

<b>Zeitschrift:</b>	Schweizerische Bauzeitung
<b>Herausgeber:</b>	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
<b>Band:</b>	67/68 (1916)
<b>Heft:</b>	20
<b>Artikel:</b>	Abänderung der Baulinien zwischen der Bahnhofstrasse und Sihlbrücke in Zürich
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-33109">https://doi.org/10.5169/seals-33109</a>

### **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:** 21.02.2026

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

Es kommt auch hier wieder Holzkonstruktion System Hetzer zur Anwendung, nachdem sich diese Bauweise in Bern bewährt hat. Um Betriebsstörungen zu vermeiden, ist die Geleiseanlage so angeordnet, dass die Einfahrt in alle Remisengeleise mit oder ohne Benutzung der Drehscheibe (von  $D = 20\text{ m}$ ) möglich ist. Die Bekohlung der Lokomotiven ist auf mechanischem Wege vorgesehen, woraus eine jährliche Ersparnis von 45 000 Fr. gegenüber der bisherigen Handbekohlung errechnet wird. Soviel zur Orientierung über die neue Lokomotivremise für die, eingerechnet die erheblichen, durch den Bau bedingten Landerwerbungen, Nebenarbeiten und Einrichtungen, der Verwaltungsrat insgesamt 4,46 Millionen Fr. bewilligt hat. Mit der Ausführung soll alsbald begonnen werden.

\*

#### Die Eweiterung des Güterbahnhofs.

Wie dem Plan Abb. 3 (S. 233) zu entnehmen, beruht er auf dem Grundsatz der Verschiebebewegungen in nur einer Richtung und zwar Ost-West. Alle Güterzüge kommen an bei der Hardstrasse in den beiden Ankunftsgruppen A bzw. B, die in je einem Hauptablaufberg bei der Herdernstrasse auf Kote rund 410 endigen. Von hier erfolgt die Zerlegung der ankommenden Züge in die einzelnen Bestimmungsrichtungen; die derart geordneten Wagen werden über je einen weiten Ablaufberg in die folgende Gruppe nach Reihenfolge der Stationen einer bestimmten Richtung geordnet und gelangen schliesslich in die Abfahrtgruppe A bzw. B. Da diese auf etwa 400 m ü. M. liegt, steht für die Verschiebebewegung ein Gesamtgefälle von etwa 10 m zur Verfügung, sodass die Ablaufberge nur einseitiges Gefälle von 10% aufweisen und auch den Ordnungsgruppen noch eine wirksame Neigung gegeben werden kann. Schienenzweigungen der Durchlaufgeleise wie z. B. 11 und 12 mit den Rangiergeleisen werden vermieden.

Zur Entlastung der Strecke Zürich-Oerlikon ist talabwärts des bestehenden ein neuer Oerlikoner Tunnel projektiert, mit dem

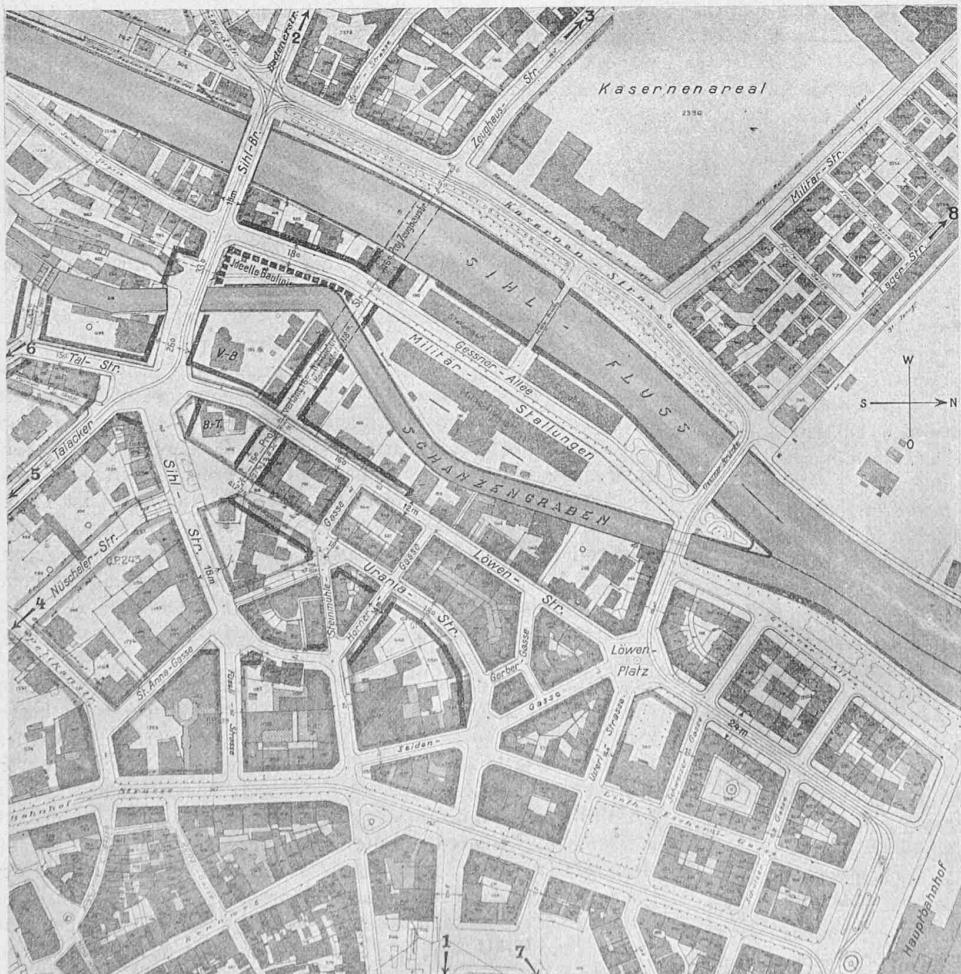
die Geleise der Gruppe B (gegenüber der Lokomotiv-Werkstätte) in Verbindung gebracht werden; die Güterzüge von und nach Letten erhalten ein besonderes Verbindungsgeleise mit dieser Station. Der neue, zweigleisige Oerlikon-Tunnel wird auch von den Personenzügen Richtung Schaffhausen benutzt, sodass die Strecke Zürich-Oerlikon für den Personenverkehr bis zur Einfahrt in Oerlikon effektiv viergleisig sein wird.

