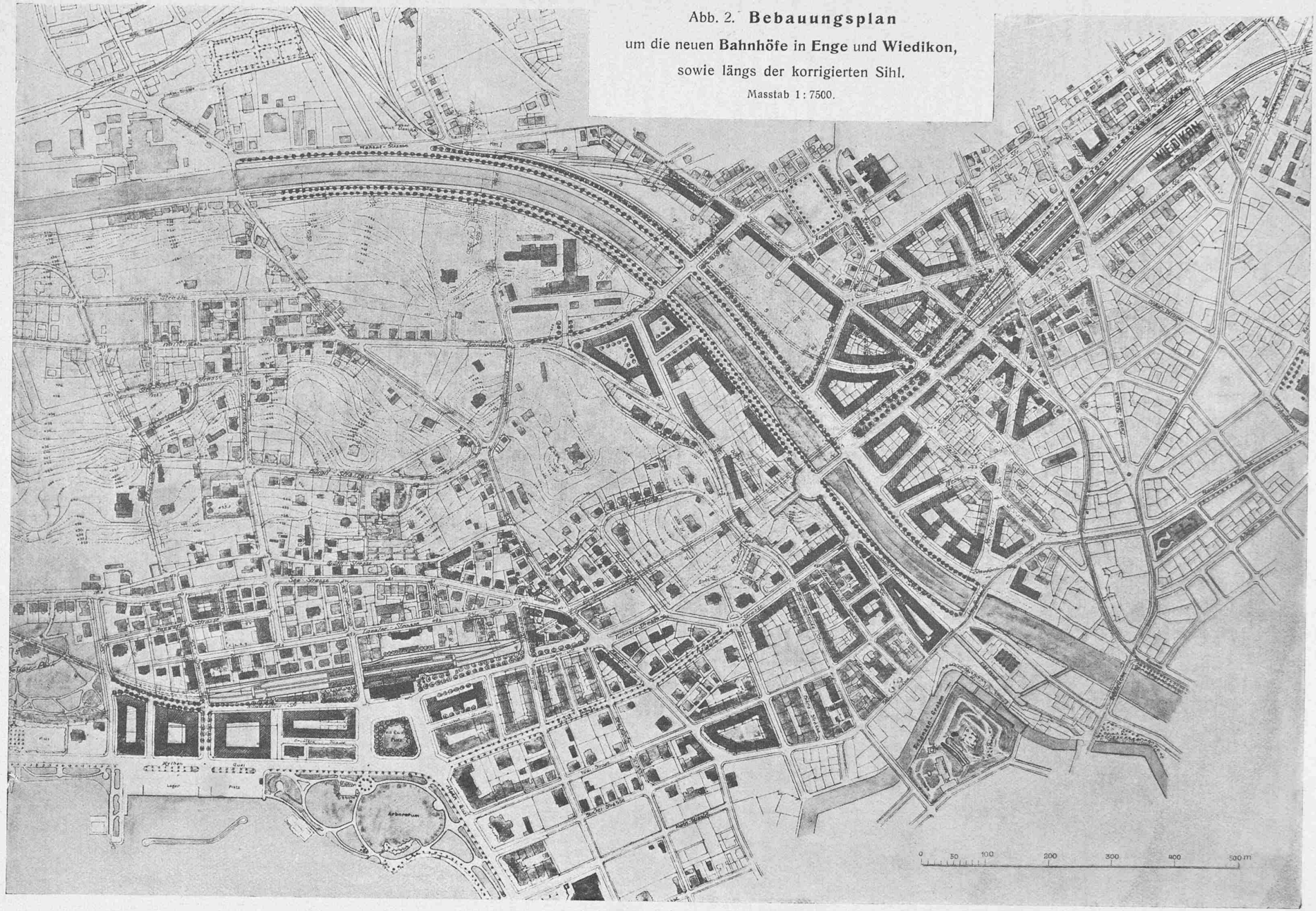


Abb. 2. **Bebauungsplan**
um die neuen **Bahnhöfe** in **Enge** und **Wiedikon**,
sowie längs der korrigierten Sihl.
Masstab 1 : 7500.

Bahnhof Enge an bisheriger Stelle.

Das Projekt 1911 der S. B. B. mit dem Bahnhof Enge an bisheriger Stelle, das in Frage kommt, zeigt die Bahn einzig zwischen der Gotthard- und Sternenstrasse, also auf rund 500 *m* Länge im offenen Einschnitt. Die Linien von Wiedikon und nach Wollishofen liegen im Tunnel.

Diesem Projekte werden folgende *Mängel* nachgesagt:

a) Weil die Bahn zu wenig tief sei, entstehen bei den Strassenüberführungen Rampen mit unschönen Steigungen.
b) Die Breitingerstrasse sei nicht überführt.
c) Die Bahn entziehe sich nicht den Blicken von den benachbarten Strassen. Die Rauchplage sei nicht auf das Mindestmass beschränkt.
d) Nicht bloss die Zwischenperrons, wie bei den andern Projekten, sondern auch der Hauptperron müsse über Treppen erreicht werden.
e) Die erwarteten hohen Minderkosten gegenüber den andern Projekten seien nicht vorhanden.

Zur grossen Hauptsache sind es also ästhetische Mängel, welche man dem Projekte vorwirft. Wenn man sich erinnert, wie schwere Mängel den Projekten Grütlistrasse und Bederstrasse von ihren Gegnern nachgesagt werden, dann wird man nicht erwarten, dass bei dem Projekte an alter Stelle jeder, auch der kleinste Mangel wegfallen müsse. Man wird vielmehr untersuchen müssen, ob sich die behaupteten Mängel nicht verbessern lassen, und dann, ob sie nicht doch viel kleiner sind als jene der andern Projekte.

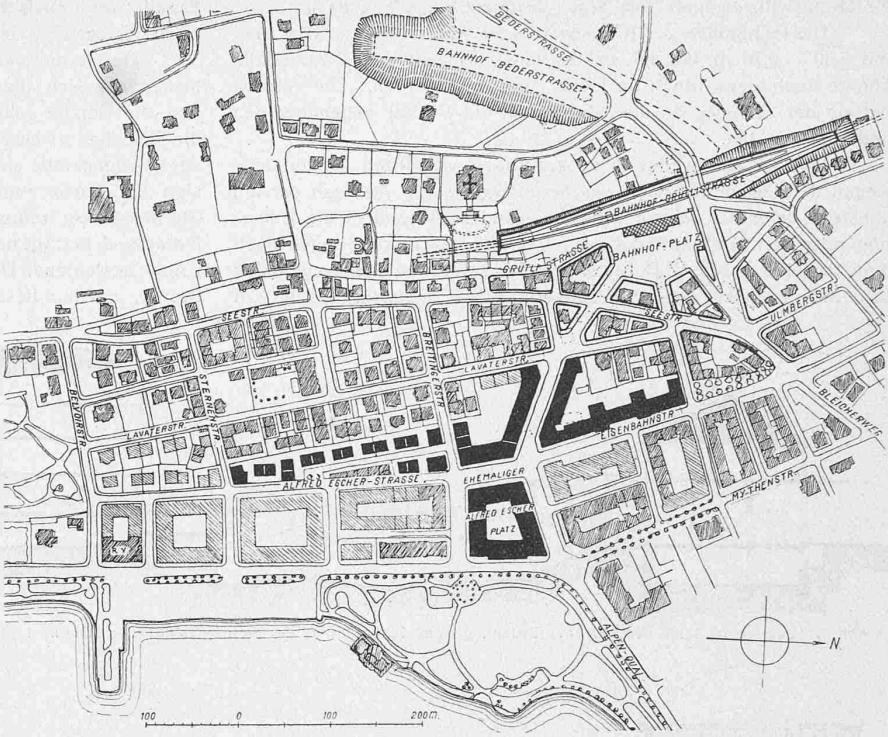


Abb. 4. Ueberbauung des Alfred-Escher-Platzes und des jetzigen Bahngebietes *bei Verlegung* des Bahnhofs Enge, gemäss den Kostenberechnungen für die Verlegungsprojekte „Grütlistrasse" und „Bederstrasse". (Vergl. dagegen Abb. 2 und 5, S. 320.) — Masstab 1:7500.

