

Der Umbau der linskufrigen Zürichseebahn nach den Projektstudien von Ing. Hilgard

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **31/32 (1898)**

Heft 24

PDF erstellt am: **26.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-20828>

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.

Von grosser Wichtigkeit für die stimmungsvolle Wirkung aller dieser Interieurs ist es, dass nicht nur die Fensteröffnungen und das Fensterrahmenwerk überall die ursprünglichen oder genau gleich den ursprünglichen sind, sondern dass auch die Verglasung der ursprünglichen entsprechend, mit in Blei gefassten Butzen- oder Rautenscheiben hergestellt wurde und dass in diese Verglasung Glasmalereien aus der Zeit der Erstellung des betreffenden Zimmers genau in der damals üblichen Weise eingesetzt worden sind.

Auch der Fussboden ist überall, soweit als Anhaltspunkte vorhanden waren, in Material und Technik dem ursprünglichen nachgebildet worden. In den Gängen und allgemeinen Sammlungsräumen neben den alten Zimmern ist eine Anzahl Plättli-Böden, die nach alten Mustern erstellt worden sind, angebracht worden, damit auch hier der Charakter der Zeit möglichst gewahrt sei. (Schluss folgt.)

Der Umbau der linksufrigen Zürichseebahn nach den Projektstudien von Ing. Hilgard.

Mit Rücksicht auf die in unserer letzten Nummer mitgeteilten Beschlüsse des Grossen Stadtrates von Zürich glauben wir dem Wunsche eines Teiles unserer Leser zu begegnen, wenn wir über die Arbeiten des Herrn Ingenieur

rate unterbreiteten Projektstudien und beschränken uns auf die beiden mit H_I und H_{III} bezeichneten Entwürfe, wobei wir nur den Teil des Tracés in Betracht ziehen wollen, der von dem in den bezüglichen Beschlüssen erwähnten Projekt Gleim-Süss gänzlich abweicht.

In Projekt H_I ist die Linie nach dem Vorbild neuerer grosstädtischer deutscher Anlagen als Hochbahn, die in beiden Gleim'schen Projekten für den Umbau des Hauptbahnhofes bezüglich der Geleisepläne im III. Kreis bedingt wird, auf dem bestehenden Bahntracé durch Aussersihl geführt. Zwischen der Station Wiedikon und der Ueberbrückung der Sihl schwenkt dann das neue Tracé in westlicher Richtung gegen den Ulmberg ab, unterfährt die Brandschenkestrasse, zieht sich westlich vom Freudenberg (Villa Bodmer) längs der Westseite der Grütlistrasse bis an die Kappellgasse und unter derselben hin, um dann, nach Südosten abschwenkend, beim Südende des Muralten-Gutes die daselbst überführte Seestrasse zu passieren und in südöstlicher Richtung vor der Station Wollishofen in die bestehende Linie einzulernen. Die erste Tunnelstrecke reicht von der Brandschenkestrasse bis zur Parkingstrasse, welche letztere in der Richtung der oberen Bederstrasse verlängert werden und in diese selbst einmünden soll. Die zweite Tunnelstrecke liegt unter dem alten Kirchhof Enge am Fusse der Kirche, während die dritte von der Schulhausstrasse bis zur Ostseite der See-

Uebersichtsplan der Stadt Zürich.

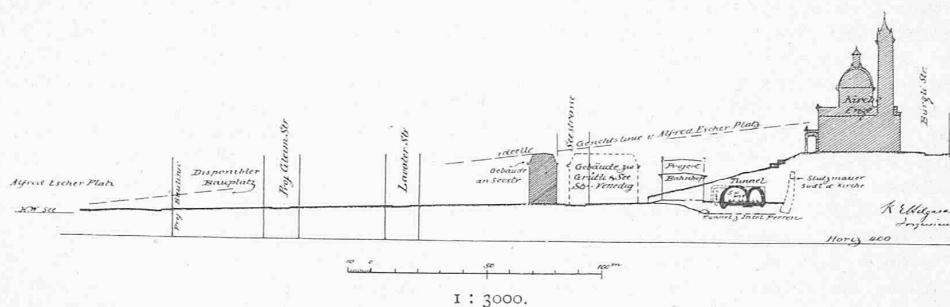


Masstab 1 : 15 000.

K. E. Hilgard, soweit sie den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn und die Verlegung des Bahnhofes Zürich-Engel an die Grütlistrasse betreffen, in gedrängter Kürze näheren Aufschluss

strasse verläuft. Eine Unterführung für leichtere Fuhrwerke oder Passerelle für Fussgängerverkehr allein ist für die Bederstrasse vorgesehen. Wegen der oberhalb des vor-

Projekt H_I — Schnitt a—b.



1 : 3000.

erteilen. Wir sehen ab von den übrigen durch Herrn Hilgard im Auftrage des hiesigen Ingenieur- und Architekten-Vereins gemachten, sämtlich im letzten April dem engeren Stadt-

geschlagenen Bahn-Tracés schon bestehenden schlechten Steigungsverhältnisse ist der Hauptverkehrszug unter günstigeren Steigungsverhältnissen in die verlängerte Parking-

strasse durch eine neu projektierte Diagonalstrasse geleitet, die entweder am Fusse der Ulmbergstrasse oder etwas nördlich der Seestrasse im Voreinschnitt zum jetzigen Bahntunnel ihren unteren Anfang nimmt.

