

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	63/64 (1914)
Heft:	4
 Artikel:	Umbau der linksufrigen Zürichseebahn
Autor:	Eisenbahnkommission des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-31500

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: 22.02.2026

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

Wohnhaus an der Dufourstrasse in Basel.

Erbaut durch *Fritz Stehlin*, Arch. in Basel.
(Mit Tafeln 7 und 8.)

Das Wohnhaus, von dem wir heute verschiedene Pläne und Ansichten zeigen, ist in den Jahren 1909/1910 für Herrn Dr. R. G.-S. durch Architekt F. Stehlin in Basel erbaut worden. Die Aufgabe war die, auf ein ziemlich unregelmässiges Grundstück an der Dufourstrasse ein Wohnhaus mit Stallung in der Weise zu gruppieren, dass ersteres durch das Stallgebäude möglichst wenig gestört wird. Ferner mussten verschiedene vorhandene, sehr schöne Bäume geschont werden. Das Haus wird nur im Winter bewohnt; es ist somit als ausgesprochenes Stadthaus entworfen.

Wettbewerb für eine reformierte Kirche in Zürich-Fluntern.

(Schluss von Seite 36.)

Auf den Seiten 48 bis 50 finden unsere Leser die Pläne und Bilder zu den beiden mit III. Preisen auf gleicher Stufe (im II. Rang) prämierten Entwürfen Nr. 35 „Ein feste Burg“ von Müller & Freytag, Arch. in Thalwil, und Nr. 36 „Im Bluescht“ I von Knell & Hässig, Arch. in Zürich.

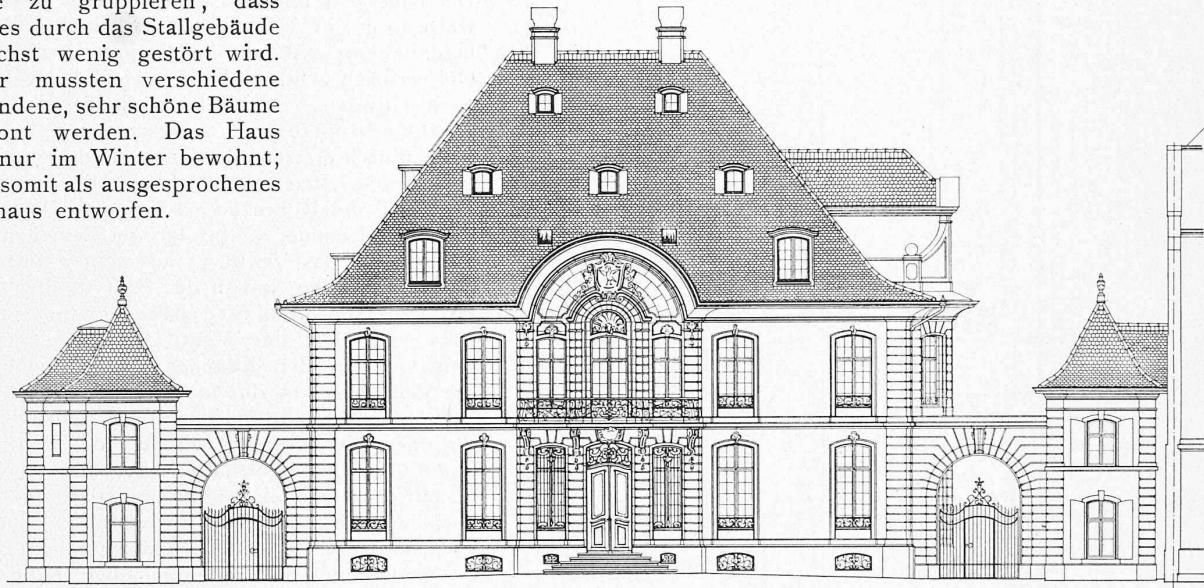


Abb. 1. Hauptfassade des Wohnhauses Dr. R. G.-S. an der Dufourstrasse in Basel. — Maßstab 1:250.

Die Ausstattung ist eine sorgfältige. Neben der Raumausstattung sorgen Warmwasserheizung, Kalt- und Warmwasserversorgung, Staubsauganlage usw. für modernen Komfort. Der Schmuck ist einfach, aber in bestem Material: Marmorböden und Steinstückbelag der Wände in Eingang, Vestibule, Treppenhaus und Gartensaal; nussbaumene Schreinerarbeit und von Hand angetragene Stuckdecken geben den Räumen des Erdgeschosses ihren Typus. Am Äußeren und im Innern gelangten auf Wunsch des Bauherrn Formen zur Verwendung, die an die Architektur des XVIII. Jahrhunderts anknüpfen. Die Kosten des Wohnhauses stellten sich auf Fr. 41,50 für den m^3 umbauten Raumes.

Umbau der linksufrigen Zürichseebahn.

Bericht der Eisenbahnkommission
des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins.

In seiner Sitzung vom 26. April 1911 hatte der Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein eine Resolution¹⁾ gefasst, in welcher er die Tiefbahn mit Bahnhof Enge an alter Stelle allen andern Projekten voranstellte und nähere Untersuchungen darüber begehrte. — Von den beiden Verlegungsprojekten zog er dasjenige mit Bahnhof an der Grütlistrasse dem Bederstrassenprojekte unbedingt vor, erklärte aber den Anschluss der Sihltalbahn in Enge für überflüssig und befürwortete die Belassung des Selnaubahnhofes und den Anschluss des Gütergleises über Wiedikon nach dem Güter-

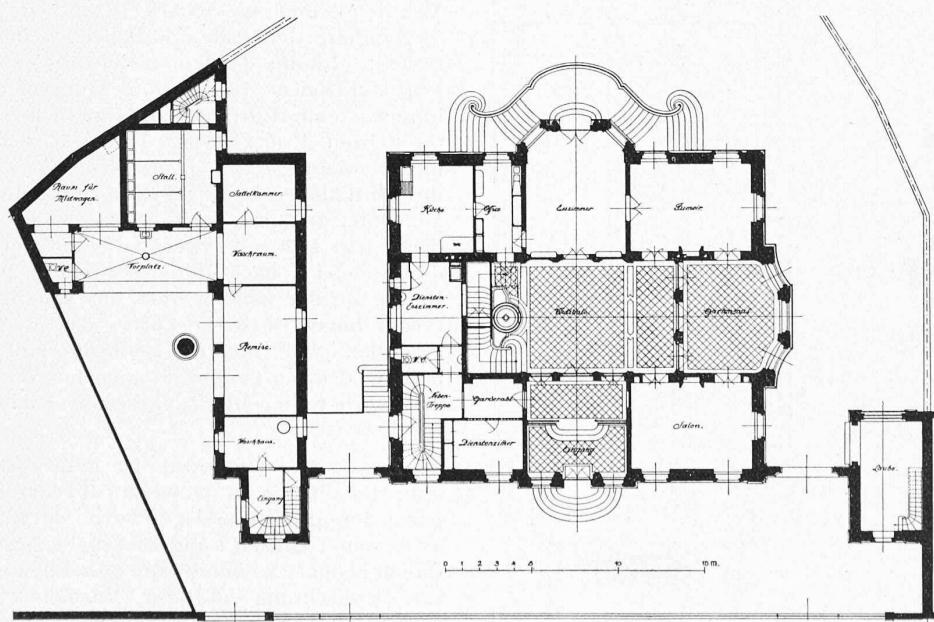


Abb. 2. Grundriss vom Erdgeschoss des Wohnhauses und des Stallgebäudes. — Maßstab 1:400.

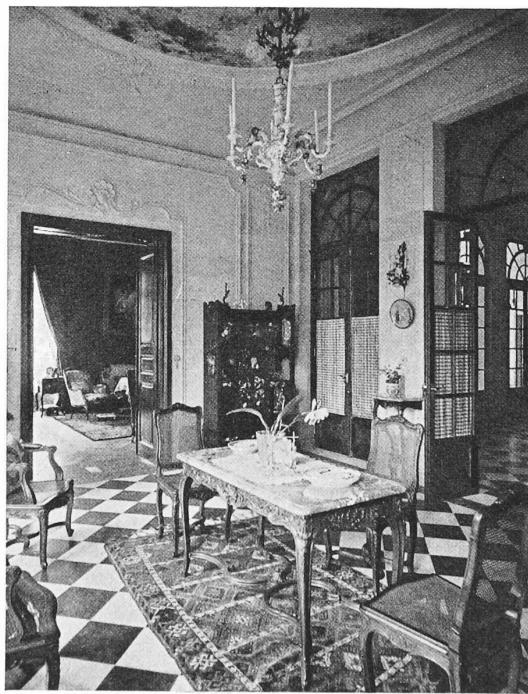
¹⁾ Bd. LVII, S. 240.