Zunächst bestehen noch einige *Verbesserungsmöglichkeiten.*

1. Durch Senkung der Nivellette bei der Seestrasse um 23 *cm* und Verminderung der Steigung in der Station Enge von 3 ‰ auf 2 ‰ wird die Stationsmitte auf Kote 407,64, also 80 *cm* tiefer als im Projekte der S. B. B., gelegt. Die Ueberhöhungen der Strassenbrücken werden damit reduziert. Die Höhen betragen bei der Seestrasse 413,30 (— 23 *cm*), bei der Gotthardstrasse 413,30 (— 48 *cm*), bei der Sternenstrasse 414,22 (— 109 *cm*). (Abb. 5 bis 7, S. 320, und Abb. 10, S. 322.)
2. Die Breitingerstrasse kann als Strasse überführt werden auf Kote 407,80 mit einer Auffahrtsrampe von 6,5 %. Gegen die Lavaterstrasse ist der Strassenzug annähernd horizontal.
3. Von der Sternen- bis Belvoirstrasse wird neben dem Tunnel, der mit Vorgärten überdeckt wird, eine neue Auffahrtsstrasse aus der Alfred Escherstrasse zur Seestrasse eingelegt. Dafür werden die entsprechenden Teilstücke der Alfred Escherstrasse und Lavaterstrasse aufgehoben (Abb. 5, S. 320).
4. Die Strecke zwischen Gotthard- und Seestrasse ist im Hofe hinter den Gebäuden ebenfalls zu decken.
5. Der Eilgutschuppen kann mit Aufzügen so eingerichtet werden, dass die Zufahrtsstrassen horizontal bleiben.
6. Die längs der Eisenbahnstrasse und Alfred Escherstrasse freibleibenden Flächen sollen mit Alleebäumen und Grünanlagen bepflanzt werden.

Die Zulässigkeit der vorgeschlagenen Senkungen ist einzig abhängig von der Möglichkeit natürlicher *Entwässerung.* Die S. B. B. sehen dafür einen Kanal vor, der bis zur Hohlstrasse 0,85 ‰ und von dort bis zum Rohmaterialienbahnhofe mit 1,6 ‰ fällt. Das Gefälle ist also im ganzen rund 2,90 *m.* Durch die Senkung der Nivellette wird der Tiefpunkt von der Seestrasse nach der Gotthardstrasse verlegt, wodurch die Senkung der Kanalisation bei der Seestrasse kaum 30 *cm* beträgt und immer noch ein durchschnittliches Gefälle von rund 1 ‰ bleibt. Oberhalb der Gotthardstrasse ist eine Deckeldohle von 60/60 *cm* mit rund 2,9 ‰ Gefälle, unterhalb der Gotthardstrasse auf 200 *m* ein Eiprofil 70/105 *cm* mit 1,2 ‰ Gefälle und von Km. 3,5 an auf 2600 *m* ein Eiprofil 80/120 *cm* mit 0,95 ‰ Gefälle vorgesehen. Der Kanal kann bei ⅔ Füllung 300 *l/sek* abführen. Da in Deutschland vielfach Kanalisationen mit nur 0,5 ‰ Gefälle ausgeführt werden, so kann man nicht behaupten, dass

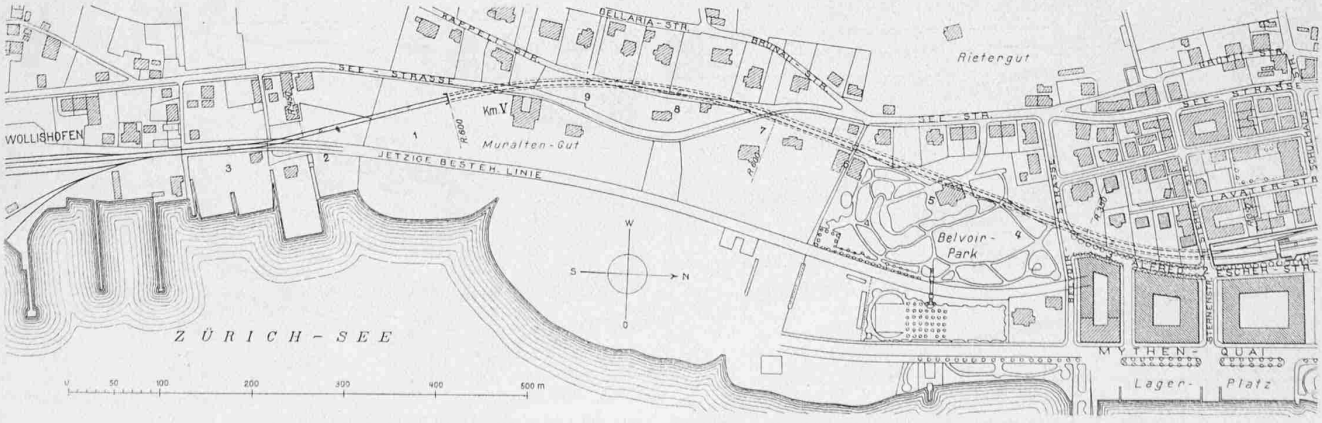


Abb. 3. Linienführung im Tunnel von Enge nach Wollishofen. — Masstab 1:7500 (Fortsetzung von Abb. 2).

obige Annahmen unzulässige seien. Wenn man periodische Spülung einführen will, so bietet die Sihl günstige Gelegenheit dazu.

Die Lichthöhen der Brücken und die Konstruktionsstärke sind mit 5,30 + 0,70 *m* normal in Rechnung gestellt. Im Bedarfsfalle könnte auch hieran noch an Höhe gewonnen werden. Die Verminderung der Steigung in der Station ist ein Vorteil gegenüber den andern Projekten.

Von all den weiter oben genannten Vorwürfen ist derjenige wegen der unschönen *Strassenüberhöhungen und Rampen* der am ehesten, eigentlich einzig schwerwiegende. Besonders die Ueberhöhungen der Gotthardstrasse und Eisenbahnstrasse bringen nach dem Projekte der S. B. B. Steigungen und Gegengefälle, welche den Widerstand gegen das Projekt verständlich machen. Doch darf nicht übersehen werden, dass die meisten Rampen nach deren Bebauung und nach Umbau der anstossenden Gebäude wesentlich besser aussehen werden, als wie man sich das jetzt vorstellt.

Durch die verhältnismässig geringe Senkung der Nivellette beschränkt sich die Ueberhöhung der Gotthardstrasse auf 1,25 *m* und die Gefälle reduzieren sich auf rund 2,8 % und 3,5 %, wobei die Eisenbahnstrasse nur um 30 *cm* gehoben werden muss, ohne dass Gegengefälle entstehen. Vom Eckhause abgesehen, beschränken sich die Parterreumbauten auf zwei bis drei Häuser. Bei der Sternenstrasse reduziert sich die Ueberhöhung um mehr als einen Meter und beträgt noch 2,25 *m* unten, gegen die Lavaterstrasse horizontal auslaufend. Die Gefällsverhältnisse der jetzt mit 7% fallenden Strasse werden bessere als bisher. Die Parterreumbauten können hier auf zwei Häuser beschränkt werden. Für alle diese Umbauten sind in den Kostenrechnungen die nötigen Beträge enthalten. Bei der Seestrasse haben die Rampen nur 1 %, bezw. 2% Steigung, und eine ganz *wesentliche Verbesserung* entsteht durch den in guten Verhältnissen steigenden Strassenzug Alfred Escherstrasse - Belvoir-Seestrasse. Mit der Senkung der Bahn verbessert sich nicht nur das Aussehen der Strassen, es vermindern sich auch die Entschädigungen an die Hausbesitzer ganz erheblich.