Auf die zur Durchführung der einheitlichen Bewegungsrichtung z. B. im Badischen Bahnhof Basel<sup>1)</sup> angewendeten umfangreichen Schleifen will man verzichten und dafür in Kauf nehmen, dass der West-Ost-Verkehr in Richtung Baden-Wiedikon den Bahnhof im ganzen dreimal, wovon zweimal auf dem Durchlaufgeleise, durchfährt. Zweimal die ganze Länge durchlaufen muss der Verkehr der Richtungen Baden-Affoltern und Oerlikon-Wiedikon. Die gegen Norden unschwer zu erweiternden Anlagen des Verschiebebahnhofs sind für einen täglichen Verkehr von 3000 Wagen bemessen.

Der weitere Verlauf der Geleisegruppe B gegen Oerlikon und Letten samt dem neuen Oerlikoner Tunnel sind eingezeichnet in der Verkehrskarte 1:25 000 der Unterlagen zum *Bebauungsplan-Wettbewerb Zürich und Vororte*; die Bewerber finden dort noch Gelegenheit zu diesem oder jenem Verbesserungsvorschlag.

#### Abänderung von Baulinien zwischen der Bahnhofstrasse und der Sihlbrücke in Zürich.

Das untenstehend wiedergegebene vom Stadtrat gutgeheissene Operat des städtischen Tiefbauamtes<sup>2)</sup> bilden wir, im Anschluss an unsere Erörterung der Bahnhofserweiterung, hier ab zur Kenntnisnahme Derer, die sich für den Bebauungsplan-Wettbewerb interessieren. Im Gegensatz zu dem klaren Verlauf von Bahnhofstrasse und Löwenstrasse ist das Gassengewirre zwischen diesen beiden und der Sihlstrasse aus Erwägungen der Verkehrsbedürfnisse nicht verständlich. Der Grund dafür wird klar, wenn man sich ihre Entstehung vergegenwärtigt: In der ersten Stadtbefestigung Zürichs, aus dem X. Jahrhundert, lag der westliche Stadteintritt noch wie ursprünglich am unteren Ende der Augustinergasse; dorthin zog sich in gerader Richtung der Verkehrsweg von der Badenerstrasse-Sihlbrücke an den Kapellen St. Stephan und St. Anna vorbei zum Stadttor und durch die Augustinergasse gegen Weinplatz und Peterhofstatt; St. Peter war die Mutterkirche von Wiedikon und Aussersihl. Die nordwestliche Umwallung lief damals durch die Kuttelgasse-Fortunagasse an den Nordrand des Lindenhofts. Erst die zweite Befestigung, im XIII. Jahrhundert, verlegte diesen Stadteintritt nach dem Rennwegtor, wohin dann auch der Verkehrsweg von der Sihlbrücke durch die gegen Norden abgebogene Sihlstrasse gelenkt werden musste. Das mag bei der unveränderten Lage der Sihlbrücke die, nun „versteinerte“ Krümmung der Sihlstrasse erklären. Die Sihlhofstrasse oder, wie sie wenig geschmackvoll umgetauft worden ist, „Uraniastrasse“, ist völlig nicht durch das Verkehrsbedürfnis in ihrer Gegenkrümmung bestimmt worden. Sie folgt ganz einfach dem Lauf des durch die Bodenform bedingt gewesenen früheren Sihlkanals, der ehedem von



Abänderung von Baulinien zwischen Bahnhofstrasse und Sihlbrücke. — Maßstab 1:5000.