²⁾ Bd. LVII, S. 247, 265, 298.



Strassenfassade

Gartensaal



WOHNHAUS AN DER DUFOURSTRASSE IN BASEL

ARCHITEKT FRITZ STEHLIN, BASEL



EINGANGS-VESTIBULE UND TREPPENHAUS



WOHNHAUS AN DER DUFOURSTRASSE IN BASEL

ARCHITEKT FRITZ STEHLIN, BASEL

führbar und reichten im Frühjahr 1912 dem Stadtrate zwei neue Projekte, eines mit Bahnhof Enge an alter Stelle und eines mit Bahnhof an der Grütlistrasse ohne Einführung der Sihltalbahn in Enge, so wie es auch unser Verein verlangte, zur Auswahl ein.

In seiner Vernehmlassung vom 15. Juli 1912 an die Bundesbahnen erklärte der Stadtrat das Projekt mit Bahnhof Enge an alter Stelle als unannehmbar. Der Stadtrat fand keine genügende Veranlassung, das Bederstrassenprojekt aufzugeben, bevor die Frage der Einführung der Sihltalbahn abgeklärt worden sei.

Um zu zeigen, dass die dem Projekte mit Bahnhof Enge an alter Stelle vorgeworfenen Mängel durch Senkung der Nivelette aufgehoben werden können, und dass das Projekt in bezug auf den städtischen Bebauungsplan bedeutende Vorteile vor allen andern Projekten aufweist, reichte Architekt Pfleghard den Behörden der Stadt und der Bundesbahnen einen Bericht mit Plänen ein, der im Dezember 1912 in der „Schweiz. Bauzeitung“¹⁾ erschien ist. Gleichzeitig machte er den Vorschlag, die Station Wier-

dikon als Endstation für die beiden Nebenbahnen auszubilden.

Die Eisenbahnkommission unseres Vereins hat am 5. Oktober 1912 zustimmend von diesem Berichte Kenntnis genommen und einen Antrag an den Verein vorbereitet, in dem sie festhielt an den Beschlüssen vom 26. April 1911. Wenn die Beibehaltung des Bahnhofes am Alfred Escher-platz trotz allem nicht angenommen werde, so ziehe sie die Verlegung an die Grütlistrasse dem Bederstrassenprojekte vor. Der Sihltalbahn könne die entscheidende Bedeutung nicht beigemessen werden, ihre Einführung in Wiedikon werde auf die Dauer besser befriedigen.

Weil zu hoffen war, dass die zwischen Bern und Zürich schwebenden Verhandlungen zu einem guten Ziele führen werden, wurde die Behandlung im Vereine gemäss den im November und Dezember 1912 durch dessen Präsidenten abgegebenen Erklärungen damals unterlassen.

Endlich im Februar 1913 erfolgte die grundsätzliche Einigung zwischen Stadtrat und Generaldirektion, in welcher ein vom Stadtrat vorgeschlagenes, abgeändertes Projekt angenommen wurde, bei dem die Station Enge an der Grütlistrasse so weit östlich verschoben wurde, dass der Bahnhof direkt an die Seestrasse zu liegen kommt und auch der Anschluss der Sihltalbahn erfolgen kann.

Der Abschluss des Vertrages erfolgte am 22. Dezember 1913, die Expropriationsauflage geschah am 13. März 1914 und am 1. Mai hat der Verwaltungsrat der S. B. B. Vertrag und Kreditbegehren genehmigt. Der Große Stadtrat soll anfangs Juli die

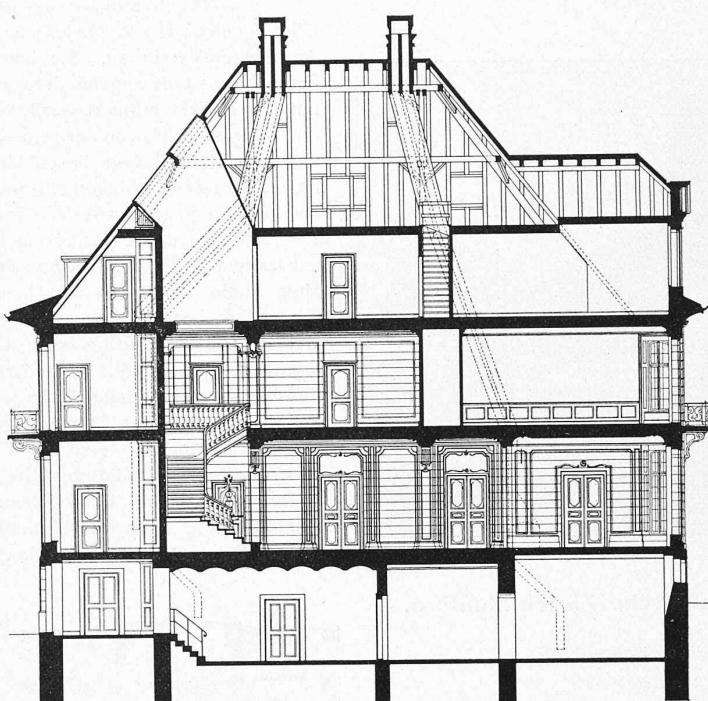


Abb. 6. Längsschnitt parallel zur Strasse. — Maßstab 1:250.

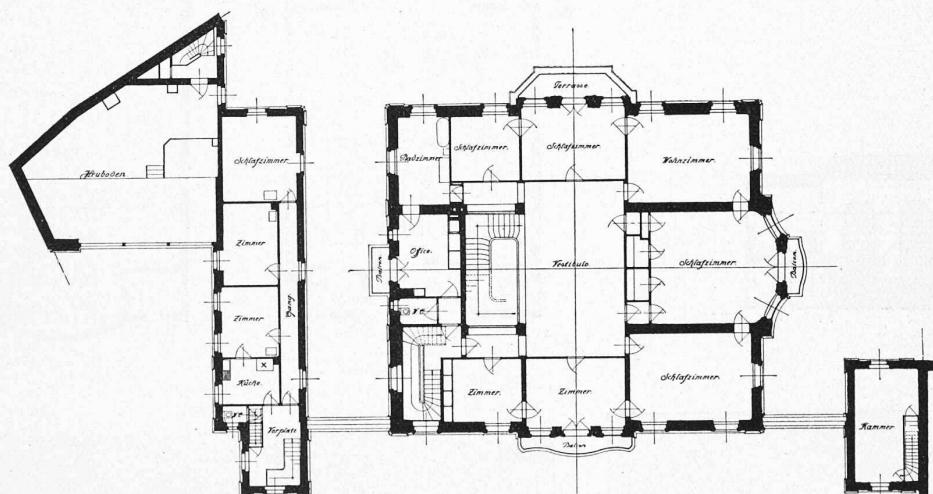
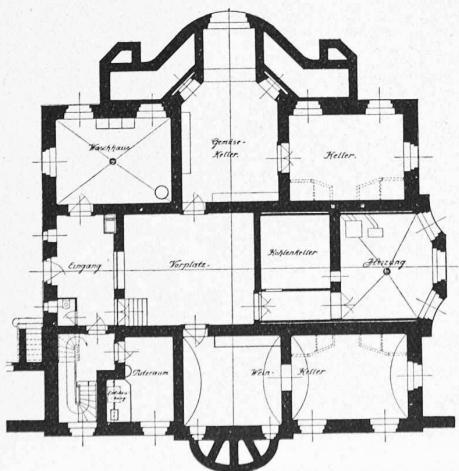


Abb. 3. Grundriss vom I. Stock.



Wohnhaus Dr. R. G.-S. an der Dufourstrasse in Basel.

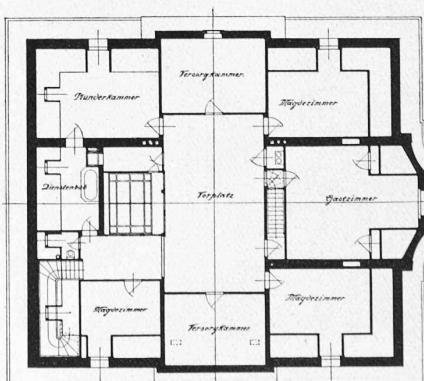
Architekt Fritz Stehlin in Basel.