Von Anfang an hat der Bebauungsplan für die Breitingerstrasse nur eine hohe Passerelle vorgesehen. Im Projekte der S. B. B. ist an deren Stelle eine bequemere, niedrigere Passerelle getreten. Man behauptet jetzt, dass diese Strasse als Durchgangsstrasse eine hohe Bedeutung habe, trotzdem sie nach kaum 150 *m* ohne Fortsetzung gegen den Berg läuft. Die Forderung der Ueberführung ist somit nicht von

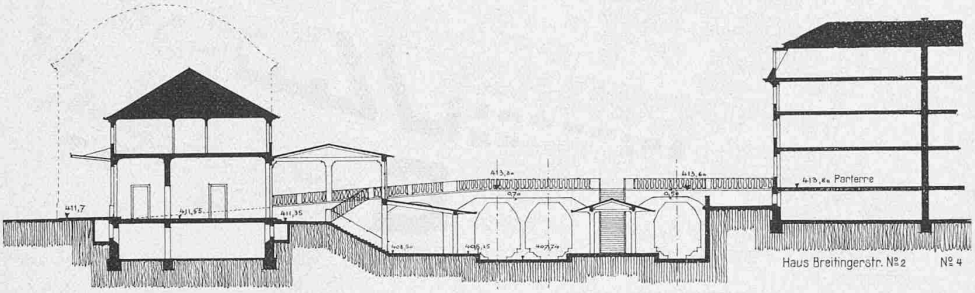


Abb. 7. Querschnitt durch den südlichen Seitenflügel und Ueberführung der Breitingerstrasse. — Masstab 1 : 600.

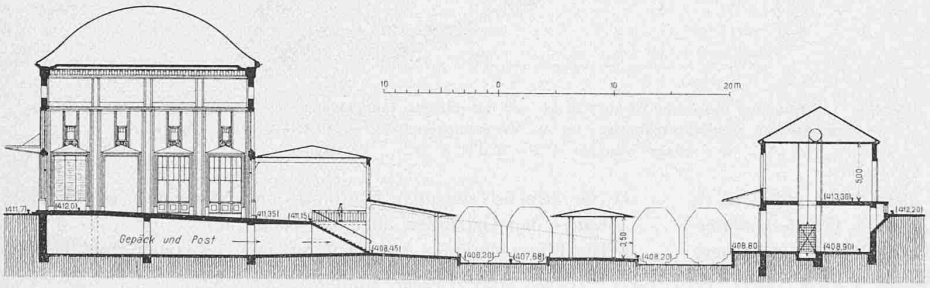


Abb. 6. Querschnitt durch die Mitte des Aufnahmegebäudes und den Güterschuppen Enge. — Masstab 1 : 600.

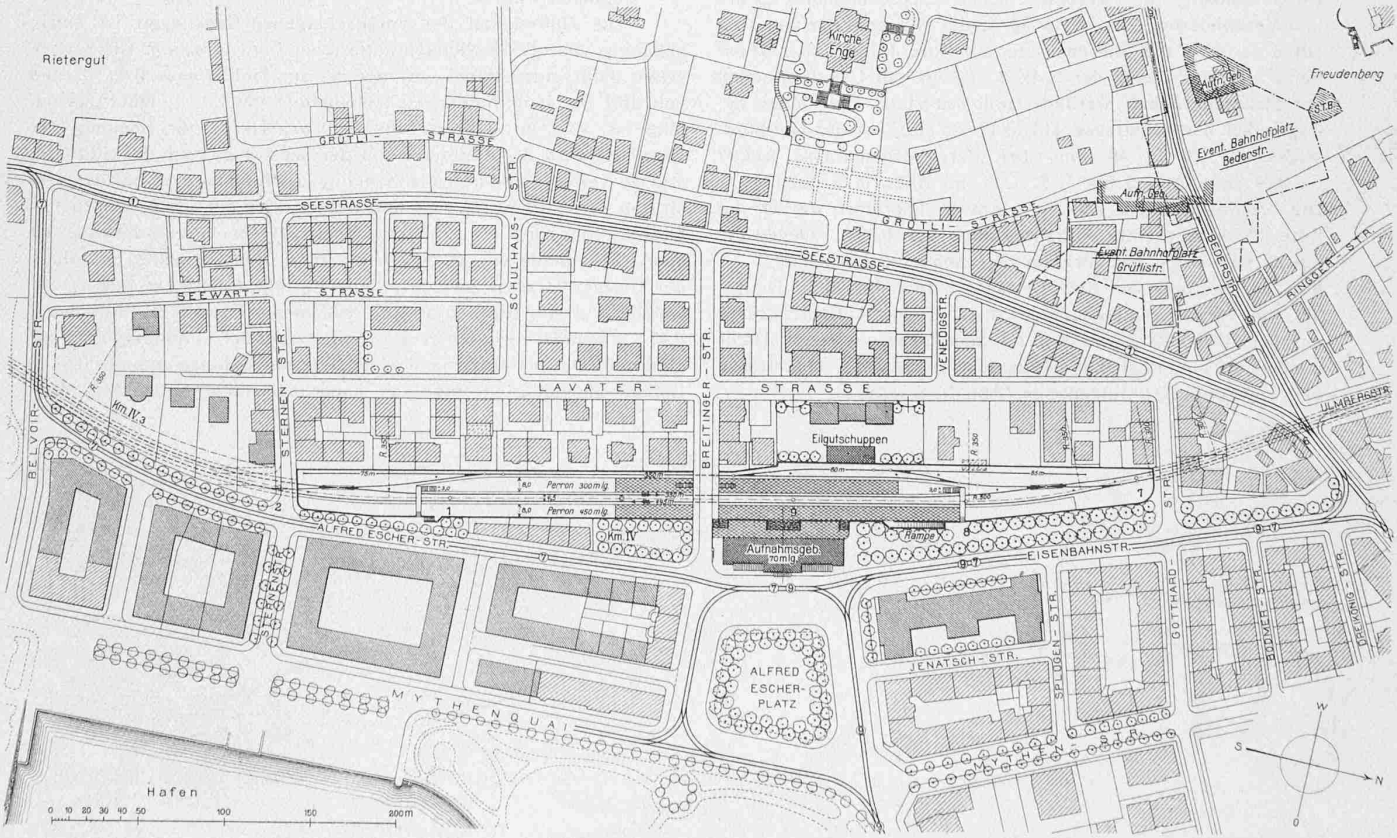


Abb. 5. Lageplan des neuen Bahnhofs Enge am Alfred-Escher-Platz mit korrigierter Alfred-Escher-Strasse. — Masstab 1 : 4000.
Lage und Form der Bahnhofplätze „Grütlistrasse" und „Bederstrasse" sind zum Vergleich eingetragen.

Die Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Hauptbahnhof der S. B. B.

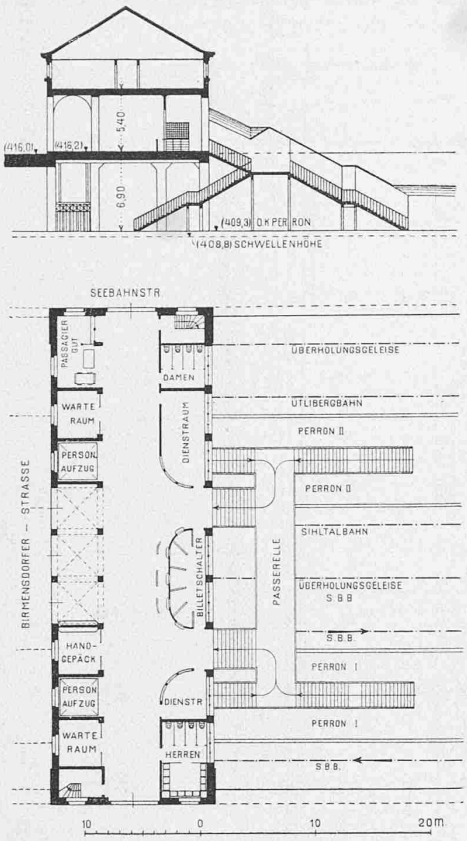


Abb. 9. Grundriss und Schnitt 1:600 des Aufnahmegebäudes Wiedikon für S. B. B., Sihl-T.-B. und Uetlibergbahn.

bessern gestalten als heute. Besser ist auch der Anblick von den Häusern aus. Die Bahn liegt im breiten Einschnitt, man sieht sie viel weniger. Wo heute die Wagenreihen vor den Fenstern stehen, ist künftig freier Ausblick (Abb. 7). Die Rauchplage wird im ersten Teil der Eisenbahnstrasse wegfallen und im übrigen eher besser sein als bei andern Projekten[1]), weil die offene Strecke nicht länger ist und die Anstösser hier mit dieser Tatsache zu rechnen gewöhnt sind.