Legende: Richtung 1 Predigerplatz, 2 Badenerstrasse, 3 Hohlstrasse-Güterbahnhof, 4 Peterstrasse-Paradeplatz, 5 Paradeplatz, 6 Bürkliplatz, 7 Leonhardplatz, 8 Eilgut und Güterbahnhof (vergl. Abb. 1 u. 2, S. 230 u. 231!).

<sup>1)</sup> Vergl. dessen Darstellung in Bd. LXIV, S. 219 (14. Nov. 1914).

<sup>2)</sup> Vergl. Protokoll des Z. I. A. V. auf Seite 236 dieser Nummer.

der Schanzengrabenbrücke nach der Werdmühle floss. Solchen Strassen vermag auch keine „Abänderung der Baulinien“ die fehlende verkehrsanziehende und ableitende Wirkung eines flüssigen Linienzuges<sup>1)</sup> zu verleihen. Sie müssen, belastet mit der Tradition ihrer Entstehung, mit Bezug auf die Befriedigung der neuzeitlichen, ganz veränderten Verkehrs-Anforderungen, eine unerfreuliche Halbheit bleiben.

### Bemerkungen zum letzten Montageunfall an der Quebec-Brücke.

Wir geben unsren Lesern hier noch Kenntnis von zwei Aeußerungen, die gestützt teils auf amerikanische Fachpresse-Berichte, teils auf eigene Ueberlegungen, von andern Gesichtspunkten aus Licht in den Zusammenhang der Vorgänge zu bringen suchen. Die erste Zuschrift hatten wir zurückgehalten bis nach Veröffentlichung der objektiven Darlegung des Gegenstandes in letzter Nummer, auf die zum bessern Verständnis des Folgenden verwiesen sei.

Die Redaktion.

„Das Programm, das den letzten grossen Schritt zur Vollen-  
dung dieser Riesenbrücke durch Einbau des Mittelträgers verwirk-  
lichen sollte, schien mit Bezug auf alle einzelnen Operationen, aus-  
genommen die definitiven Anschluss-Verbindungen, zu einer ge-  
lungenen Tatsache geworden zu sein; denn schon war der 5100 t  
wiegende Mittel-Ueberbau auf zwei Gruppen von je drei besonders  
zu diesem Zwecke erstellten eisernen Pontons anscheinend mit  
Erfolg von der ungefähr 5 km entfernten Montierungs-Stelle geflössst,  
programmgemäss aufgehängt, von den schwimmenden Unterlagen  
ab- und etwa 10 bis 12 Fuss in die Höhe gehoben worden, als  
plötzlich die grosse Masse abstürzte.

Nach in „Eng. Record“ (vom 16. Sept.) enthaltenen Angaben schien dem Mittelträger nichts an Stärke und Steifigkeit für die Zwecke der Montage zu fehlen, denn er hatte schon vorher bei derselben Stützweite erheblich grössere Lasten getragen; die vier Paare von Hängern, mit denen die vier Trägerenden gehoben werden sollten, erschienen nach dem Falle noch intakt und die zwei Paare, auf denen (wie Photographien zeigen) für kurze Zeit der ganze Brückenträger ruhte, hätten ohne Zweifel — wenn das Gleichgewicht möglich gewesen wäre — selbst dieser verdoppelten Beanspruchung genügt. Der übrigens vollständig befriedigende Zustand der hydraulischen Hubpressen, die ja ihre Probe auch schon bestanden, war bei diesem Unglück nicht von Belang, da sie während des Sturzes ausgeschaltet waren und die Last mittelst Bolzen an den festen Hängerbalken in Fahrbahnhöhe befestigt war. Keiner der Hängerbalken war gebrochen oder stark beschädigt. Dennoch scheint durchaus unzweifelhaft, dass entweder zuerst oder doch gleichzeitig mit dem Bruch in der Süd-  
hälfte des westlichen Hauptträgers das Auflager an der südwestlichen Ecke unter dem Trägerende wegglitt, was dann beim Fall infolge der Torsion herrührend von diagonaler Lagerung den Bruch beider Hauptträger nach sich zog. Wenn die Auflagerreaktion nicht ganz aufgehoben war, so musste dem Abgleiten ein sehr bedeutender Reibungswiderstand entgegenwirken und es tritt die Frage nach der Ursache des Abgleitens hervor. Nun ist wohl kaum denkbar, dass durch einseitiges Anziehen der diagonalen Kabel, die die aufgehängten Führungs-Gerüste hielten, die Torsion der letzteren bewirkt und das Abgleiten verursacht werden konnte, und ausserdem wird direkt bezeugt, dass diese Kabel 20 Minuten vor dem Unfalle inspiziert und lose gefunden wurden.

