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

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **61/62 (1913)**

Heft 15

PDF erstellt am: **28.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-30795

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

immer nur in Kombination mit dem zu erwärmenden Gefäss gesprochen werden kann und daher das Untersuchungsergebnis von der Versuchsanordnung bei den Prüfungen besonders abhängig ist, so schien eine Einigung auf bestimmte Verhältnisse besonders nötig. Die Kommission hatte sich deshalb mit dem Deutschen Verein von Gas- und Wasserfachmännern in Verbindung gesetzt und konnte berichten, dass die in gemeinsamer Beratung aufgestellten Normen inzwischen auch von dem genannten Verein und vom Verein der Gas- und Wasserfachmänner in Oesterreich-Ungarn angenommen worden sind.

Eine weitere Aufgabe hat die Kommission in der Aufstellung einer *„Heizwertnorm für Leucht- und Heizgase"* erblickt, die ebenfalls der Versammlung vorgelegt werden. Diese Norm soll vorgängig der Beschlussfassung noch durch eine Konferenz der Werkleiter besprochen und der nächsten Jahresversammlung noch einmal unterbreitet werden. Für die nächste Zukunft ist die Ausdehnung der Arbeiten auf vergleichende Untersuchungen mit elektrischen Koch- und Heizapparaten in Aussicht genommen, ferner will die Kommission ihre besondere Aufmerksamkeit der praktischen Verwendung des Gases in Bäckerei- und Konditorei-Betrieben widmen.

Sieben *Arbeitern*, die 30 und mehr Jahre treue Dienste in Verbandswerken geleistet haben, wurde das Ehrendiplom durch den Verein ausgestellt.

Die *Jahresrechnung* wurde genehmigt; sie ergibt eine Vermögensvermehrung um Fr. 720,80 auf Fr. 9648,30.

Auf Antrag des Vorstandes wird diesem der Auftrag erteilt, der nächsten Generalversammlung neue *Vereinsstatuten* vorzulegen.

Vorstandswahlen. Die Herren Mathys (La Chaux-de-Fonds) und Meystre (Vevey) treten nach langjähriger Tätigkeit aus dem Vorstand zurück. Sie wurden ersetzt durch die Herren *Chastellain* (Lausanne) und *Burkhard* (Luzern); im Uebrigen bleibt der Bestand des Vorstandes der bisherige. Als Präsident des Vereins wurde Direktor *A. Weiss* (Zürich) mit Akklamation bestätigt.

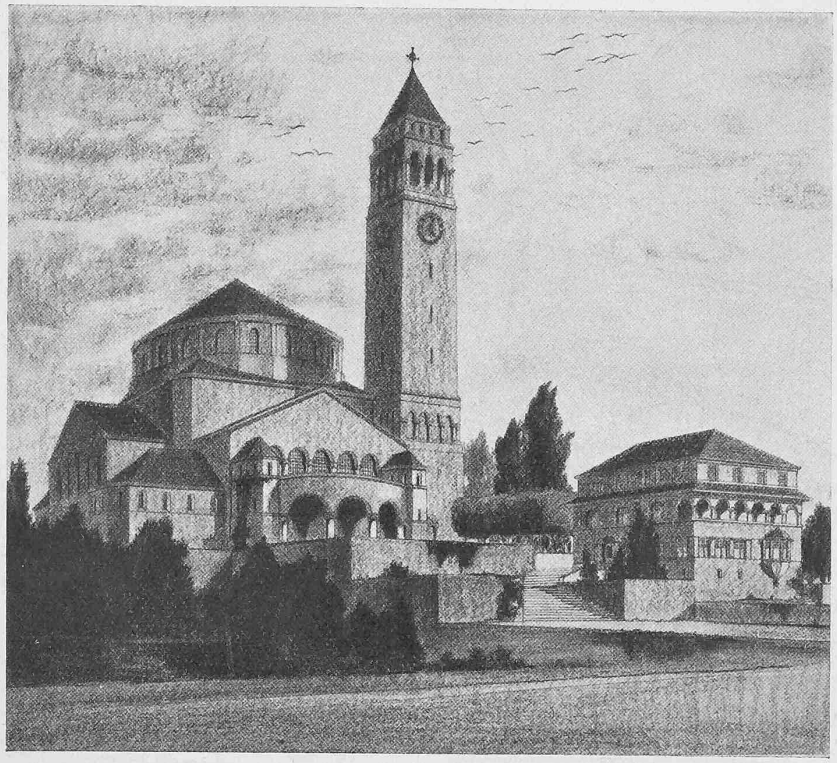
Als nächstjähriger Versammlungsort wurde *Vevey* bestimmt.