Dre Treppen zum Hauptperron lassen sich allerdings nicht vermeiden. Daneben ist jedoch eine Rampe vorgesehen. Da es sich beim Hauptperron hauptsächlich um die Abreise, also Treppenabsteigen, handelt, so ist der Vorwurf nicht belangreich.

Dass die erhofften grossen *Minderkosten* für Projekt „altes Tracé" nicht ganz herausgerechnet wurden, ist wohl bedauerlich, aber doch noch kein Nachteil. Durch meine Aenderungen werden übrigens die Gebäude-Entschädigungen und damit die Kosten des Projektes ganz erheblich ermässigt. Vorläufig fällt es schwer, zu glauben, dass die Expropriationen und Entschädigungen fast ebenso teuer werden sollen beim *Bau in bestehenden Verhältnissen und auf eigenem Lande,* wie bei Umkehrung aller Verhältnisse, billigem Verkauf oder teilweiser Freihaltung des jetzigen Besitzes und bei Neuerwerb zu höchsten Expropriationspreisen, unter Abbruch und Schädigung zahlreicher Häuser und Villen. Zu beachten ist auch, dass die Tunnels unter Beibehaltung des alten Tracé meist Gebiete berühren, in denen die Minderwertsentschädigungen viel geringer sein werden.

Ferner enthalten die Berechnungen für die Verlegungsprojekte *noch nicht alle jene Kosten, die nötig sind, um das Strassennetz den bei der Verlegung völlig veränderten Verhältnissen anzupassen,* also *nicht* die Mehrkosten, welche aus der Aenderung der Parkringstrasse und der Vergrösserung der projektierten Bahnhofplätze und aus dem Durchbruch der neuen Strasse vom Quai zum Bahnhofe verursacht werden. Weiter *fehlen* die aus der Kosten-Garantie für Enteignung und Minderwertsvergütung allfällig erwachsenden Mehrkosten. Rechnet man wirklich *alles* zusammen, dann werden die Minderkosten bei Belassung an alter Stelle nicht viel unter den geschätzten drei Millionen bleiben.

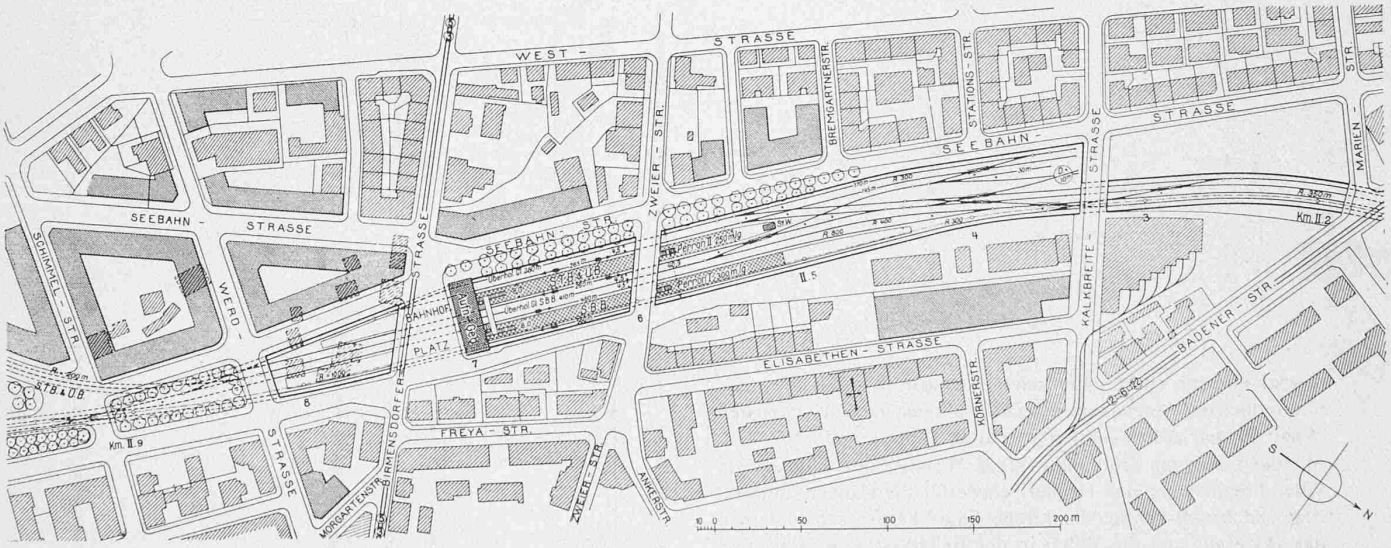


Abb. 8. Lageplan des neuen Bahnhofes Wiedikon an der Strassenbahn nach Hottingen und Fluntern. — Masstab 1:4000.

grosser Bedeutung; mit der vorgeschlagenen Senkung kann die Breitingerstrasse indessen als Brücke überführt werden mit $6^1/_2$% Auffahrtsrampe vom Alfred Escher-Platz und nachheriger fast horizontaler Führung. Diese Rampe ist durch das Bahnhofgebäude und die Anlagen gedeckt und wird wenig auffallen.

So können alle Strassen ohne Störung durchgeführt werden. Die Bahn selbst verschwindet für das Auge in dem breiten und ausreichend tiefen Einschnitte. Statt der befürchteten Abtrennung der Enge vom See ist der freie Ueberblick und der freie Verkehr gewahrt.

Den Anblick der Station von den benachbarten Strassen und von den anstossenden Häusern zeigen besonders Abb. 6 und 7 und der Lageplan (Abb. 5). Die Baumalleen und Grünpflanzungen werden das Bild in der Eisenbahn- und Alfred Escherstrasse zu einem viel

Gegenüber ihren verhältnismässig geringen Nachteilen hat die Beibehaltung der bisherigen Lage einige bedeutende *Vorzüge.*

a) Es wird am wenigsten an den bestehenden Verhältnissen gerüttelt, sowohl hinsichtlich der privaten Rechte wie der Gewohnheiten und Bequemlichkeit des Publikums. Der Bahnhof liegt *näher* und bequemer als alle anderen.

b) Jetzt liegt der Bahnhof an dem etwa 125 *m* breiten und 120 *m* tiefen Alfred Escher-Platz. Die Bahnhofplätze Bederstrasse oder Grütlistrasse sind nicht halb so gross. Nirgends ist es möglich, einen so schönen Bahnhofplatz zu schaffen. An ihm präsentiert sich das Bahnhofgebäude am schönsten, es wird auch am besten gesehen und gefunden. Die Ankommenden