Abb. 4 (links) Keller.

Abb. 5 (rechts) Dachstock.

Maßstab 1:400.

(Bildstücke nach Originalen des Architekten.)



Vorlage behandeln und die Gemeindeabstimmung über das Kreditbegehren ist bald darauf in Aussicht genommen.

Sobald die veränderte Lage der Dinge bekannt wurde, hat sich die Eisenbahnkommission neuerdings mit der Angelegenheit befasst und sie glaubt, dem Vereine jetzt ihren Bericht und ihre Anträge stellen zu sollen.

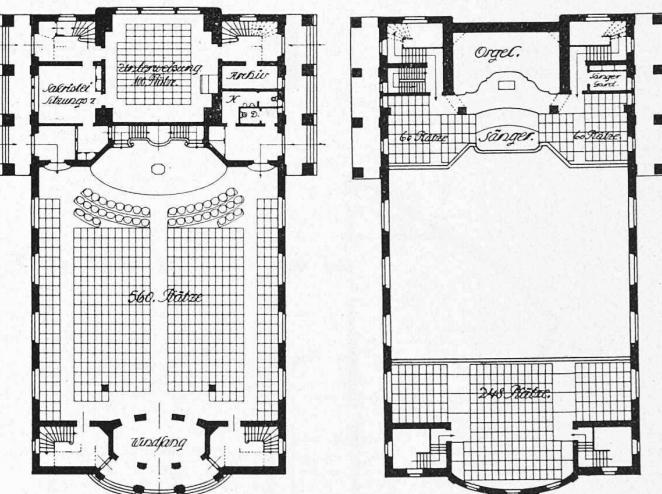
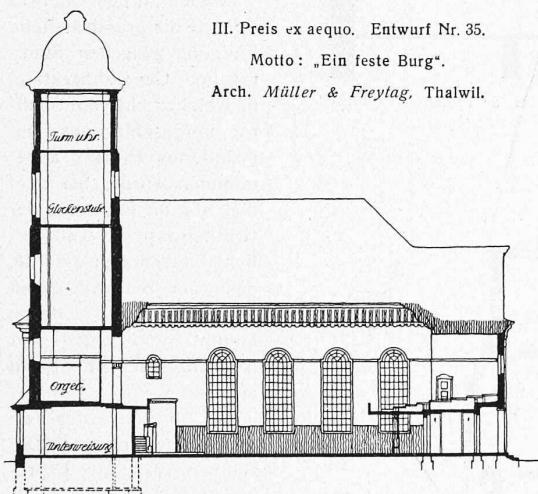


Wettbewerb reformierte Kirche Zürich-Fluntern.

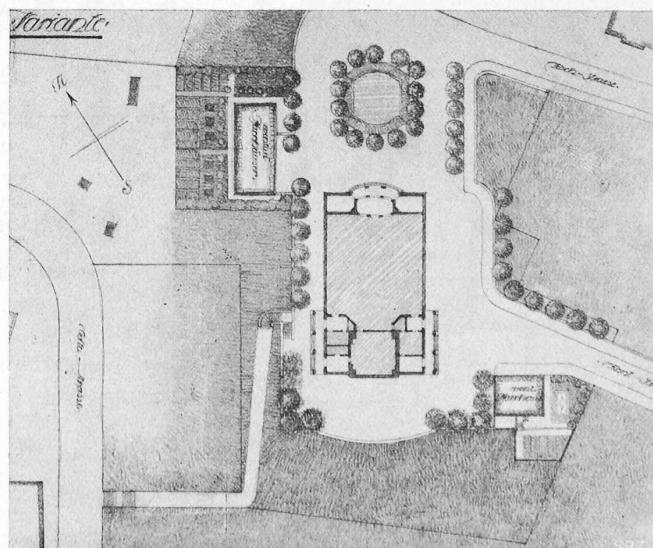
III. Preis ex aequo. Entwurf Nr. 35.

Motto: „Ein feste Burg“.

Arch. Müller & Freytag, Thalwil.



Oben Ansicht von Süden, unten von Nordost.



Schnitt und Grundrisse 1:600. — Lageplan 1:1500.

Zur Wahl des Tracé der Hauptbahn.

Der langjährige Streit ist zu bekannt, um hier wiederholt zu werden. Wir wollen uns freuen, dass das Bederstrassenprojekt endlich aufgegeben ist und konstatieren, dass jetzt jedermann das Grütlistrassenprojekt vorteilhafter findet.

Das Hauptverdienst um dieses Resultat fällt zweifellos Herrn Oberingenieur Dr. R. Moser und auch dem Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein zu. Sie beide sind wegen ihrer ausdauernden Opposition so oft angefeindet worden, dass auch an ihre Verdienste um das Projekt erinnert werden soll.

Dass Zürich von seiner Zeit durch die städtischen Behörden und den Bund schon beschlossen Hochbahn verschont bleibt, hat es dem Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein zu verdanken, der unentwegt an der Ausführbarkeit der Tiefbahn festhielt. Schon 1896 und 1898 hatte der Verein Projekte bearbeitet. Im Jahre 1901 hat er ein Projekt mit Unterführung der Sihl und Tieflegung an alter Stelle veröffentlicht. Da an massgebender Stelle die Ausführbarkeit bestritten wurde, zeigte er 1902 die Möglichkeit einer Tiefbahn an der Grütlistrasse. Die Jahre 1903 bis 1912 gingen verloren mit den städtischen Bederstrassenprojekten, welche die Einführung der Sihltalbahn in Enge ermöglichen sollten. Sie blieben im Vordergrund der Studien, trotzdem sie fortwährend bekämpft wurden. Anno 1911 erschien ein neuer, wiederum mit reichem Planmaterial ausgestatteter Bericht des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins, in welchem die Tieflegung an alter Stelle empfohlen und auch die Möglichkeit der Einführung der Sihltalbahn in den Bahnhof an der Grütlistrasse, sowohl von Norden als von

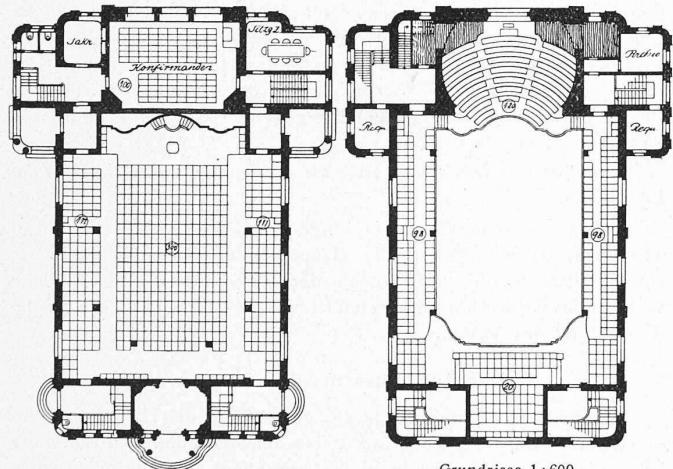
Süden her, nachgewiesen, aber nicht empfohlen wurde. Bezuglich der Tracéführung nach Wollishofen schlug der Verein zwei Varianten vor, von denen die eine für das neue Vertragsprojekt gewählt wurde. — Der Verein hat also um das Zustandekommen des Projektes unbestreitbare Verdienste.