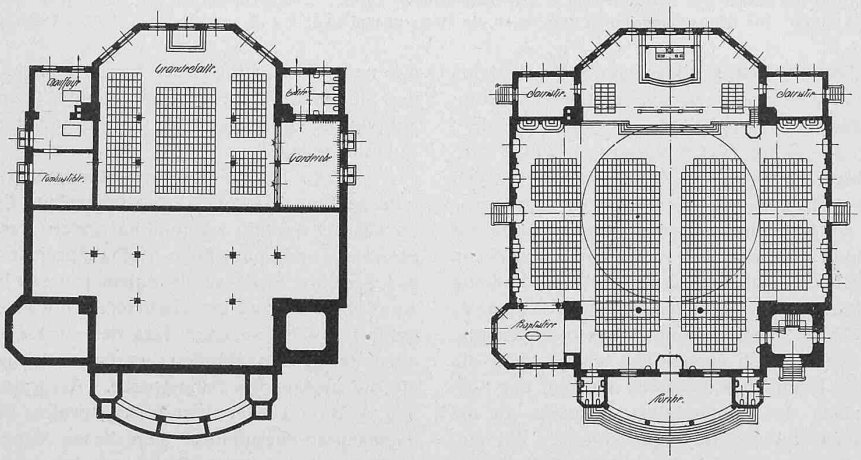
Der *Sonntag Nachmittag* war der Besichtigung der Gasfabrik und dem Besuch des Gurtens gewidmet. Abends 7½ Uhr begann im grossen Saale des Kasino das *offizielle Bankett,* das unter Beteiligung von 214 Versammlungsteilnehmern einen glänzenden Verlauf nahmen. Es sprachen die Herren Direktor Weiss, Stadtpräsident von Steiger, Dr. Miescher, Baurat Reese und auf die Damen der Gas- und Wasserfachmänner Herr Des Gouttes. Ein reichhaltiges Musikprogramm erhöhte den Genuss eines vorzüglichen Soupers. Frau Althaus-Widmer (Sopran), Fräulein H. Kuhn (Piano), der schon eingangs erwähnte, in Technikerkreisen wohl bekannte Berner Architekt mit Schaffhauser Dialekt, der sich auch hier wieder „opferte" und zeigte, dass man der Kunst sich auch ausserhalb des Faches mit Erfolg widmen kann, ferner die Herren Kuhn, der Gemischte Chor „Berna" und einige auserlesene Mitglieder des Stadtorchesters absolvierten das feinsinnig zusammengestellte Programm mit schönstem Erfolg.

Montag, den 8. September führte die Bahn die Versammlungsteilnehmer frühzeitig nach Emmenmatt zur Besichtigung des Quellgebietes von Winkelmatt und der dortigen Messbrunnstube; daran schloss sich ein vom schönsten Wetter begünstigter Spaziergang über Lauperswil zu den Verbauungen der Emme bei Rüderswil und nach Zollbrück, von wo die Eisenbahn die Teilnehmer nach Langnau zu einem guten Mittagessen mit Forellen und Langnauerplatte im Hotel Hirschen führte. Die Gemeindebehörde von Langnau liess sich hierbei durch ihren Präsidenten vertreten. Der Vereinspräsident, Direktor Weiss, dankte für den flotten Empfang und sprach zum Schluss dem Lokalkomitee, speziell Direktor Kuhn, den besondern Dank aus, dem sich die Tafelrunde mit starkem Beifall anschloss. Die Dreiuhrzüge entführten die Versammlungsteilnehmer, welche die Berner-Tagung in bestem Andenken behalten werden, nach allen Richtungen der Windrose.

Rt.

Wettbewerb für eine katholische Kirche in Lausanne.