[1]) Vergl. hierüber Näheres auf Seite 323 und 324. *Red.*

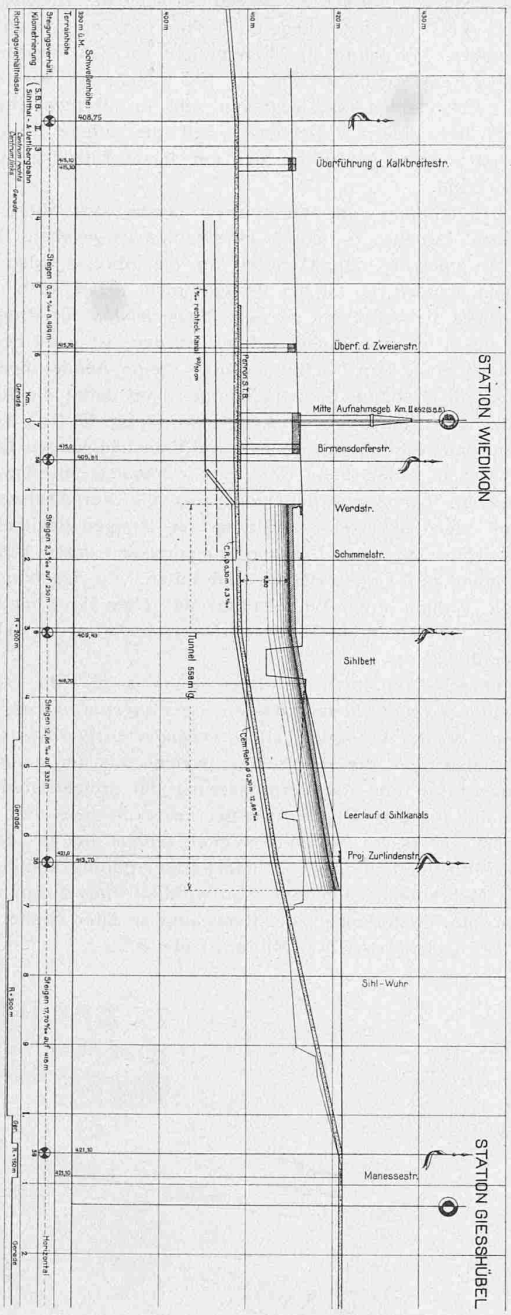


Abb. 11. Längenprofil der Anschlusstrecke der Sihl-T.-B. von Wiedikon bis Giesshübel. — Massstäbe 1:1000 und 1:800.

Anmerkung der Red. Vergl. die betriebsgefährliche Einführung der Nebenbahnen in den Bahnhof „Bederstrasse", im Tunnel von rund 20 ‰ Gefälle und in der Kurve von $R = 200$. (Längenprofil Band LVII, Seite 300; Plan Seite 157 ebenda.)

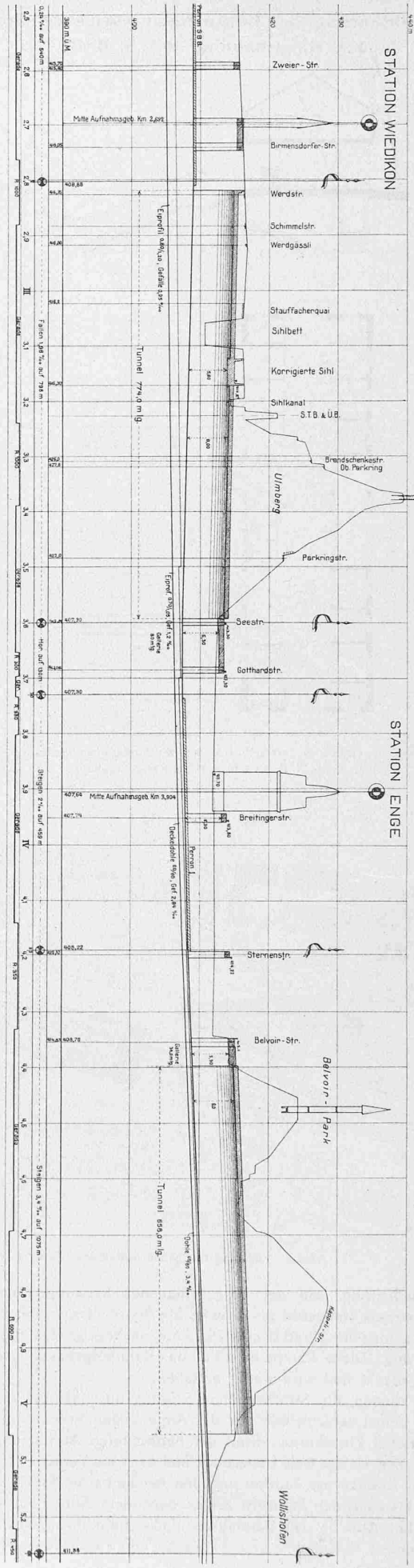


Abb. 10. Längenprofil der Strecke Wiedikon-Wollishofen (Km. 2,5 bis Km. 5,264) mit Bahnhof Enge an bisheriger Lage. — Massstäbe 1:10000 und 1:800.

Anmerkung der Red. Die überdeckt gedachte Strecke zwischen Sternenstrasse und Belvoirstrasse ist hier versehentlich als offen gezeichnet; vergleiche übrigens Lageplan Abb. 5 und Bebauungsplan Abb. 2.

werden von dort einen selten schönen Eintritt in die Stadt haben, mit Anblick des Alpenquais, des Zürichberges, mit dem schönsten Wege zu den Arbeitsstätten der Stadt (Abb. 1 und 5!).

c) Mit der Verlegung stört man ruhige Wohngebiete, ruiniert die Villen Freudenberg und Hegner, entwertet die Häuser am Parkring und beeinträchtigt die Kirche Enge. Ferner schädigt man das Rietergut und die Villen in der Bellariastrasse. Das, was heute den Schmuck der Enge ausmacht, wird gestört, und diejenigen, welche mit ihren prächtigen Gärten wesentlich zur Verschönerung der Enge beitrugen, werden verärgert oder vertrieben. Man ist heute in der Wahl der Baustelle nicht mehr so frei, wie man vor 40 Jahren hätte sein können. Die seitherige Bebauung verlangt die schuldigen Rücksichten.

d) Mit der Verlegung wird das Areal des alten Bahnhofes der *Bebauung* überliefert. Ohne solche Verbauung ist der bei den Verlegungsprojekten eingerechnete Erlös von rund einer Million nicht einbringbar (Abb. 4, Seite 319).

e) Der *Alfred Escher-Platz*, der mit grossen Kosten als Bahnhofplatz angelegt wurde, verliert seine Berechtigung. Auch seine *Bebauung* ist in Aussicht genommen. So aber wird die Enge nochmals entwertet. Die grossen und hohen Blockbauten

Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Hauptbahnhof Zürich der S. B. B. mit Anschluss der Nebenbahnen in Wiedikon.

hier und auf dem Bahnareal werden den jetzt vornehmen Charakter jener Gegend schwer beeinträchtigen und wie eine Mauer die Enge vom See *trennen*.

f) Die mehrfach gebrochene Verbindungsstrasse vom Mythenquai zum neuen Bahnhofe müsste trotz der hohen Kosten ein wenig stolzer Zugang werden.

g) Zu Alledem kommen die vielen sonstigen Mängel, welche den beiden Verlegungsprojekten von ihren Gegnern nachgewiesen werden. Ich darf wohl darauf verzichten, sie hier zu wiederholen.

Nachdem jetzt feststeht, dass der Umbau mit Bahnhof auf alter Stelle *möglich* ist und grosse Vorteile bietet, besteht kein Grund mehr, von dem Notbehelfe der Verlegung an eine andere Stelle Gebrauch zu machen, um so weniger als die Verlegung beim heutigen Stande der Bebauung überwiegende Nachteile mit sich bringen würde.

Die Veränderungen in Wiedikon.

Neben den vermeintlichen Minderkosten war es die Lösung der *Sihltalbahnfrage*, welche die Stadtverwaltung zur energischen Vertretung des Bederstrassenprojektes bewog. Die Sihltalbahn sollte in den Bahnhof Bederstrasse so eingeführt werden, dass die Geleise in einer Galerie unter der Bederstrasse lägen und mit dem auf der andern Seite liegenden Aufnahmegebäude durch einen Unterführungstunnel verbunden wären. Für den Güterverkehr sollten die Geleise der Hauptbahn benützt und im Tunnel gekreuzt werden. Das Verbindungsgeleise nach Station Giesshübel erhielte zwei Niveaukreuzungen mit der Manessestrasse und dem künftigen rechtsseitigen Sihlquai. Die *Uetlibergbahn* sollte die bisherige Linienführung (jedenfalls tiefer gelegt) behalten, also zwei weitere Niveaukreuzungen mit den Uferstrassen und eine mit der Zurlindenstrasse bringen und als Dampfstrassenbahn den rechten Sihlquai begleiten.