Der Verein hat das Grütlistrassenprojekt ohne Eilgut und ohne

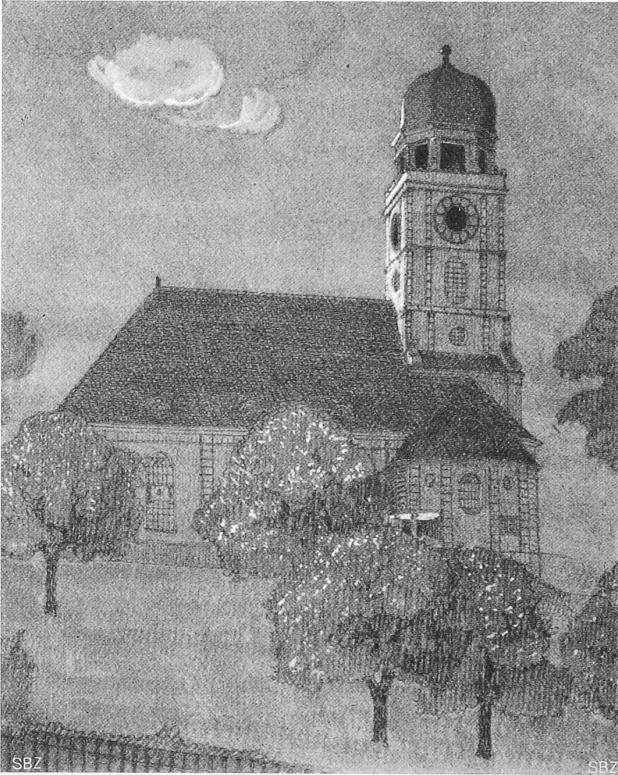
Sihltalbahn für den Fall empfohlen, dass das von ihm als besser befundene Projekt auf alter Stelle nicht durchdringen könne. Das letztere hat er immer wieder als technisch durchführbar erklärt. Er zeigte, dass die Seewassergefahr nicht bestand, dass die Entwässerung möglich und dass der Bau überhaupt durchführbar sei. Erst 1912 ist das alles auch von den Bundesbahn- und den Stadt-



Nordostfront gegen die Hochstrasse. — 1:600.



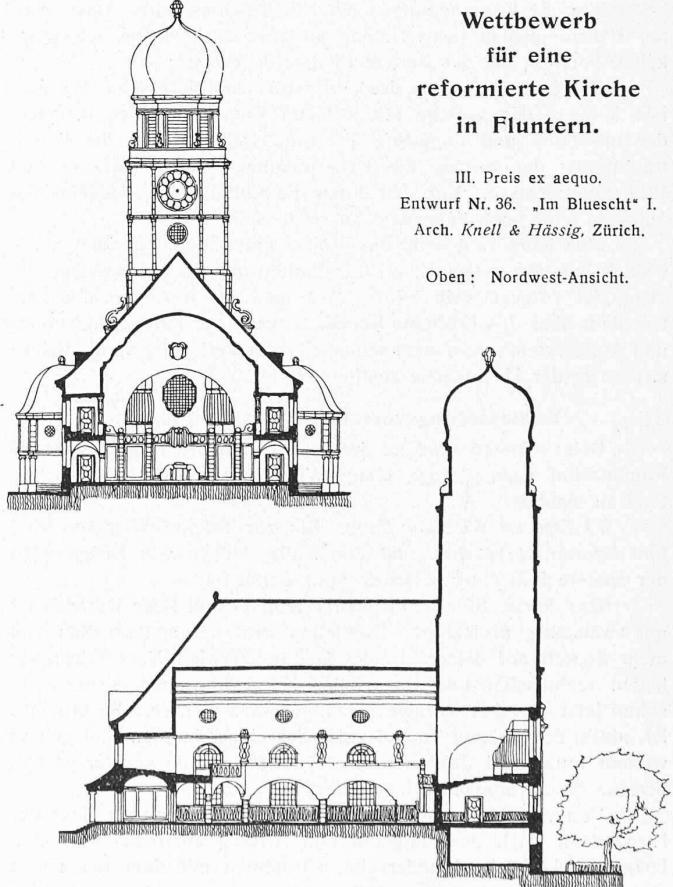
Grundrisse 1:600.



Wettbewerb für eine reformierte Kirche in Fluntern.

III. Preis ex aequo.
 Entwurf Nr. 36. „Im Bluescht“ I.
 Arch. Knell & Hässig, Zürich.

Oben: Nordwest-Ansicht.

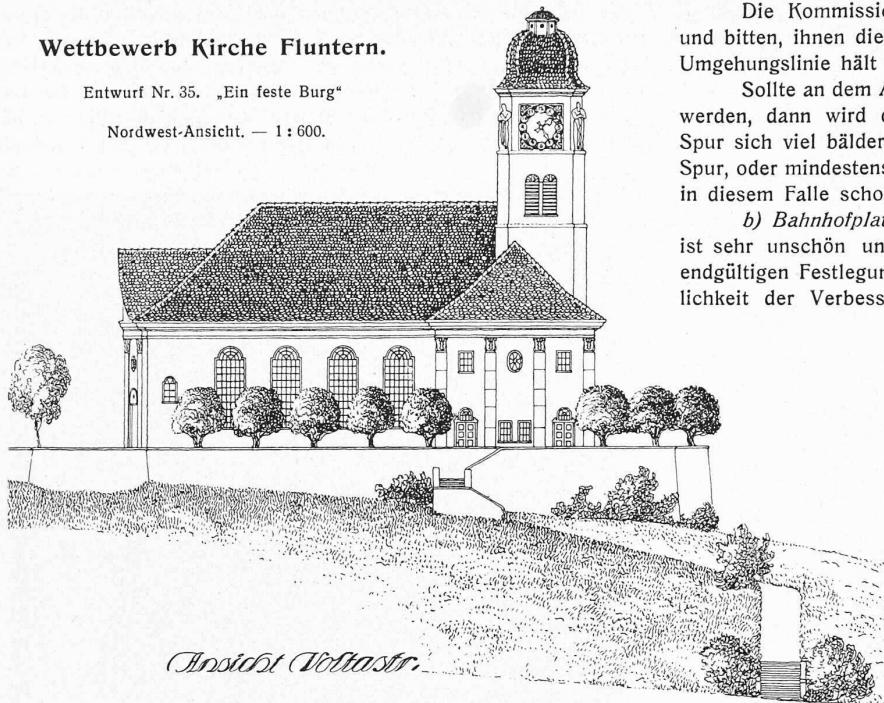


Entwurf Nr. 36. — Lageplan 1:1500.

Wettbewerb Kirche Fluntern.

Entwurf Nr. 35. „Ein feste Burg“

Nordwest-Ansicht. — 1:600.



behörden anerkannt worden. Wäre diese Erkenntnis früher gekommen, nie wäre man von der alten Stelle abgewichen und der Umbau wäre schon längst und viel billiger vollzogen worden. Der Verein zog das Projekt aber auch anderer Vorzeuge wegen vor. Die Stationsanlage ist die längste, die Weichen sind nicht tief im Tunnel; der Bahnhofplatz (Alfred Escher-Platz) ist grösser und schöner als jeder andere, die Gefahr seiner Ueberbauung wäre beseitigt; an den bestehenden Verhältnissen würde am wenigsten verändert.

Die Mängel, die an einer Bahnhofsanlage an alter Stelle kritisiert wurden, wären mit gutem Willen zu beseitigen gewesen, insbesondere die Ueberhöhungen der Strassenübergänge. Dass auch der Bebauungsplan beim Umbau an alter Stelle keine Schwierigkeiten bereitet, hat der Bericht Pfleghard gezeigt.

Uebrigens hat auch das Grütlistrassenprojekt seine Mängel: Die kurze Stationsanlage mit weit im Tunnel liegenden Weichen, der unschöne und ungünstig geformte Bahnhofplatz, die Beeinträchtigung der Kirche, die Ueberhöhungen der Seestrasse und Waffenplatzstrasse. Von den durch die Sihltalbahn herbeigeführten Mängeln wird noch besonders zu reden sein.

Man hätte sehr wohl das Projekt mit Bahnhof an alter Stelle wählen können, wenn nicht die Einführung der Sihltalbahn als Hauptziel vorgeschwebt hätte. Man darf das bedauern und sich trotzdem über das Erreichte freuen. So kann der Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein auch seinerseits der Verlegung an die Grütlistrasse in der Hauptsache zustimmen.

Verbesserungsvorschläge zur Hauptbahn.

Beim näheren Studium der Einzelheiten des Projektes ist die Kommission dazu gelangt, einige Wünsche für Abänderungen geltend zu machen.

a) *Strecke Wiedikon-Enge.* Bis zur Station Wiedikon sind fünf Spuren vorgesehen und durch die Anlage von Böschungen der spätere Bau einer sechsten Spur ermöglicht.