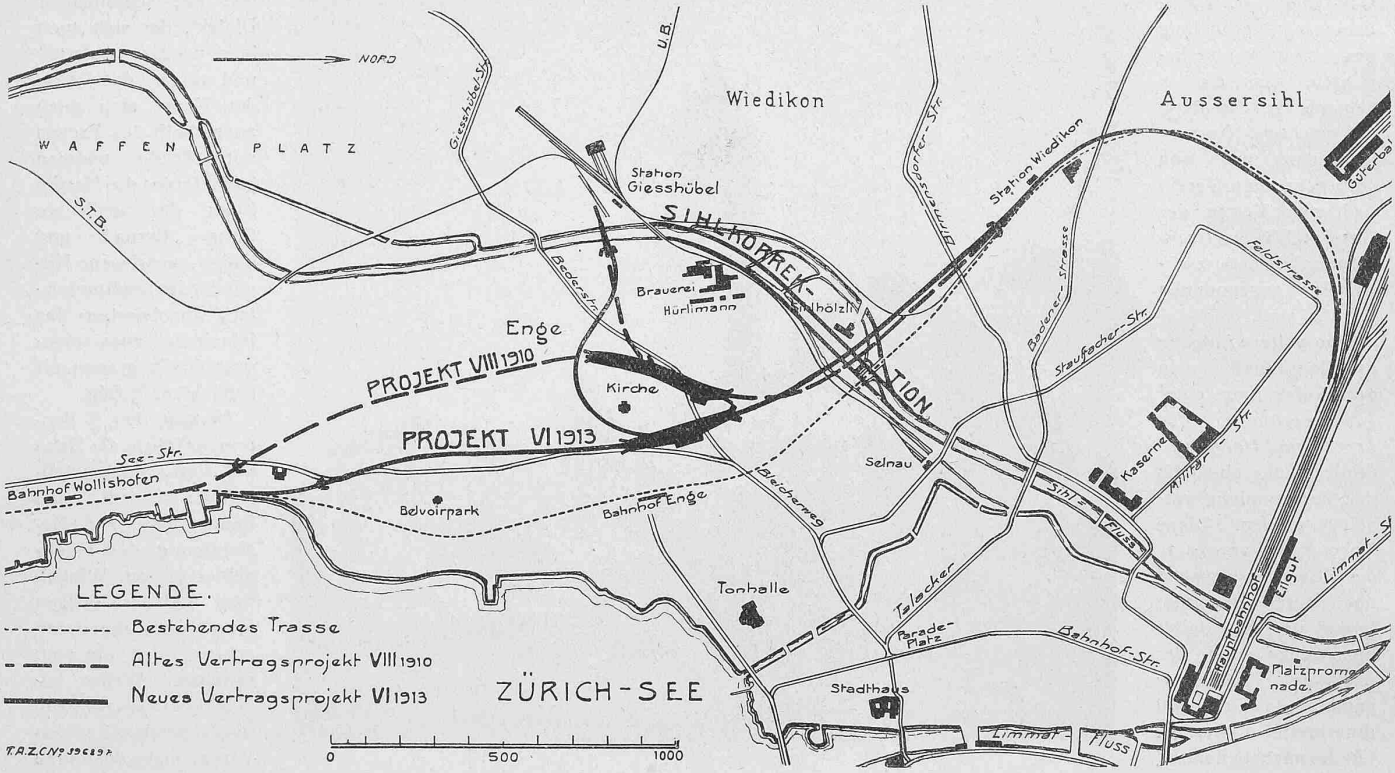


Ehrenmeldung. Motto „Angelus" I. — Arch. *Alb. Frölich,* Brugg und Charlottenburg.
Gesamtbild und Grundrisse. — 1: 800.

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

Man erinnert sich, dass die Generaldirektion der S. B. B. und der Stadtrat Zürich sich Ende 1910 auf das sogenannte Vertragsprojekt VIII mit Station an der Bederstrasse geeinigt hatten (Band LVII, Seite 112, 124 und 156), dass der Zürcher Ing.- & Arch.-Verein diesem Projekt wegen seiner Mängel lebhafte Opposition machte und dass die Eisenbahnkommission des Vereins durch Ausarbeitung verschiedener Gegenprojekte den Beweis erbrachte, dass es bessere und billigere Lösungsmöglichkeiten gibt (Band LVII, Seite 298 ff.).

