

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **27/28 (1896)**

Heft 4

PDF erstellt am: **25.04.2024**

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.

gewesen sei. Es wurden mehrere Skizzen hiefür angefertigt, die sich je nach der Lage des Güterbahnhofs rechts oder links in zwei Hauptgruppen einteilen lassen.

Beim alten Bahnhof befinden sich die Werkstätten, Lokomotivremisen und der sogen. Rohmaterialbahnhof, *links* der Hauptbahnhofachse des Bahnhofes in der Richtung nach Baden oder auf der Seite von Aussersihl, während *rechts* die Güterschuppen, die Wagenremisen und der Rangierbahnhof sowohl für den Güter- als den Personendienst disponiert sind. Bei einem rationellen Projekt sollen aber diese Anlagen nicht in dieser Art vermengt und namentlich diejenigen für den Personen- und Güterverkehr möglichst unabhängig von einander d. h. vollständig getrennt sein. Demgemäss waren bei den bereits erwähnten beiden Projektgruppen die sämtlichen Anlagen für den Güterverkehr entweder *nur rechts* oder *nur links* und diejenigen für den Personenverkehr je auf der entgegengesetzten Seite vorgesehen. Je nach der Art, wie die Anlagen für den Güterverkehr erfolgen, muss links oder rechts möglichst viel Platz geschaffen, und es müssen die Personengeleise somit nach rechts oder links geschoben und daselbst vereinigt werden.

Der Sprechende ist aus verschiedenen Gründen, hauptsächlich aber weil ein Güterbahnhof *links* auf dem Platze des jetzigen Rohmaterialbahnhofs, der Werkstätten und abwärts derselben, auf der Seite von Aussersihl weit zugänglicher gewesen sein würde, mit aller Kraft für die Verlegung des Güterbahnhofes auf die linke Seite eingestanden, während die damaligen Behörden der Nordostbahn aus ökonomischen Rücksichten und bei der Möglichkeit der successiven Ausführung sich für die Beibehaltung der Güterabteilung auf der *rechten* Seite aussprachen und das erwähnte in erste Linie gestellte Projekt von gar keiner Seite unterstützt wurde. Als dringlich wurde nur die Beseitigung der Durchschneidung der Winterthurerlinie verlangt und es führte dieses zu der bekannten Ausführung des Viadukts und der vier Ueberfahrtsbrücken über den Rangierbahnhof. Mit der weiteren Ausarbeitung der Projekte wurde der Sprechende nicht betraut.

Die ganze bisherige Anlage basiert also auf der Voraussetzung, dass der Güterbahnhof und was damit zusammenhängt, wie der Rohmaterialien- und Rangierbahnhof auf der *rechten* Seite erfolge und nur für diese Lösung passt — wie die städtischen Experten richtig vermutet oder herausgefunden haben — die Viaduktanlage und Ueberführung der Winterthurerlinie etc., während das neue Projekt der N. O. B. damit in Widerspruch steht und somit nach der Ansicht des Redners prinzipiell verfehlt ist. — Will man die Güteranlage *links* rationell gestalten, so bleibt nichts anders übrig, als den neuen Viadukt grösstenteils wieder zu beseitigen und dagegen die Linksufrige Zürichseebahn überzuführen und die sämtlichen Personengeleise möglichst von links nach rechts zu verschieben, um links Platz für die Güteranlagen zu gewinnen. Alsdann ergibt sich eine prinzipiell richtige und klare Lösung und ist es weder nötig den Güterbahnhof in so grosse Entfernung von der Stadt, noch hinter einen Damm in einen unzugänglichen Winkel zu legen.

Eine fatale Zugabe bei allen Projekten ist die Verbindung der Winterthurergeleise mit dem Güter- oder Rangierbahnhof, welche aber unbedingt rationell durchgeführt werden kann, wenn von Oerlikon in der Richtung nach dem untern Ende des Rangierbahnhofs mittelst eines neuen Tunnels unter dem Käferberg eine besondere Verbindung für die Güterzüge geschaffen wird. Die Kosten dieser Verbindung sind in Bezug auf die grossen Vorteile, welche damit erreicht werden können, nicht zu gross und ist es überhaupt die Frage, ob sie grösser sind als beim jetzigen Projekte. — Herr Obering. Weiss hat längst eine derartige Lösung in Vorschlag gebracht und ist es auch die Ueberzeugung des Sprechenden, dass sie in diesem Falle die einzig richtige ist. Die im neuen Nordostbahnprojekt vorgesehene Abzweigung in freier Bahn mit der Spitzkehre gegen Wiedikon würde dagegen für alle Zeiten einen äusserst misslichen Zustand schaffen, der nach seiner Ueberzeugung später schwer beklagt und verurteilt werden würde.

Herr Architekt *Ernst* schlägt vor, den Bahnhof noch etwa 600 bis

700 m weiter hinunter, etwa in die Gegend der Langgasse, zu verlegen, wodurch für etwa 20 Millionen Fr. Bauplätze gewonnen würden, was die Frage des Bahnhofumbaus auf einen ganz andern Boden stellen würde; man sollte die kleinstädtischen Anschauungen über Distanzen fallen lassen.