Das kurze Stück zwischen Wiedikon und Enge dagegen ist nur zweispurig projektiert. Zweifellos wird der spätere Bau von mehr Spuren auf dieser Strecke fast unüberwindlichen Schwierigkeiten technischer und finanzieller Natur begegnen, wenn nicht schon jetzt gewisse Vorkehrungen getroffen werden. Zu erinnern ist, dass der spätere Tunnel unter der eingedämmten Sihl gebaut werden muss und dass neu entstehende Gebäude auf der ganzen Strecke Erschwerungen bringen werden.

Von verschiedenen Seiten wird darauf hingewiesen, dass der Fernverkehr nach dem Engadin und Arlberg einerseits und nach Luzern und Gotthard anderseits, zusammen mit dem rasch sich mehrenden Vorortsverkehr später zwei Doppelspuren bis nach Thalwil erfordern wird, weil zu gewissen Zeiten der Verkehr sich staut.

Die Kommission möchte auf diese Verhältnisse hinweisen und bitten, ihnen die nötige Beachtung zu schenken. Eine spätere Umgehungsline hält sie nicht für zweckdienlich.

Sollte an dem Anschlusse der Sihltalbahn in Enge festgehalten werden, dann wird das Bedürfnis mindestens nach einer dritten Spur sich viel bärder einstellen. Der gleichzeitige Bau der dritten Spur, oder mindestens die nötigen Vorkehrungen für dieselbe, dürften in diesem Falle schon jetzt nicht umgangen werden.

b) *Bahnhofplatz in Enge.* Der im Vertrag vorgesehene Platz ist sehr unschön und für den Verkehr unzweckmässig. Vor der endgültigen Festlegung der Linie ist der Nachweis über die Möglichkeit der Verbesserung zu erbringen, sei es durch passende Formgebung für das Gebäude oder durch eine annehmbare Vergrösserung des Platzes (siehe Seite 52).

c) *Personenunterführung in Enge.* Entsprechend dem grossen Personenverkehr und in Berücksichtigung, dass viele der Reisenden schon mit Billeten versehen sind, sollte auch am Südende des Bahnhofes eine Personenunterführung vorgesehen werden.

d) *Bahnhofgebäude in Wiedikon.* Dieses ist als Provisorium zu betrachten. Es sollte darauf gehalten werden, dass der spätere Ausbau des Bahnhofes mit einem quer über die Geleise gestellten Aufnahmegeräume an der Zweier- oder Birmensdorferstrasse nicht gehindert wird.

e) *Höherlegung der Stationen Wiedikon und Enge.* Für die Bequemlichkeit der Reisenden und für die Erleichterung der Güterförderung ist die Hebung der Stationsanlage Wiedikon zu wünschen. Durch Hebung der Nivelette um 54 cm und Erhöhung der Bahnsteige von 50 auf 76 cm können 80 cm gewonnen werden. — Der Vergrösserung des Gegengefälles gegen die Sihl ist kein grosses Gewicht beizumessen.

In gleicher Weise sind auch die Bahnsteige in Enge auf 76 cm zu erhöhen.

f) *Gepäckbahnsteige in Enge und Wiedikon.* Es ist zu wünschen, dass zwischen die Hauptgeleise ein Gepäckbahnsteig eingeschaltet werde, auf Kosten der Perronbreite. Der übliche Verkehr der Gepäckkarren auf den Personenperrons stört die rasche Abwicklung des Verkehrs.

Der Anschluss der Sihltalbahn.

Man kann mit der vorgeschlagenen Lage der Hauptbahn einverstanden sein, ohne dem Anschluss der Sihltalbahn im Bahnhof Enge zuzustimmen. Sowohl im Vertrage wie auch in den Expropriationsplänen sind die Einrichtungen für die Sihltalbahn getrennt behandelt.

Die Sihltalbahn ist eine Lokalbahn mit bescheidenem Verkehr, sodass es ihr seit den 20 Jahren ihres Bestehens nicht möglich wurde, die nötigen Abschreibungen und Rückstellungen in den Erneuerungsfond zu machen, von Dividenden für das etwa $2\frac{1}{2}$ Millionen betragende Aktienkapital nicht zu sprechen. Der im Bahnhof Enge zum Anschluss nötige Raum soll teils durch Vorschreibung des Bahnhofgebäudes bis auf 12 m an die Seestrasse und andernfalls durch Erweiterung der Expropriation auf der Westseite gewonnen werden. Von Enge führt die Bahn in S-förmiger Kurve im Tunnel südlich um die Kirche herum und überschreitet die Sihl und die Manessestrasse beim Bahnhof Giesshübel mittels einer neuen Brücke. Die bestehende, etwa 120 m nördlich liegende Brücke und Geleiseanlage muss zur Bedienung zweier wichtiger, industrieller Etablissements daneben bestehen bleiben. Der Personenverkehr muss in Enge endigen, der Güteranschluss dagegen wird von den Bundesbahnen über Enge nach Wiedikon und dem Güterbahnhof zugelassen. Vom Tiefbauamt wurden die Baukosten auf 2553000 Fr. berechnet. Als Erlös aus dem freiwerdenden Bahnareal des Gütergeleises Giesshübel-Wiedikon und der Hälfte des Geleises Selnau-Giesshübel, sowie aus Altmaterial sollen 353000 Fr. in Abzug kommen, sodass die Nettoausgabe auf 2200000 Fr. berechnet wird. Dazu kommen 72000 Fr. Abschreibung auf untergegangenen Anlagen, zusammen also nahezu drei Millionen Franken.

Bezüglich des Einflusses, den der Umbau auf die Betriebs-Einnahmen und -Ausgaben ausüben wird, ist die Direktion der Sihltalbahn der Ansicht, dass der Personenverkehr nicht ungünstig beeinflusst werde, dass daraus aber auch keine wesentliche Zunahme des Verkehrs zu erwarten sei. Der Güterverkehr von Zürich-Selnau nach dem Sihltal und über Sihlbrugg hinaus werde dahinfallen, da später in Enge keine Güter mehr aufgegeben werden können. Auch werde der Milchverkehr vom Sihltal nach der Endstation etwas geringer sein. Mehreinnahmen werden nur zu erwarten sein aus der natürlichen Verkehrszunahme und durch die grössere Frequenz der Station Giesshübel durch Güter, für die bisher die Station Enge der S. B. B. benutzt worden sei.