Als erste dieser bessern Lösungen war eine Neubearbeitung des Projektes VI mit Station an der Grütlistrasse, ohne Eilgut, mit event. Einführung der Sihltalbahn von Süden her in Vorschlag gebracht worden, ferner die Stationslage nach Projekt I an bisheriger Stelle (in letzter Bearbeitung siehe Band LX, Seite 317). Da auch im Verwaltungsrat der S. B. B. die Opposition gegen Projekt VIII in gleichem Sinne sich äusserte, auch andere gewichtige Gegner erwie die Seestrasse. Die Stützmauern gegen den Hügel hin haben eine mittlere Höhe von bloss sechs Meter, an einer Stelle, nämlich beim Parkring, steigt dieses Mass auf im Maximum acht Meter. Das Aufnahmegebäude, das an einem grossen, freien Platze liegt, befindet sich in der Mitte der Stationsanlage; die zentrale Lage, auf die so grosses Gewicht gelegt wird, ist hier also eingehalten. Die Einführung der Güter- und Personengeleise der Sihltalbahn in



Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Hauptbahnhof Zürich. — Originalplänchen des Tiefbauamts Zürich.
Masstab 1:20000. Die feinen Doppellinien bezeichnen die Strassenbahnlinien; *S. T. B.* = Sihltalbahn, *U. B.* = Uetlibergbahn.

standen, gab der Stadtrat dieses Projekt schliesslich als aussichtslos auf. Nun ist neuerdings eine Einigung zwischen Generaldirektion und Stadtrat erfolgt und zwar auf Grund eines „Projektes VI 1913", über das das Tiefbauamt der Stadt Zürich einige vorläufige Mitteilungen unter Beigabe obiger Planskizze veröffentlicht. Wir geben im Einverständnis mit der Stadtbehörde diese Skizze hier etwas verkleinert wieder, indem wir bezüglich der genaueren Situation auf den Uebersichtsplan in Band LVII, Seite 299 verweisen. Aus einem Vergleich beider ergibt sich die grundsätzliche Uebereinstimmung des neuen „Vertragsprojektes VI 1913" mit jenem des Z. I.- & A.-V., allerdings mit einer wesentlichen Verbesserung. Diese besteht darin, dass die Station Enge so weit östlich verschoben wurde, dass die kleinen, schlecht geformten Baublöcke zwischen ihr und der Seestrasse verschwinden, sodass der Bahnhofplatz nunmehr an die Seestrasse mit ihrer Strassenbahnlinie zu liegen kommt. Wir entnehmen über das neue Vertragsprojekt dem Bericht des Tiefbauamts was folgt:

„Der Umstand, dass die neue Stationsanlage Enge etwas mehr gegen den See hin gerückt wurde, hat den grossen Vorteil, dass sich wegen des besseren Anpassens an die bestehenden topographischen Verhältnisse die Ausmasse für Erdaushub und Mauerwerk um ein Bedeutendes vermindern. Die entsprechenden Zahlen seien den Voranschlägen der Schweizerischen Bundesbahnen entnommen:

Für die Station Enge:	Erdaushub	Mauerwerk
Altes Vertragsprojekt VIII (1910)	311000 m^3	22000 m^3
Projekt VI (1911)	97000 m^3	9200 m^3
Neues Vertragsprojekt VI (1913)	40000 m^3	7500 m^3

Dabei ist allerdings zu erwähnen, dass beim neuen Vertragsprojekt der Weglassung der Eilgutanlage ein kleiner Teil dieser Reduktion zuzuschreiben ist und dass beim alten Vertragsprojekt die offene Stationsanlage etwa 70 *m* länger war als beim neuen.

Die Station Enge ist gegen die Seestrasse zu zum weitaus grössten Teile ganz offen; die Perrons liegen auf der gleichen Höhe die neue Station Enge der Bundesbahnen ist auch hier möglich; der Sihltalbahn kann eine geräumige, übersichtliche Stationsanlage zur Verfügung gestellt werden, die selbst den Bedürfnissen der Zukunft genügt."