Die Zweckmässigkeit einer solchen Lösung ist stark bestritten. Es ist statt dessen der Anschluss in Wiedikon oder im Hauptbahnhof empfohlen worden, welche Lösungen natürlich für alle drei Projekte in gleicher Weise möglich wären. Die Pläne des Unterzeichneten zeigen eine Lösung, bei der nicht nur die Sihltalbahn, sondern auch die Uetlibergbahn, in der Richtung dem bestehenden Verbindungsgeleise folgend, *in der Station Wiedikon endigen* und die ganze Stationsanlage näher gegen die Sihl gerückt ist. Das Bahnhofgebäude ist mit angemessenem Bahnhofplatz an die Birmensdorferstrasse gelegt. Dorthin führen gute Verbindungen, die Strassenbahnlinien 3 und 5, von der Sihlbrücke, der Stauffacherbrücke (Morgartenstrasse) und aus der Enge. Die Distanz dieses Bahnhofes vom Paradeplatz ist nur etwa hundert Meter grösser als nach der Station an der Bederstrasse. Die Bahnlänge Giesshübel-Wiedikon ist ungefähr die gleiche wie nach Station Selnau. Der neue Bahnhof in Wiedikon kann, ausser drei Geleisen für die Hauptbahn, drei durchgehende Geleise für die beiden Nebenbahnen von über 250 *m* Kreuzungslänge, drei Rangier- und Aufstellgeleise von je rund 150 *m* Länge und kurze Geleise mit Lokomotivdrehscheibe erhalten. Die nutzbaren Geleiselängen für die Nebenbahnen sind 1075 *m* gegenüber 650 *m* im Selnaubahnhofe. Die Direktion der Sihltalbahn erklärt den vorgesehenen Raum für ausreichend. Er ist grösser als im Bederstrassenprojekte. Der künftigen Entwicklung ist somit besser Rechnung getragen. Der gefahrvolle Betrieb Bederstrasse-Wiedikon für Haupt- und Nebenbahn kommt in Wegfall.

Die bisher vorgesehene, über 8 *m* tiefe Einsenkung der Station Wiedikon sollte durch Hebung der Nivellette um rund einen Meter korrigiert werden. Durch seitliche Verschiebung des Verbindungsgeleises Wiedikon-Giesshübel kann die Rampe von der Zurlindenstrassenüberführung an auf 18 ‰ ermässigt werden.

Der Sihltalbahn würde die Belassung des gegenwärtigen Selnaubahnhofes zwar am meisten zusagen, weil er den Geschäftsquartieren am nächsten liegt. Die kostspielige Erweiterung des Bahnhofes durch Ueberdeckung des Sihlkanales wäre jedoch unvermeidlich. Eine gute Lösung des Bebauungsplanes rechts der Sihl wäre erschwert, mehrere Niveauübergänge würden bleiben.

Zwar böte die Verleguug des Personenbahnhofes nach Bederstrasse der Sihltalbahn Gelegenheit zu Verbesserungen im Güterbahnhof Giesshübel, aber der Personenbahnhof Bederstrasse wäre auf die Dauer unzureichend. Wiedikon dagegen böte beiden Nebenbahnen einen geräumigen und übersichtlichen Personenbahnhof und liegt für den grössern Teil der Stadt schon heute und künftig in vermehrtem Masse günstiger als Bahnhof Bederstrasse.

Mit der Aufhebung des Bahnhofes Selnau und des Gütergeleises der Sihltalbahn, sowie der Geleise Giesshübel-Selnau fallen vier Niveaukreuzungen und das Strassengeleise dahin. Die bezüglichen Terrains werden verwertbar, die Durchführung beidseitiger Quaistrassen möglich, der Bebauungsplan löst sich so, dass das Quartier eines unserer schönsten werden dürfte.

* * *

Ergebnis. Man sieht aus Allem, dass wegen der Sihltalbahn die Wahl des „Bederstrassenprojekts“ nicht nötig ist, dass sich für die Sihltalbahn andere zweckmässige Lösungen finden lassen. Zudem entständen beim Bederstrassenprojekte mehrere neue Niveauübergänge. — Man ersieht aber auch, dass die Verlegung des Bahnhofes Enge von seiner bisherigen Stelle nicht nötig ist und dass die befürchtete Abtrennung der Enge vom See durch den Tiefbahnhof nicht eintritt. Vielmehr wäre bei jeder Verlegung des Bahnhofes durch starke Verbauung des Bahnareals und des Alfred Escher-Platzes eine arge Schädigung der Enge zu befürchten und zudem würden die schönen Wohngebiete in der Nähe der Kirche Enge und diese selbst ohne Not mit den Nachteilen eines Bahnhofes belegt. Es empfiehlt sich daher, den Umbau der linksufrigen Seebahn als Tiefbahn unter Beibehaltung der bisherigen Lage der Station Enge vorzunehmen.

Ich möchte meine Anregungen nicht weiter geben, ohne zu bemerken, dass jedes der heute vorliegenden Projekte für die definitive Annahme in ungefähr dem gleichen Masse verbessert werden muss. Man darf sich somit bei der Wahl nicht von vermeintlich rascher Förderung leiten lassen, weil das erfahrungsgemäss zur Unsicherheit und zur Verzögerung führt. Ein Zeitverlust wird nur entstehen, *wenn man sich jetzt in der Wahl vergreift.*

Im weitern möchte ich allen jenen danken, die mich in meiner Arbeit unterstützt oder gefördert haben; so vor allem dem städtischen Bauwesen und den Bundesbahnen, ganz besonders aber auch allen Herren Ingenieuren, die mir so bereitwillig durch ihre Beratung und Mitarbeit beigestanden sind.

Zürich, den 12. Oktober 1912.

Otto Pfleghard, Architekt.

Diesen Ausführungen ist bezügl. des Bebauungsplanes kaum etwas beizufügen. Sie reden in Verbindung mit den Zeichnungen, namentlich den Abbildungen 1, 2 und 4 eine so deutliche Sprache, dass nicht nur der mit den Bestrebungen künstlerischen Städtebaues vertraute Fachmann, sondern auch der Laie wohl nicht mehr darüber im Zweifel sein dürfte, welcher Linienführung der Vorzug zu geben ist. Nicht nur für Enge, sondern ganz besonders auch für Wiedikon und die Gegend längs der Sihl bedeutet der Bebauungsplan von Architekt Pfleghard eine zweckmässige und würdige Verbesserung und Verschönerung lange Zeit vernachlässigter Stadtteile. Der Bahnhofplatz Wiedikon wird durch die auf ihn hinführenden Hauptstrassen und die bereits bestehenden Strassenbahn-Transversallinien nach Hottingen, Fluntern und Oberstrass zu einem von jeder Richtung her gut zu erreichenden Verkehrsknotenpunkt. Auch dieser Umstand rechtfertigt den Anschluss der lokalen Nebenbahnen in dieser Station. Zudem werden auch hier bereits bestehende Verhältnisse verbessert, indem das bisherige Verbindungsgeleise Giesshübel-Wiedikon in wenig veränderter Richtung tief gelegt wird.

In technischer Hinsicht ist zu bemerken, dass nach allgemeiner Ansicht die Einführung der Sihltalbahn in den Hauptbahnhof Zürich nur eine Frage der Zeit ist. Von der Bemessung der Länge dieser Zeit wird die Frage abhängen, ob es sich lohnt, Wiedikon in der hier vorgeschlagenen Weise als Endstation auszubauen oder entsprechend zu vereinfachen. Auf die Lage des Bahnhofs bleibt dies natürlich ohne Einfluss. Dem Stadtteil Zürich III wäre auf alle Fälle die aus dieser Lösung sich ergebende Verschönerung durch Grünanlagen und die Alleestrasse gegen die Sihl sehr zu wünschen.