Wegen der vorgerückten Zeit wird auf Antrag des Herrn Prof. *Gerlich* Verschiebung der Besprechung auf eine spätere Sitzung und auf Antrag der HH. Oberst *Huber* und Stadtbaumeister *Gull* beschlossen, die Bahnhof-Frage durch eine vom Vorstand zu wählende Special-Kommission prüfen zu lassen.

F. B.

Im Anschluss an obige Berichterstattung sei noch erwähnt, dass der Vorstand die bezügliche Special-Kommission aus den Herren: Direktor *Auer*, Direktor *Brack*, Ing. *Burkhard-Streuli*, Arch. *Ernst*, Prof. *Gerlich*, Stadtbaumeister *Gull*, Oberst *Huber*, Ing. *Jegher*, Oberst *Ed. Locher*, Obergeringieur *Moser*, Stadingenieur *Süss*, Ing. *Waldner* und Professor *Zschokke* bestellt hat und dass alle Genannten mit Ausnahme der Herren *Brack* und *Süss* die Wahl angenommen haben. Die Leitung der Verhandlungen wurde Herrn Ing. *Waldner* übertragen. Die Kommission hat bereits zwei Sitzungen abgehalten.

IV. Sitzung vom 18. Dezember 1895,

abends 8 Uhr, im Hôtel Central.

Vorsitzender: Herr Ingenieur Hs. v. Murali.

Anwesend 44 Mitglieder und Gäste.

Als neue Mitglieder werden in den Verein aufgenommen die Herren: Maschineningenieur H. Studer in Bendlikon und Arch. Adolf Asper in Zürich.

Herr Paul Lincke, Quästor, berichtet über den Stand der Rechnung im verflossenen Jahr 1894/95, der als ein normaler bezeichnet werden könne; er beantragt, den Jahresbeitrag auch für's nächste Jahr auf der bisherigen Höhe von 3,50 Fr. zu belassen. Im Anschluss daran macht Herr Ingenieur Bachem die Mitteilung, dass die beiden bestellten Revisoren die Vereinsrechnung geprüft und in allen Teilen richtig gefunden haben, und stellt den Antrag auf Abnahme der Rechnung unter Verdankung. Letzteres wird vom Verein stillschweigend beschlossen.

Der Präsident teilt mit, dass der Vorstand zu näherem Studium der Bahnhoffrage eine Kommission von 13 Mitgliedern ernannt habe.

Es folgt ein Vortrag von Herrn Professor Ritter über die Schwingungen des Kirchturms von Enge beim Läuten der Glocken. Der nähere Inhalt desselben wird in der «Bauzeitung» erscheinen.

Einen zweiten Vortrag hält Herr A. Usteri, Landschaftsgärtner, über den Gartenbau in seiner historischen Entwicklung und die verschiedenen, bei einzelnen Völkern vorherrschenden Gartenbaustile, wobei der Vortragende namentlich auf den Unterschied zwischen natürlichen und künstlichen Gartenanlagen hinweist und schliesslich die, allerdings wenig zahlreichen, Leistungen erwähnt, welche die Schweiz in dieser Richtung bis jetzt aufzuweisen hat. Eine grosse Zahl Pläne und Photographien dienen zur Erläuterung des Vortrages.

Beide Arbeiten werden vom Präsidenten aufs beste verdankt und die Sitzung um 9^{3/4} Uhr geschlossen.

S. P.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht zwei Architekten mit Praxis zur Ausführung von Detailplänen und als selbständige Bauführer. (1019)

Gesucht ein künstlerisch gebildeter Architekt, guter Zeichner, in ein Architekturbureau. (1021)

Gesucht ein Ingenieur als Chef des Ingenieurbureaus und des Planarchives einer Verwaltung. (1022)

Gesucht in eine Maschinenfabrik nach Russland ein tüchtiger, selbständiger Ingenieur für den Turbinenbau, der womöglich auch Kenntnisse im Mühlenbau hat. (1023)

Auskunft erteilt

Der Sekretär: H. Paur, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand																		
27. Januar	Hochbauamt II	Zürich	Erstellung der Centralheizung für das Sekundarschulhaus an der Lavaterstrasse (Kreis II).																		
30. »	Börsengebäude I. Stock	Amrisweil (Thurgau)	Sämtliche Arbeiten für die Anlage einer Wasserversorgung in Amrisweil.																		
31. »	Schümperlin, Gmdeammann	Zürich	Lieferung der im Laufe des Jahres 1896 für die Erweiterung des Gasleitungsnetzes benötigten Gussröhren und zwar:																		
	Ingenieur der Gaswerke		<table><tr><td>Röhren</td><td>60</td><td>75</td><td>100</td><td>125</td><td>150</td><td>450</td><td>mm</td><td>Lichtweite</td></tr><tr><td></td><td>250</td><td>3000</td><td>5400</td><td>1300</td><td>650</td><td>370</td><td></td><td>Meter</td></tr></table>	Röhren	60	75	100	125	150	450	mm	Lichtweite		250	3000	5400	1300	650	370		Meter
Röhren	60	75	100	125	150	450	mm	Lichtweite													
	250	3000	5400	1300	650	370		Meter													
1. Februar	Franz Josef Gut	Kaltbach (Luzern)	für das Gaswerk Zürich. Bau einer neuen Käshütte für die Käserei-Genossenschaft Kaltbach.																		