„Vom bahntechnischen Standpunkt aus seien folgende Vorteile genannt: Die ganze Stationsanlage Enge kann nach dem See entwässert werden, während bei andern Varianten des Grütlistrassenprojektes und auch beim Tiefbahnprojekt auf bestehendem Tracé das gesamte Abwasser in einem grossen Kanal längs der Bahn bis zum Anschluss an die städtische Entwässerung an der Hardstrasse geführt werden müsste. Das neue Tracé ist das schlankeste von allen Verlegungsvarianten, es ist auch um über 200 Meter kürzer als die bestehende Bahnstrecke. Auch die Nivellette ist sehr günstig. Während beim alten Vertragsprojekt Steigen und Fallen 16,60 *m* ausmachten, vermindert sich dieses Mass beim neuen Projekt auf 12,60 *m*. Von grosser Bedeutung ist auch der Umstand, dass der Wollishofener-Tunnel auf eine grosse Länge offen ausgeführt wird. Das Gebiet über diesem Tunnelstück wird von der Bahn erworben, kann im Besitz der Bahn bleiben, sodass für alle Zukunft die grossen Nachteile im Betrieb der Bahn beim Unterfahren fremder Grundstücke ausgeschlossen sind. Dass bei der neuen Wahl des Tracé zwischen Enge und Wollishofen eine verhältnismässig billige Verbreiterung der Seestrasse auf eine grosse Länge möglich ist, sei, wenn es auch nur von ganz nebensächlicher Bedeutung ist, immerhin erwähnt. Diese Vorteile, an denen Bahn und Stadt beteiligt sind, werden noch ergänzt durch verschiedene für die Bahn sehr günstige Aenderungen, welche bei der Neubearbeitung des ganzen Projektes durch die Bundesbahnen angebracht worden sind, die jedoch für die Stadt erhebliche Nachteile in sich schliessen. — Um eine genügende Vergrösserung der Station Wollishofen, die schon wegen des Wegfalls des Eilgutdienstes in Enge ein Bedürfnis ist, zu ermöglichen, wird nach dem neuen Projekt der Anschluss an das bestehende Tracé, statt wie beim alten Vertragsprojekt bei Km. 5,450 schon etwa 250 Meter früher gesucht. Auf diese Länge

ist nun die Verlegung der Bahn weniger durchführbar als früher; eine Folge davon ist, dass die vorgesehene Verbindung zwischen der Seestrasse und dem neuen Mythenquai bedeutend teurer zu stehen kommt als bei den frühern Annahmen."

Die Kosten für das neue „Vertragsprojekt VI 1913" sind veranschlagt zu 18620000 Fr., d. h. 470000 Fr. weniger als Projekt VIII (1910, Bederstrasse). Dass trotz Weglassung des Eilguts und der gewaltigen Verminderung der Kubaturen die Ersparnis nicht grösser ist, wird wohl seinen Grund in den offenbar sehr umfangreichen Expropriationen haben. Der Barbeitrag der Stadt ist auf 2,8 Mill. Fr. festgesetzt, wozu noch für Strassenbauten u. dergl. weitere 2,2 Mill. Fr. von der Stadt zu tragen sein werden.

Wir werden natürlich, sobald die genauen Pläne veröffentlicht sein werden, unsere Leser genauer unterrichten, als dies heute tunlich ist. Immerhin können wir heute schon mit Befriedigung feststellen, dass die Opposition des Zürcher I.- & A.-V. die Stadt wenigstens vor der Ausführung des unglücklichen Projektes VIII bewahrt hat.

Miscellanea.