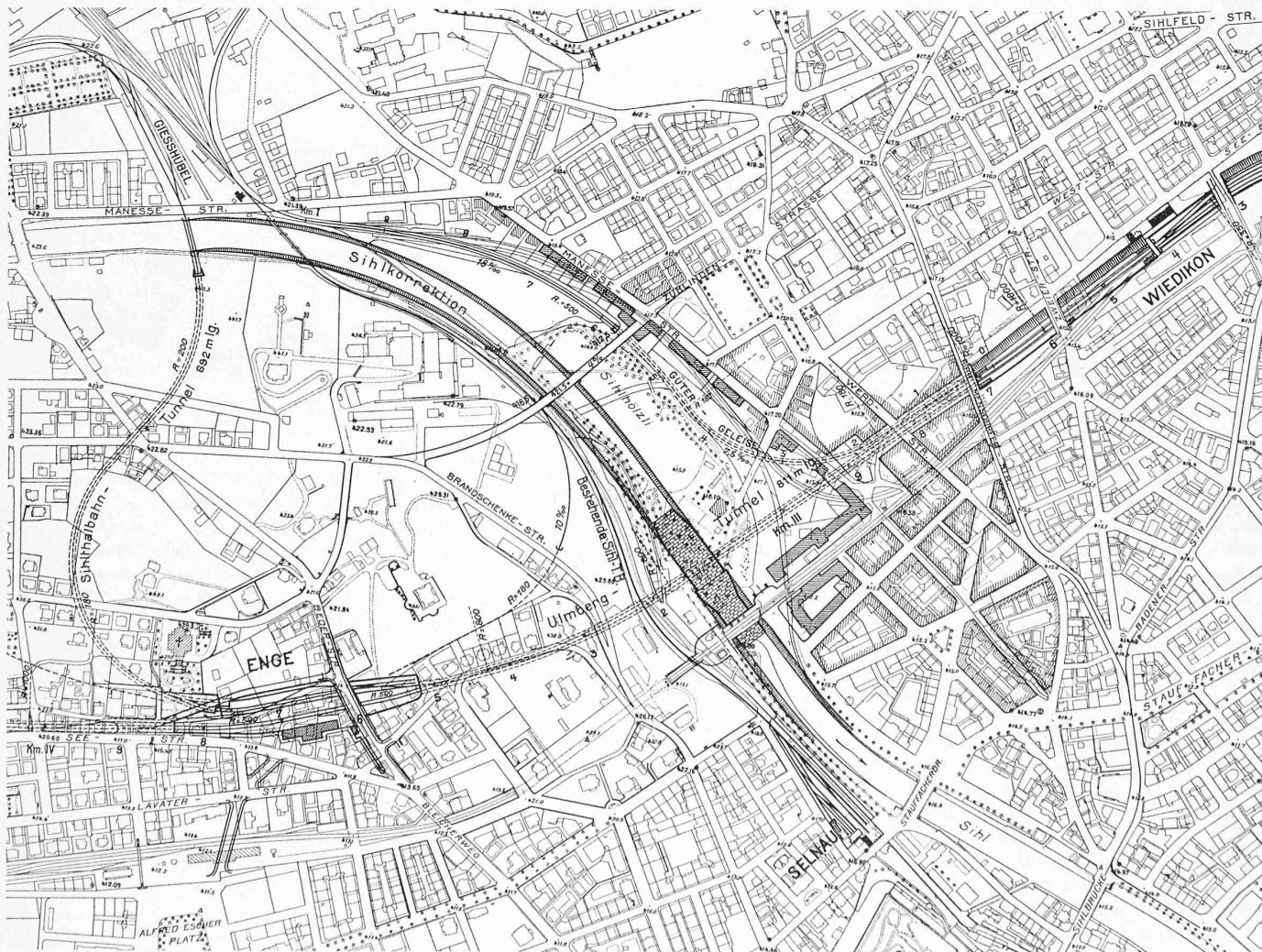
Der Sihltalbahn ist es daher nicht möglich, das erforderliche Umbaukapital von 2,2 Millionen Franken aufzubringen. Der Stadtrat beantragt deshalb, der Sihltalbahn einen Beitrag von 500 000 Fr. à fonds perdu zu geben und 1 200 000 Fr. Prioritätsaktien zu übernehmen, zusammen also 1 700 000 Fr. zu leisten. Den Rest von 500 000 Fr. Prioritätsaktien soll die Sihltalbahn anderweitig unterbringen und soweit ihr das nicht gelingt, durch Ausgabe von Obligationen beschaffen. Die Stadt wird später auch diese übernehmen und allfällige Kostenüberschreitungen decken müssen. — Das alte Aktienkapital, von dem die Stadt 782 000 Fr. besitzt, soll zur Hälfte abgeschrieben werden.

Angesichts der bisherigen geringen Betriebsüberschüsse und des Mangels erheblicher Mehreinnahmen steht zu erwarten, dass auch das Prioritätsaktienkapital künftig keine oder nur eine geringe Verzinsung erfahre. Die Stadt rechnet heute schon mit einer Abschreibung dieser Aktien von 500 Fr. auf 208 Fr. pro Stück, also mit einem Fehlbetrag von 700 000 Fr.

Im Umbau ist eine Erweiterung der Station Giesshübel inbegriffen, deren Kosten zu 200 000 Fr. angegeben werden. Die neuen Geleisedispositionen sind aber so, dass die Züge auch im Rangierdienste die neue Brücke und die beiden Quaistrassen (Manessestrasse und künftiges rechtes Sihlquai) befahren müssen. Es entstehen da zwei neue Niveaumarkierungen von Bahn und Strasse, welche nur durch hässliche und sehr kostspielige Unterführung der Manessestrasse und des Sihlquais längs der Sihl wieder aufgehoben werden könnten. An die Aufhebung des bestehenden Verbindungsgeleises über die Manessestrasse ist nicht zu denken, weil an demselben wichtige Interessen hängen und überdies auch dieser Strassenübergang im Manövriedienste befahren werden muss. So würde also in jener Gegend die Zahl der Niveaumarkierungen verdoppelt, im gleichen Momente, da Millionen ausgegeben werden, um in der Nachbarschaft die Uebergänge aufzuheben.

Die Verlegung des Bahnhofes in das schöne Gebiet dicht vor der Kirche in Enge ist an sich schon ein Uebel, das man so klein als möglich halten sollte. Durch die Einführung der Sihltalbahn muss die Geleisezahl verdoppelt werden. Der Einschnitt und der unschöne Anblick von oben, sowie auch die Belästigung durch Lärm und Rauch wird vermehrt. Das Bahnhofgebäude hat wegen der Sihltalbahn so sehr gegen die Seestrasse vorgeschoben werden müssen, dass der Bahnhofplatz aus ästhetischen Gründen und wegen seiner für den Verkehr unglücklichen Gestaltung in der projektierten Form nicht annehmbar ist. Die Stadt hat schon jetzt die künftige Erweiterung projektiert, sodass auch noch die Häuser zwischen der Seestrasse und Lavaterstrasse niedergelegt und dem Platze zugeschlagen werden sollen. Eine solche Platzerweiterung würde Kosten von etwa dreiviertel Millionen Franken verursachen

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



Uebersichtsplan 1:8000 zum Bericht der Eisenbahnkommission des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins vom Juni 1914.

und doch nicht recht befriedigen, da der Platz vom Verkehr diagonal durchschnitten wird. Ob der Kredit für diese Erweiterung bewilligt würde, ist unsicher.

Die Geleiseanlage könnte reduziert und das Stationsgebäude soweit zurückgeschoben werden, dass von Anfang an ein brauchbarer und würdiger Bahnhofplatz entsteht, wenn auf den Anschluss der Sihltalbahn in Enge verzichtet würde. Die Ersparnis, welche gegenüber der Platzerweiterung nach Osten erzielt werden könnte, ist auf etwa 600 000 Fr. zu schätzen.

Die Güterzüge der Sihltalbahn kreuzen die Hauptbahn auf ihrer Fahrt über Wiedikon zum Güterbahnhof im Tunnel bei Enge. Wenn auch ihre Zahl vorläufig keine grosse ist, so belasten sie doch dauernd die bloss zweigleisige Hauptbahn in unerwünschter Weise. Die künftige Weiterführung der Personenzüge der Sihltalbahn nach Wiedikon oder nach dem künftigen Vorortbahnhof beim Hauptbahnhof ist ausgeschlossen. Von diesem Gesichtspunkte aus könnte der Einführung der Sihltalbahn in Enge nur dann zugestimmt werden, wenn eine dritte Spur zwischen Enge und Wiedikon mitgebaut würde. Die Kosten dieses dritten Geleises sind auf etwa 1,5 Millionen Franken zu schätzen. Aber diese Mittel werden natürlich noch schwieriger aufgebracht werden können als die andern, und so müssen wenigstens die Vorkehrungen so getroffen werden, dass der Bau später noch ohne unverhältnismässige Kosten möglich ist.

Aus all den Gründen beharrt die Kommission des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins auf ihrem früheren Vorschlag, den Bahnhof im Selna zu belassen. Dieser dient den Interessen der Sihltalbahn und Uetlibergbahn am besten. Dort kann er noch Jahrzehnte bleiben. — Ein neues,

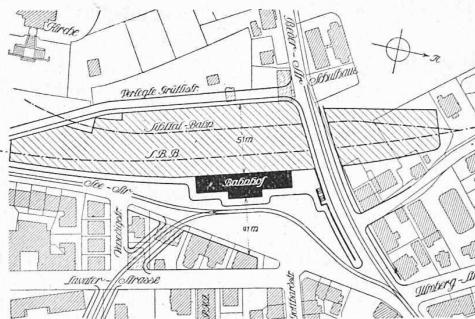
werdenden Geleiseanlage etwa 180 000 Fr., also netto etwa 110 000 Franken einsetzt. Dabei ist vorausgesetzt, dass die Bahn von Giesshübel eine Strecke die bisherige Richtung beibehalte und sich bis zur Zurlindenstrasse im offenen Einschneide und von dort an im Tunnel am nördlichen Rande der Sihlhölzli-Anlagen hinziehe. Die Anlagen werden wenig oder gar nicht gestört und die Nähe der Sihl vermieden.

Aehnlich wie in früheren Fällen ist für die Tunnelstrecke unter dem Sihlhölzli keine Minderwertsentschädigung eingerechnet. Wenn ein solcher Betrag eingesetzt werden wollte, so ist zu beachten, dass er aus der Tasche der Stadt wieder in dieselbe zurückfliesst. — Bauzinsen sind für den Anschluss in Enge vom Tiefbauamt nicht gerechnet worden und daher auch hier weggelassen.