Bezüglich der Station Enge ist zu sagen, dass in beiden Verlegungsprojekten, abgesehen von der geradezu betriebs-

gefährlichen Einmündung der Sihltalbahn in den Bahnhof Bederstrasse (im Tunnel von 20 ‰ Gefälle, dazu in der Kurve von 200 und 180 *m* Radius!), die *Längenprofile* nicht nur für den Betrieb, sondern auch für die Allgemeinheit einen empfindlichen Nachteil bringen würden. Sowohl nach „Grütlistrasse" wie nach „Bederstrasse" steigt die Bahn im Tunnel von der Sihl her mit 10 ‰; bei „Bederstrasse" liegt zudem der Tunnel in einer 400 *m*-Kurve, sodass der Kurvenwiderstand die effektiv *zu überwindende Steigung auf rund 12* ‰ vermehrt (vergl. die Längenprofile in Band LVII, Seite 300). Die stärkste und schon recht fühlbare Steigung der Strecke Zürich-Thalwil beträgt aber nur 6,5 ‰. Jene Tunnelstrecke wäre somit die für den Betrieb, die Lokomotivbelastung massgebende. Dazu kommt, dass der Tunnel das Einfahrtssignal nach Enge enthält, vor dem die Züge gelegentlich anhalten und sodann wieder anfahren müssen. Diese Umstände erfordern bei allen Zügen eine maximale Lokomotivbeanspruchung, also eine entsprechende Rauch- und Dampfentwicklung im Tunnel, also an den Portalen eine sehr empfindliche *maximale Rauchbelästigung in den Bahnhöfen „Bederstrasse" und „Grütlistrasse"!* Auch in dieser Hinsicht ist somit die Linienführung nach Projekt I

Nachtrag

vom 10. Dezember 1912.

Seit Abfassung des Berichtes vom 12. Oktober scheint es, dass die Behörden vom Bederstrassen-Projekt abgekommen sind. Sie wollen ein Grütlistrassen-Projekt mit Einführung der Sihltalbahn in Enge, wie sie bei der Bederstrasse vorgesehen war, an dessen Stelle setzen. Auch hier müsste die blos zweispurige Hauptbahn im Tunnel zwischen Enge und Wiedikon auch dem Güterverkehr der Sihltalbahn dienen. Die spätere Führung der Sihltalbahnzüge nach dem Hauptbahnhof wäre aber ausgeschlossen. Alle derartigen Projekte sind gegenüber jenen, die für die *Sihltalbahn ein selbständiges Geleise bis nach Wiedikon* (von dort an ist die Hauptbahn vierspurig) vorsehen, minderwertig, denn der zweispurige Engpass unter der Sihl zwischen Enge und Wiedikon kann später wohl nie mehr oder doch nur mit unerträglichen Kosten erweitert werden. Die Linie Wiedikon-Giesshübel stellt sich als eine wertvolle *Umgehungslinie* dieses Engpasses dar, die den Verkehr des Sihltales vom Fahrplane der Hauptbahn unabhängig macht und die auch so ausgebaut werden kann, dass sie die Hauptbahn vom Güterverkehr nach dem Gotthard entlasten kann.

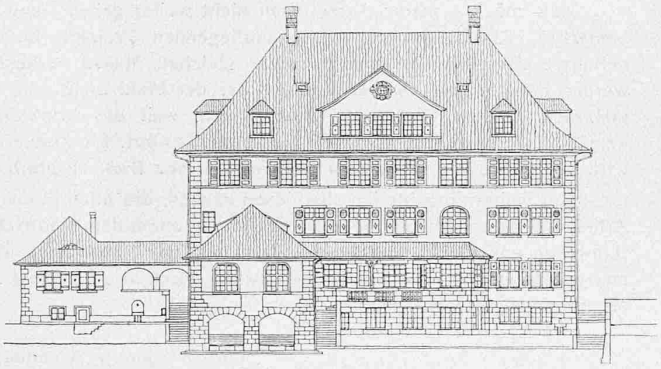


Abb. 6. Südostfassade, — 1 : 500. — Abb. 7. Schnitt.

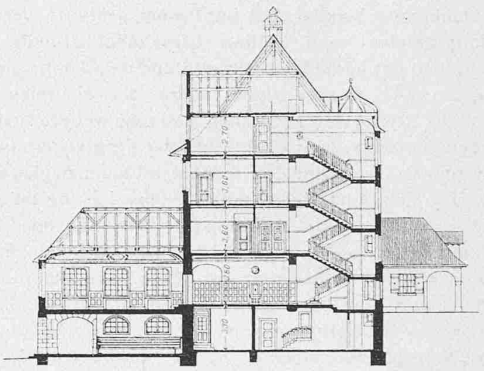


Abb. 8. Säulenkapitäl in der Halle.

Städt. Waisenhaus

auf dem

Sonnenberg

in

Zürich V.

Architekt

Stadtbaumeister

F. Fissler.

(Text S. 325.)

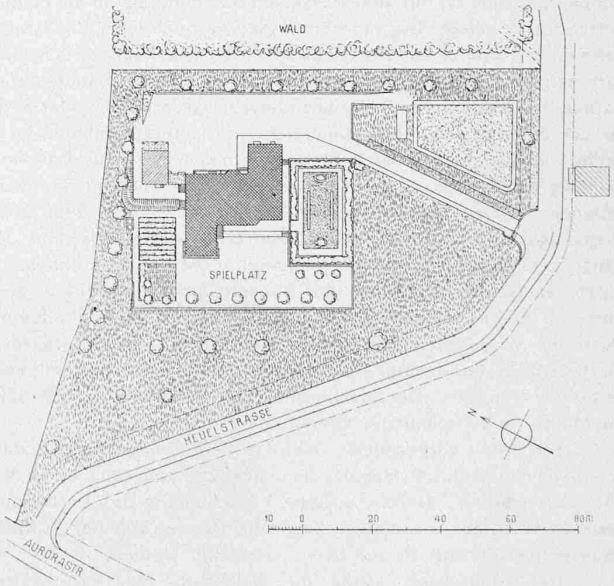


Abb. 1. Lageplan. — Masstab 1 : 2000.

mit leichten *Gefällen* von beiden Seiten her (Abbildung 10, Seite 322) den andern ganz erheblich überlegen. Sie gewährleistet zu den Vorzügen der Lage noch ein Minimum an Rauchbelästigung.

Vorstehendes war in obigem Wortlaut bereits gedruckt, als wir in letzter Stunde von Herrn Architekt Pfleghard noch einen Nachtrag zu seinem Bericht vom 12. Oktober d. J. erhielten, den wir seiner überzeugenden Klarheit wegen gerne beifügen.

Die Einführung der Sihltalbahn in Enge ist nur dann annehmbar, wenn schon heute *eine dritte Spur unter der Sihl* gebaut wird, was weit über zwei Millionen Mehrkosten ruft. Wenn man sich zu dieser dritten Spur verstehen kann, *aber auch nur dann*, wird man sich auch im Hinblick auf die künftige Entwicklung mit der Einführung der Sihltalbahn in Enge befreunden können. Dann aber wird der Vergleich der finanziellen Vorteile neuerdings die Ueberlegenheit der Projekte *ohne* Sihltalbahn in Enge dartun. Die Kosten der Strecke Giesshübel-Wiedikon werden zu

1,7 Millionen angegeben. Der Einfachheit halber möge Giesshübel-Grütlistrasse unter Abrechnung der Geleiseerweiterung in Giesshübel, jedoch mit Zurechnung der Preiserhöhungen seit 1910 und der Mehrlänge Bederstrasse-Grütlistrasse, diesen 1,7 Millionen gleichgesetzt werden. Dann stehen noch die Mehrkosten des erweiterten Bahnhofes Wiedikon und der angebliche Minderwert, den das Sihlhölzli-Areal in der Untertunnelung durch die Linie Giesshübel-Wiedikon erleidet, alles zusammen nur etwa $^1/_2$ Mill. erreichend, den Mehrkosten des dreispurigen Tunnels mit weit über 2 Mill. gegenüber. *Um diesen Mehrbetrag und um die Mehrkosten,* die der *neue* Grütlistrassen-Bahnhof gegenüber dem frühern ohne Sihltalbahn aufweisen wird, stellt sich die Einführung der Sihltalbahn in Enge *höher* als die Einführung in Wiedikon.