Spezialturbinen für gemischten Heiz- und Kraftdampfbetrieb von Brown, Boveri & Cie. Schon in unserer Notiz auf Seite 300 von Band LIX gedachten wir anlässlich einer Würdigung der neuesten Entwicklung der Brown, Boveri-Parsons-Dampfturbinen der Spezialausführungen, die diese Turbinenbauart für Heizdampfabgabe als „Gegendruckturbine" und als „Anzapfturbine" gefunden hat. Eine kürzlich von der A.-G. Brown, Boveri & Cie herausgegebene Broschüre handelt nun ausschliesslich von den erfolgreichen Erfahrungen, die diese Firma in den letzten Jahren bei der Ausführung gemischter Heiz- und Kraftdampfanlagen mit ihren Spezialturbinenkonstruktionen gemacht hat. *Gegendruckturbinen* werden angewandt, wenn der Bedarf an Wärme, den eine industrielle Anlage aufweist, durch den Abdampf der Kraftmaschine vollständig oder annähernd gedeckt wird; die von der Turbine erzeugte Energie wird dann annähernd in gleichem Verhältnis verbraucht, wie die von der Turbine gelieferte Heizdampfmenge. Schwankt dagegen die für Heizzwecke benötigte Dampfmenge in weiten Grenzen und steht sie in keinem Verhältnis zu der für Kraftzwecke benötigten Wärme, so kommen die sog. *Anzapfturbinen* in Frage. Die Gegendruckturbine wird von der Firma als reine Parsons-Ueberdruckturbine in den Fällen gebaut, wo dank gleichbleibender Belastungsverhältnisse der niedrige Dampfverbrauch bei Vollast dieser Bauart sich empfiehlt; wenn es dagegen weniger auf niedrigen Dampfverbrauch bei Vollast, als vielmehr um geringe Zunahme desselben bei Teillast handelt, so liefert die Firma eine reine Aktions-Gegendruckturbine bei Düsenregulierung mittels Düsenzuschaltventilen. Die Anzapfturbinen von Brown, Boveri & Cie werden in normaler Ausführung wie kombinierte Kondensationsturbinen mit Aktionsrad im Hochdruckteil und Parsonsbeschaufelung im Niederdruckteil ausgestattet; die Entnahme des Heizdampfes erfolgt dabei hinter dem Aktionsrad, dessen Druckgefälle so gewählt wird, dass der Dampf in den Düsen bis auf die Heizspannung expandiert; weiter wird mittels eines automatischen Ueberströmventils dafür gesorgt, dass der Druck in der Heizdampfleitung auch bei Belastungsänderungen der Turbine gleich bleibt. Solche Spezialturbinen für gemischten Heiz- und Kraftdampfbetrieb sind mit Erfolg in die Zuckerindustrie, in die Textilindustrie, sowie in Cellulose- und Papierfabriken eingeführt worden.

Einphasenmotor für Aufzugsbetrieb. Nach dem schon seit mehr als 20 Jahren bekannten Verfahren, einen Einphasen-Induktionsmotor unter Zuhilfenahme eines Kommutators beim Anlauf als Repulsionsmotor zu schalten und hernach bei Kurzschliessen der Rotorwicklung als reinen Induktionsmotor weiter zu betreiben, haben die Siemens-Schuckert-Werke einen Spezialmotor für Aufzugsbetrieb ausgebildet und unter dem Namen „Prox" in den Handel gebracht. Die Umschaltung dieses Motors aus dem Anlaufstadium in den Gang bei stationärem Betrieb erfolgt mittels eines Zentrifugal-Kurzschliessers, der bei nahezu synchroner Drehzahl die Rotorwicklung bei den kleinern Motoren in zwei Punkten, bei den grössern in drei Punkten kurz schliesst. Mit Rücksicht auf die Steuerung kann dieser Motor so ausgeführt werden, dass er entweder durch einfache Umschalter oder durch Bürstenversteller unter Ausschluss eines besondern Anlasswiderstandes gesteuert werden kann. Am Zentrifugal-Kurzschliesser ist ein besonderer Kontakt vorgesehen, der die Steuerung nur dann frei gibt, wenn der Motor zum Stillstand gekommen und dabei in der Schaltung eines Repulsionsmotors ist. Die Motoren für Steuerung durch Umschalter sind mit fester Bürstenstellung versehen, während die für Steuerung durch Bürstenverschiebung ausgebildeten Motoren selbsttätig verstellbare Bürsten aufweisen, wodurch die Anlaufsverhältnisse in elektrischer Hinsicht bedeutend verbessert werden. Der Bürstenversteller wirkt bei Aufzügen für Seilsteuerung auf Grund rein mechanischer Uebertragung, während er bei Aufzügen für elektrische Steuerung mittels eines auf den Hauptmotor aufgebauten Hilfsmotors betätigt wird. Der „Prox"-Motor wird normal für 42 und 50 Perioden und für Spannungen von 110 und 220 Volt — unter Umständen auch bis 500 Volt — gebaut, bei Leistungen von 0,5 bis 14 *PS.* Nach einer in der Zeitschrift „Elektrische Kraftbetriebe und Bahnen" erschienenen einlässlichen Beschreibung haben die Siemens-Schuckert-Werke bereits mehr als 1500 Exemplare dieser Ausführungsart abgesetzt.