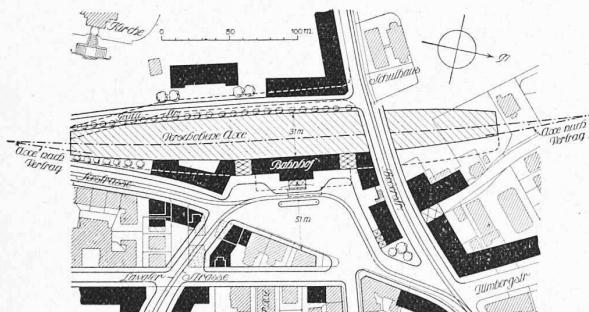
Abgesehen von der Erweiterung des Bahnhofes Giesshübel ergeben sich Minderbaukosten von etwa 900 000 Fr. und unter Berücksichtigung der Ersparnis an Platzerweiterung in Enge weitere 600 000 Fr. Die Mehrkosten für den Anschluss der Sihltalbahn in Enge betragen somit etwa 1500 000 Fr., ungerechnet die erheblich grösseren Abschreibungen auf untergehenden Anlagen und die Unterführungen im Giesshübel, sowie die Kosten für die Vorkehrungen für die dritte Spur und die Verlegung der Uetlibergbahn.

Die Eisenbahnkommission hätte lieber die vorbehaltlose Zustimmung zum neuen Projekte ausgesprochen. Sie hat auch versucht, den Anschluss der Sihltalbahn in Enge durch andere Lösungen zu ermöglichen. Alle mussten fallen gelassen werden, weil andere Nachteile oder Widerstände zu erwarten waren. Zu nennen sind die Studien für einen Anschluss nördlich der Kirche, für eine direkte Linie zur Station Brunau und endlich für ein drittes Geleise nach Wiedikon.

Der zukünftige Bahnhofplatz Enge.

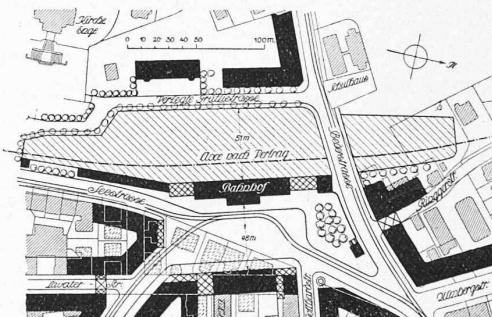


1. Nach Vertragsprojekt vom 22. Dezember 1913.



2. Nach Vorschlag des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins unter Weglassung der Sihltalbahn.

Masstab 1:5000.



3. Nach Erweiterungs-Projekt des Städtischen Hochbaumes, unter Ueberbauung der Lavaterstrasse.

grösstenteils im Tunnel liegendes Gütergleise kann die Station Giesshübel mit Wiedikon direkt verbinden und erspart den grossen Umweg (gegen einen Kilometer), den die Güter über Enge zu machen hätten. Es vereinfacht den Manövriedienst in Giesshübel, ohne die Erweiterung zu verunmöglichen und es vermeidet die Schaffung neuer Niveauübergänge. — Wenn in 10 bis 20 Jahren das Strassen- und Tramnetz vom Bahnhof Wiedikon nach der Stadt gut ausgebaut und die Stadt in ihrer natürlichen Entwicklung nach Nordwesten weiter fortgeschritten ist, dann wird die Sihltalbahn, die inzwischen vielleicht verstaatlicht sein wird, auch den Personenverkehr über das neue Gütergleise nach Wiedikon und wenn der Bedarf da ist, auch zum Hauptbahnhof leiten können. Inzwischen wird der Bahnhof Wiedikon von vielen besser gewürdigt werden können als heute; auch der Selnaubahnhof hat an Zugänglichkeit erst gewonnen, seit die Strassenbahn dorthin führt.

Die Kosten dieses Verbindungsgleises werden von den verschiedenen Behörden sehr verschieden gerechnet. Die Bundesbahnen geben sie zu 1,4 bis 1,6 Millionen, die Sihltalbahn zu 1,5 Millionen an und die städtischen Behörden sprechen sogar von 1,8 Millionen Franken. Nach unsern eigenen Schätzungen wird man angemessen rechnen, wenn man für Bau und Expropriation, Verwaltung etc. etwa 1280 000 Fr. und für den Erlös aus der frei-

Man darf der Eisenbahnkommission den Vorwurf der Verschleppung nicht machen, denn sie hat die Meinung, in der sie durch die neuen Studien bestärkt worden ist, schon seit Jahren vertreten¹⁾ und den städtischen Behörden mitgeteilt. Bei allseitig gutem Willen kann die zum Vertrage mit den Bundesbahnen nötige Ergänzung ohne grossen Zeitverlust vereinbart werden. Das Entgegenkommen der Bundesbahnen ist zu erwarten, weil die Entlastung der Geleisestrecke Enge-Wiedikon und der Fortfall der Geleisekreuzung im Tunnel bei Enge auch für sie vorteilhaft ist und weil sie den Anschluss in Enge nie gerne sahen.

Wohl ist zu begreifen, dass die Bevölkerung über die lange Verzögerung der Umbaute missvergnügt ist. Unsere Schuld ist die Verzögerung nicht. Dem Vereine zuzumuten, dass er deshalb seine immer vertretene Meinung preisgebe, geht zu weit. Er ist gewohnt, in technischen Fragen die objektive Meinung abzugeben; daran sollte festgehalten werden. Es werden genug andere sein, welche Opportunitätsgründe zur Geltung bringen werden.

¹⁾ Es sei auf die Studien und Eingaben des Zürcher Ing.- und Arch.-Vereins verwiesen, von denen schon in Band XXXI Seite 133 und in Band XXXII Seite 183 vom Jahre 1898 die Rede ist und wo das Grütlistrassenprojekt bereits gegenüber den Ausserungen des Stadtrates besonders hervorgehoben wird. Das ausführliche vom Zürcher Ing.- und Arch.-Verein bearbeitete Planmaterial, das dem Stadtrat übergeben wurde, ist leider seither im Stadthaus verlegt worden.
Red.

Aus den erwähnten Gründen wird die Fassung folgender *Resolution* in Vorschlag gebracht:

1. *Verlegung der Hauptbahn.* Mit Genugtuung wird festgestellt, dass die vom Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein fortwährend betonten Gründe endlich zum Verzichte auf das Bederstrassenprojekt geführt haben. Der Verein stimmt daher für die Hauptbahn gerne dem Vertragsprojekte 1913 zu. Immerhin wird auf einige im Berichte erwähnte Verbesserungsmöglichkeiten hingewiesen.

2. *Anschluss der Sihltalbahn.* Trotzdem die Einführung der Sihltalbahn in den Bahnhof Enge in verkehrstechnischer Hinsicht etwas Bestechendes hat, muss dieselbe dennoch abgelehnt werden, weil der Selnaubahnhof ebenso günstig liegt und weil im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung der Stadt die spätere Weiterführung der Sihltalbahn nicht verhindert werden soll. — Ueberdies führt der Anschluss in Enge zu Kosten, welche in keinem Verhältnis zur Bedeutung der Bahn stehen und zu grossen ästhetischen, bau- und betriebsmässigen Nachteilen. Der Anschluss in Enge ist auch deshalb abzulehnen.

Nachschrift. In der Vereinssitzung vom 24. Juni 1914 ist unter Vorlage eines reichen Planmaterials obiger Bericht verlesen und nach eingehender Diskussion die obige Resolution angenommen worden. Die Annahme des ersten Teils erfolgte mit 50 gegen 2 Stimmen, diejenige des zweiten Teiles mit 34 Stimmen gegen 22 Stimmen.

Zürich, den 24./26. Juni 1914.

Für die Eisenbahnkommission
des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins
Der Präsident: Pfleghard.