Aus diesen Gründen wird allgemeinen angenommen, dass das Sattelstück aus Stahlguss des Auflagers der Südwestecke entzweibrach und dadurch den Einsturz bedingte. Dies hätte jedenfalls genügt, um den Unfall zu einer Notwendigkeit zu machen, jedoch liegen keine direkten Beweisgründe vor und die Annahme ist bloss als die bestmögliche Erklärung hingestellt in Ermanglung einer wahrscheinlicheren; wenn man auch hofft, dass die Untersuchung noch mehr Tatsachen zutage fördern werde, ist es nicht ausgeschlossen, dass vielleicht die wahre Ursache für immer ein Rätsel bleiben wird.<sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Beispiele für den Begriff der flüssigen Linie findet man in den Ausschnitten aus den Berliner Plänen Jansens in Band LVII, Seite 100 (14. Februar 1911), die ganz anders anmuten als nebenstehendes kompromissloses Baulinien-Netz!

<sup>2)</sup> Die neuesten Berichte scheinen diese Annahme zu bestätigen.

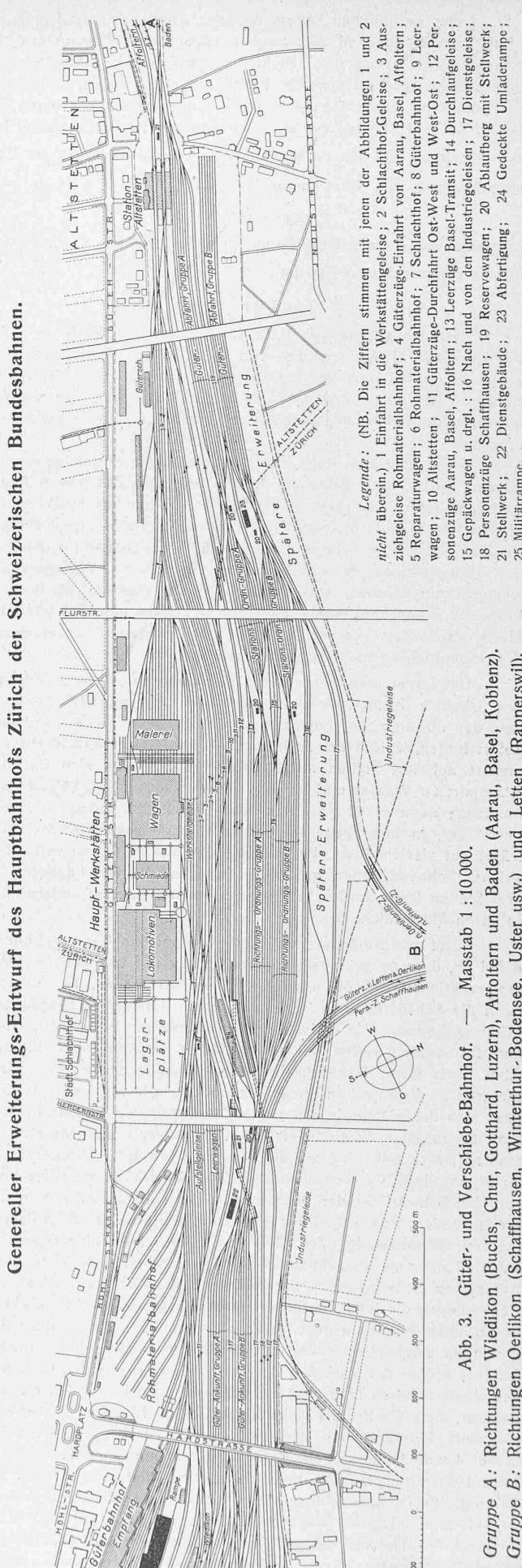


Abb. 3. Güter- und Verschiebe-Bahnhof. — Masstab 1 : 10000.  
**Gruppe A:** Richtungen Wiedikon (Buchs, Chur, Gotthard, Luzern), Affoltern und Baden (Aarau, Basel, Koblenz).  
**Gruppe B:** Richtungen Oerlikon (Schaffhausen, Winterthur-Bodensee, Uster usw.) und Leitn (Rapperswil).