Messel-Denkmal in Darmstadt. Im hessischen Landesmuseum, dem Messel einen guten Teil seiner Schaffenskraft gewidmet hat, haben Freunde, Schüler und Fachkollegen dem Meister ein Denkmal gesetzt. Das von ihnen dafür bestellte Komitee beauftragte den Bildhauer Professor *Wrba,* Messels langjährigen Mitarbeiter, zwei Bronzebüsten, eine von Alfred Messel und die zweite von dem Kölner Sammler Baron de Hüpsch (dem das Museum einen Teil seiner wertvollsten Schätze verdankt) anzufertigen. Die beiden Büsten haben in zwei der vier Nischen Aufstellung gefunden, die Messel in der grossen lichten Mittelhalle des Museums ausgespart hatte. „Professor Wrba hat — so schreibt H. Eberhardt in der „Frkf. Ztg." — seine Aufgabe in erfreulicher Weise gelöst; die beiden Büsten sind trotz gemessener Dimensionen, für die der Masstab durch die in der Mitte der Halle stehende Habich'sche Marmorbüste des Grossherzogs gegeben war, von monumentaler Grösse und Wirkung. Ausserordentlich glücklich löste der Künstler die Sockelfrage: In Hermenform sind die Büsten ohne Zwischenglied mit dem nach unten sich verjüngenden ganz schmucklosen Schaft aus mattgeschliffenem Lahnmarmor zu einer wuchtigen Einheit zusammengefasst. Der eindrucksvolle Kopf Messels mit der mächtigen Stirn, dem buschigen, tiefe Schatten werfenden Schnurrbart, der feingebildeten Nase ist gross und bedeutend erfasst und zeigt uns den Typus des genialen Architekten mit all der vornehmen, stillen Zurückhaltung, der sich selbst verzehrenden reifen Kritik, die den Verstorbenen charakterisierte. Die Bildnistreue ist voll gewahrt, soweit dies bei einem plastischen Portrait, dem das Leben nicht mehr Modell zu stehen vermochte, erreichbar erscheint. Die Büste des Barons Hüpsch ist nach einer vorhandenen kleinen Portraitbüste geschaffen und wirkt ungemein lebenswahr."

Versammlung ehemaliger Ingenieure und Beamten der Gotthardbahn. Die Ingenieure und Beamten vom Bau der Gotthardbahn (1872 bis 1882) hatten heuer ihre übliche Jahreszusammenkunft in dem malerisch schönen Salzburg. Auf ein von den Herren Direktor *Cox* aus Cannstatt und Hofrat *Oelwein* aus Wien zusammengestelltes verlockendes Programm hin, fanden sich am 13. September aus der Schweiz fünf, aus Deutschland drei und aus Oesterreich neun, im Ganzen 17 Herren mit sechs Damen zusammen. Die Freude des Wiedersehens und Beisammenseins kam besonders bei den Tafelungen im „Europäischen Hof" und in den Reden der Herren Initianten zum Ausdruck. Ein jeder der Herren Räte, Professoren, Direktoren, Ober- und Sektionsingenieure, Inspektoren und Unternehmer wusste aus seiner Praxis gar viel zu erzählen. Hierbei war der 78jährige Hofrat und Professor Herr Oelwein ein beneidenswertes Beispiel übersprudelnder Lebenskraft und Lebenslust; am ruhigsten waren die zwei jüngsten, die in aller Bescheidenheit erwähnten, während den 30 Jahren ihres Abganges von der Gotthardbahn, in Ungarn als Unternehmer ungefähr 2000 *km* Bahnen gebaut zu haben!

Ein Ausflug auf den 1286 *m* hohen Gaisberg (den Salzburger Rigi), der bei schönem Wetter eine bezaubernde Aussicht bot, Spaziergänge durch die alte Römerstadt, spätere Bischofs- und jetzige Fremdenstadt, mit ihren vielen Baudenkmälern und Anlagen, auf den Mönchsberg und die Hohensalzburg, sowie eine Abendfeier im Mozartzimmer des Stieglbräukellers gaben, der Zusammenkunft eine ganz besondere Würze und Weihe. Den Abschluss derselben bildeten am 15. September noch Ausflüge an den Wolfgangsee und auf den 1780 *m* hohen Schafberg. — Als nächstjähriger Zusammenkunftsort wurde St. Gallen bestimmt. *P.*