Soweit der Bericht der Eisenbahnkommission, dem der Verein, wie wir bereits berichtet, zugestimmt hat. Seither ist die Angelegenheit im Grossen Stadtrat behandelt und, wie ebenfalls mitgeteilt, durch Genehmigung des Vertrages mit den S. B. B. vom 22. Dezember 1913 erledigt worden. Dieser Ausgang kam nicht überraschend; verwundert hat uns eigentlich, dass die in vorstehendem gemachten „Verbesserungsvorschläge zur Hauptbahn“ sozusagen wörtlich die obrigkeitliche Gnade gefunden haben. Angesichts der Aussichtslosigkeit des Kampfes verdient das mannhaft, pflichtbewusste Einsehen unseres Kollegen Pfleghard für die auf Erfahrung und Sachkenntnis beruhende Ueberzeugung des Ingenieur- und Architekten-Vereins die wärmste Anerkennung und den Dank des Vereins!

Wir wollen unsere Leser, so verlockend es wäre, nicht mit Wiedergabe der Verhandlungen weiter behelligen. Indessen können wir nicht umhin, zwei Episoden daraus hier festzuhalten, gewissermassen tiefer zu hängen. Zunächst die Aeussirung des Juristen H. Wyss, von 1901 bis 1910 Bauvorstand der Stadt, seither Oberrichter des Kantons Zürich. Den Satz obigen Vereins-Berichtes: „Die Jahre 1903 bis 1912 gingen verloren mit dem städtischen Bederstrassen-Projekt“ bezeichnete er als schlecht gezielten „Sauhieb“ und sagte weiter: „Durch seine Arbeiten hat das städtische Tiefbauamt die Bundesbahnen von der Möglichkeit des Baues einer Tiefbahn, von der Notwendigkeit der gleichzeitigen Korrektion der Sihl überzeugt. Aber auch andere Projekte wurden damals ernstlich erwogen. Wenn die Herren des Ingenieur- und Architekten-Vereins diese Arbeiten mit weniger Eigensinnigkeit verfolgt hätten, wenn sie dem Tiefbauamt mit weniger Geringschätzung gegenübergetreten wären, wenn sie den Intentionen der Stadtverwaltung, die Dr. Bertschinger so klar darlegte, mit mehr Verständnis gefolgt wären, so würden sie heute sicher eine andere Stellung einnehmen.“¹⁾

Bezüglich des „Sauhiebs“ hat sich der Herr Oberrichter in Form und Inhalt vergriffen. Tatsache ist, dass der Verein schon 1898, also vor 16 Jahren, ein Tiefbahnprojekt mit Unterfahrung der Sihl und Station an der Grüttistrasse vorgeschlagen hatte, das abgesenen von der Sihltalbahn vom heutigen nicht wesentlich verschieden war. Allein der Stadtrat wollte eine *Hochbahn*, hauptsächlich weil der damalige Bauvorstand Süss, der Amtsvorgänger des Herrn Wyss, die Unterfahrung der Sihl als Unmöglichkeit bezeichnete. In der Weisung des Stadtrats vom 27. August 1898 heisst es u. a. wörtlich: „Der Vorschlag des Ingenieur- und Architekten-Vereins, die Sihlsohle zu heben, trägt der Wucht, mit welcher zu Zeiten das Wildwasser der Sihl talwärts strömt, keine Rechnung; der Gefahr, dass der Fluss

den alten Weg suchen (!) oder im neuen Bette die Wölbung über dem Tunnel durchbrechen würde, liesse sich nicht sicher vorbeugen“, usw.²⁾. Hätte der Verein mit „weniger Eigensinn“, wie Wyss es nennt, für die Tiefbahn gekämpft, so hätten wir nach dem Willen des Stadtrats jetzt die Hochbahn. Und wäre das Tiefbauamt „mit weniger Geringschätzung“ den Vorschlägen des Vereins gegenübergetreten, so hätte es nicht das unglückliche Bederstrassenprojekt benutzt, um von 1903 bis 1912 die S. B. B. „von der Möglichkeit des Baues einer Tiefbahn und der Sihlkorrektion“ zu überzeugen sondern das viel günstigere Grüttistrassen-Projekt des Vereins, eine Idee von Ingenieur K. E. Hilgard. Wer übrigens wen überzeugen musste, geht aus obigem für Jedermann mit genügender Deutlichkeit hervor. Abgesehen von der Einführung der Sihltalbahn in die Enge beruht *Alles*, was jetzt beschlossen ist und allgemein als gut anerkannt wird, auf den Verbesserungsvorschlägen des Ingenieur- und Architekten-Vereins: die Tiefbahn, die Unterfahrung der Sihl, die Station Grüttistrasse, sogar die genehmigten kleinen Verbesserungen am jetzigen Projekt.

Wenn es auch psychologisch verständlich ist, dass man sich nicht gern von andern korrigieren lässt und dass man ärgerlich wird, wenn man nach 9 Jahren ein Projekt fallen lassen muss, so entschuldigt dies doch nicht die unkommunale Parade des gewesenen Herrn Bauvorstandes und es mag jeder Unparteiische selbst beurteilen, wer sich verhauen hat, der Verein oder Herr Oberrichter H. Wyss, und auf welcher Seite die Abfuhr sitzt.

Noch zwei Worte an Herrn Dr.-Ing. H. Bertschinger, der am Schlusse seines den Vereins-Standpunkt bekämpfenden Votums im Stadtrat³⁾ mit Emphase erklärte: „Ueber die Urteile von Vereinen können wir hinweggehen; sie widersprechen sich und werden sich immer widersprechen.“ Angesichts der eben erörterten Stetigkeit in der Stellungnahme des Vereins und ihres verhältnismässig grossen Erfolges können wir unsererseits über diese Entgleisung des Herrn Privatdozenten „hinweggehen“. Sie ist natürlich bedauerlich; wir wollen aber hoffen, auch Herr Dr. Bertschinger werde, wenn er einmal mehr eigene Erfahrung in diesen Dingen besitzen wird, vom Wert der Arbeiten des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins eine bessere Meinung gewinnen.

Indem wir noch auf das Protokoll der Vereinssitzung über die „Linksufrige“ auf Seite 56 dieser Nummer verweisen, glauben wir dieses Traktandum nunmehr verabschieden zu dürfen. Wir tun dies in der Ueberzeugung, unser Verein habe in Erfüllung einer seiner ersten Pflichten der Stadt in dieser Frage Dienste geleistet, die man, wenn auch nicht heute, so doch später wohl allseitig dankbar anerkennen wird.

Miscellanea.

Eidgen. Technische Hochschule. Doktorpromotionen. Die Eidgen. Technische Hochschule hat die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften (Dr. sc. techn.) verliehen den diplomierten Chemikern Ernst Kunz aus Stäfa (Dissertation: Ueber zwei isomere Hydrazoxime von Campherchinon) und Hans Wachter aus Mels (Dissertation: Ueber Phtaleine alkylirter Aminokresole); dem diplomierten Ingenieur Oskar Smreker aus Görzhof b. Cilli (Dissertation: Das Grundwasser, seine Erscheinungsformen, Bewegungsgesetze und Mengenbestimmung) und dem diplomierten Elektrochemiker Max Schläpfer aus Speicher (Dissertation: Beiträge zur Kenntnis der hydrothermalen Silikate); ferner die Würde eines Doktors der Naturwissenschaften (Dr. sc. nat.) dem Apotheker Emil Zwicky aus Mollis (Dissertation: Ueber Channa — ein Genussmittel der Hottentotten), den diplomierten Fachlehrern in Naturwissenschaften Max Fischer aus Meisterschwanden (Dissertation: Ueber den Abbau von Chlorophyll und Blutfarbstoff) und Walter Kaiser aus Burgdorf (Dissertation: Untersuchungen über die erste Anlage des Herzens, der beiden Längsgefäß-Stämme und des Blutes bei Embryonen von Petromyzon planeri), sowie dem diplomierten Maschinen-Ingenieur Aug. Anton Piccard aus Lutry (Dissertation: Die Magnetisierungskoeffizienten des Wassers und des Sauerstoffs), schliesslich die Würde eines Doktors der Mathematik (Dr. sc. math.) den diplomierten Fachlehrern in Mathematik und Physik Fernand Lévy aus Genf (Dissertation: Sur la détermination, par les fonctions elliptiques, du nombre des classes de formes quadratiques binaires de déterminant négatif donné).

¹⁾ Näheres siehe Bauzeitung Band XXXII, Seite 157.

²⁾ Siehe „Neue Zürcher Zeitung“ Nr. 1041 vom 7. VII. 1914.

³⁾ Stadtratsitzung vom 4. Juli d. J., vergl. „N. Z. Ztg.“ vom 6. VII. 1914.