Sieht man heute vom Anschluss der Nebenbahnen in Wiedikon ab, so werden dort Kosten erspart. Dafür fällt aber der Erlös aus dem Verkauf des Selnau-Bahnhofs dahin, weil dieser bleiben muss. Zudem muss man bis zur Einführung der Sihltalbahn in den Hauptbahnhof auf den Ausbau des rechten Sihlquai verzichten. Die Weglassung der Sihltalbahn aus dem Bahnhof Enge bietet somit auch in Bezug auf die Anpassungsfähigkeit an die fortschreitende Entwicklung wirtschaftliche Vorteile.

Sobald für die Projekte *gleichwertige* Voraussetzungen gemacht werden, führen *alle* Erwägungen immer wieder dazu, dass weder die Einführung der Sihltalbahn in Enge, noch die Verlegung der Station Enge von ihrer jetzigen Stelle praktisch oder wirtschaftlich gerechtfertigt sind.

Städtisches Waisenhaus Sonnenberg, Zürich V.

Architekt Stadtbaumeister *F. Fissler*, Zürich.

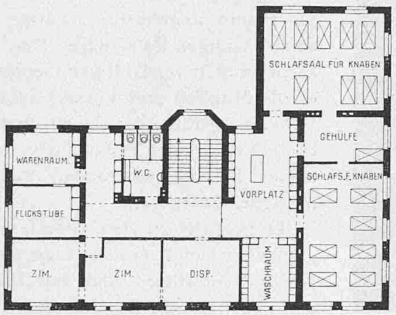
(Mit Tafeln 72 bis 75.)

Trägt die Architektur des Waisenhauses auf dem Butzen, das wir in letzter Nummer gezeigt, dem dortigen ländlichen Charakter Rechnung, so klingt in der mehr städtischen Haltung des Waisenhauses auf dem Sonnenberg eine leise Erinnerung nach an den vornehmen Eindruck des alten Waisenhauses drunten in der Stadt. Die hervorragend schöne Lage dieses neuen Hauses, das weithin blickend die ganze Umgebung beherrscht, wies von vornherein auf eine solche Lösung hin. Durch das stark abschüssige Gelände wurde die Stellung des Hauptbaues bestimmt, der bei 28 *m* Länge seiner nach Südwesten blickenden Hauptfront 13 *m*, bezw. 21,90 *m* Tiefe aufweist. Unter dem nur einstöckigen Vorbau des Speisesaals fand die geschützte, gegen den Spielplatz ebenerdige und offene

Städtisches Waisenhaus

Sonnenberg in Zürich V.

Architekt *F. Fissler*, Stadtbaumeister.



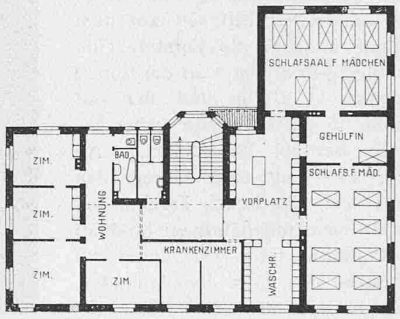
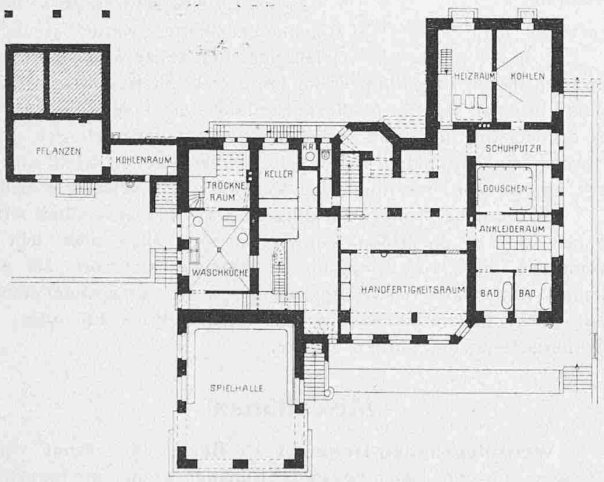
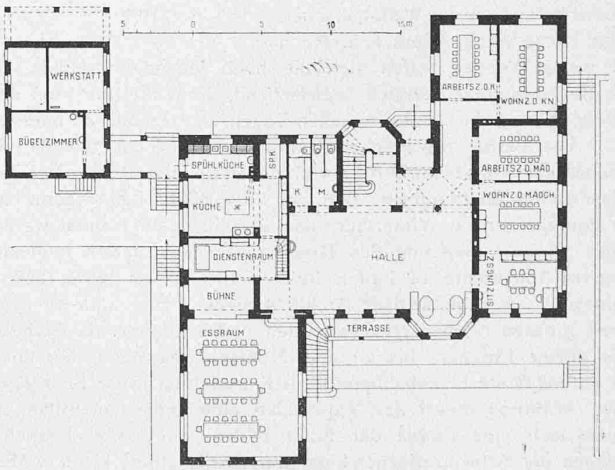


Abb. 2 bis 5. Grundrisse vom Untergeschoss, Erdgeschoss, Obergeschoss und Dachstock. Masstab 1 : 500.





Endlich stellt man zu Gunsten der Verlegungsprojekte einen Erlös von rund 1 $^1/_2$ Millionen aus dem zu überbauenden Alfred Escher-Platz in Rechnung (Abbildung 4, Seite 319). Wenn wirklich die Meinung vorherrscht, der Bahnhofplatz sei in seiner halben Grösse, so wie bei den Verlegungsprojekten, für die Dauer gross genug und wenn man auch sonst nicht vor der Ueberbauung zurückschreckt, so kann dies natürlich ebensogut auch dann erfolgen, wenn der Bahnhof an jetziger Stelle bleibt. Der alsdann verkäufliche Teil wird wegen der Nähe des Bahnhofs einen solchen Mehrwert aufweisen, dass für ihn der gleiche Erlös eingesetzt werden kann. So wird das Quartier immer noch weniger geschädigt, als wenn auch noch das Bahnhof-Areal derart überbaut wird, dass aus ihm eine Million und die Zinsverluste bis zur Liquidation gelöst werden können.

Spielhalle Raum (Abbildungen 1 bis 7, S. 324 und 325). Der Haupteingang liegt an der rückwärtigen Front und führt in die grosse Erdgeschoss-Halle.

Die Baukosten sind hier natürlich etwas höher als auf dem Butzen; sie erreichten einschliesslich Umgebungsarbeiten und Mobiliar Fr. 371 031,30. Dazu kommt der Bauplatz mit 96 000 Fr., woraus sich der Gesamtbetrag von Fr. 467 031,30 ergibt. Bei 7950 m^3 umbautem Raum entspricht dies für den m^3, natürlich ohne Land, aber mit Mobiliar Fr. 36,50, ohne Mobiliar Fr. 34,10. Bezogen auf das Bett ergeben sich bei 40 Betten die Baukosten mit Mobiliar zu 7257 Fr., ohne Mobiliar zu 6760 Fr. pro Bett. Die Ueberschreitung des für diesen Bau nur auf Grund des Rauminhalts (gestützt auf den Voranschlag für Butzen) ermittelten Kostenvoranschlags blieb unter 8 %.