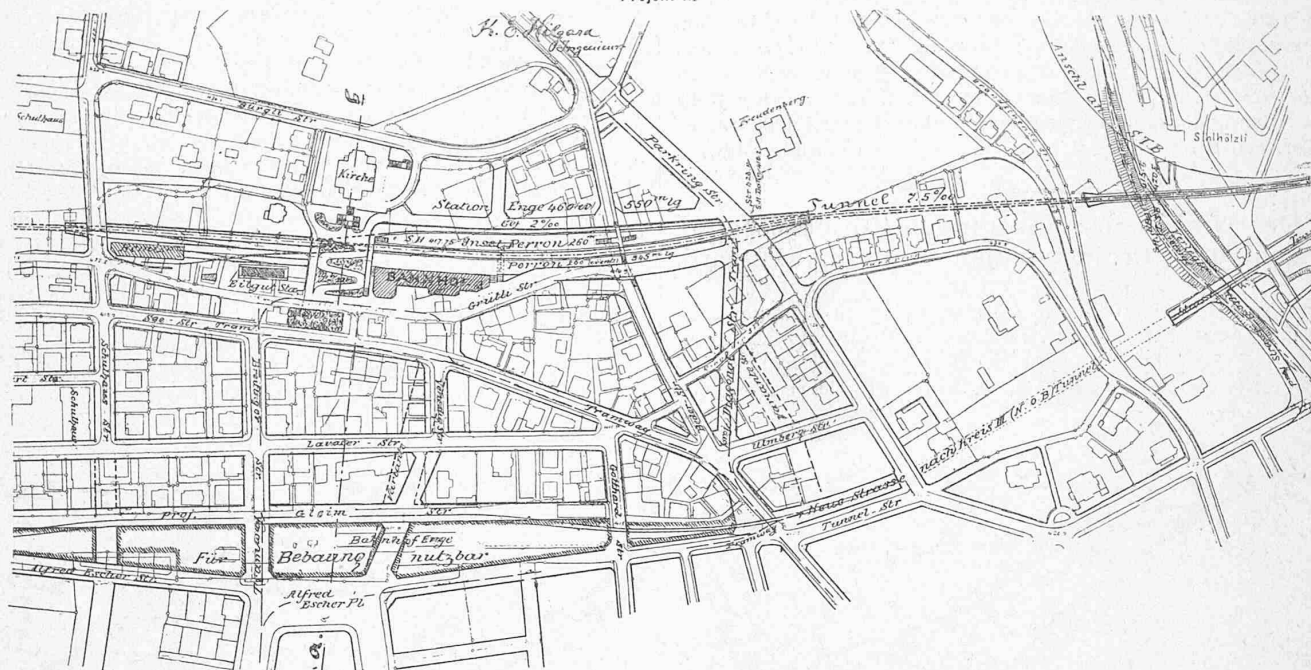
Für die Lage des Bahnhofes mit seinen zwei überdeckten Perrons hat Herr Hilgard die nördlich der Kirche sich bis über die Bederstrasse hinausziehende Mulde ge-

desselben in die projektierte Quartierstrasse des westlich oberhalb der Station gedachten, hochgelegenen Villenquartieres einmündet, ist ohne Bedeutung und könnte der gänzlichen Schonung des alten Kirchhofes wegen ebensogut unterbleiben.

Der mehrere Meter unter dem alten Kirchhof liegende Bahntunnel würde erstens auch während des Baues intakt

Der Umbau der linksufrigen Zürichseebahn nach den Projektstudien von Ing. K. E. Hilgard.

Projekt H_I



Masstab 1 : 5000.

wählt. Die Stationsanlage, im Gefälle von 2 ‰ projektiert und wie die jetzige Station Enge am Fussende eines 7 1/2 ‰ fallenden Tunnels angeordnet, käme (vide Schnitt a—b) nur wenig über das der Südost-Ecke des alten Kirchhofes entsprechende Niveau der Grütlistrasse zu liegen. In den Hauptzügen der Station Stadelhofen ähnlich, hätte die Station an der Grütlistrasse vor jener den Vorzug weit geringerer Kurvature, der Möglichkeit grösserer Längenausdehnung und ganz bedeutend grösseren Perron- und Geleiseraumes. Da bei jener Station ganz ähnliche, besonders topographische Verhältnisse massgebend waren, so bietet die Wahl des Tracés längs der Grütlistrasse nichts auffallendes, sondern empfiehlt sich, obwohl von berechtigten Bedenken auch nicht frei, demjenigen, der die Bedenken gegen die vom Stadtrat veranlassten Projekte kennt und versteht, als möglicherweise zu benutzender „Mittel“-Ausweg fast von selbst.

Als Zufahrtsstrassen dienen die untere Beder- und verbreiterte Grütlistrasse, die längs der Bahnlinie geplante neue Verbindungsstrasse mit dem Parkring, sodann die Seestrasse und die beiden vom Alfred-Escher-Platz her durchzuführenden „Venedigli“- und „Breitingerstrassen“. Der vorhandene Bahntunnel würde als Strasse oder Tram-Verbindung von der Seestrasse her nach dem Kreis III Verwendung finden. Die Kreuzung, welche sich aus der längs des Sihlkanals ungefähr auf das Niveau der jetzigen Nordostbahn-Linie erfolgten Senkung der Uetlibergbahn à Niveau dieser Verbindungsstrasse ergibt, wäre weniger anfechtbar wegen des geringen Verkehrs auf den Geleisen der Uetlibergbahn. Das Niveau der „Linksufrigen“ bei der Kirche läge mehr als 20 m unter dem des Kirchplatzes. Der alte Kirchhof würde belassen, mit Ausnahme des an seiner südöstlichen Ecke im Grundriss als überflüssiges kleines Anhängsel erscheinenden Teilstückes. Das in den Projekt-skizzen angedeutete schmale Zickzack-Fahrsträsschen, welches südlich des Kirchplatzes in die Bürglistrasse und nördlich

lassen; wie anderwärts ausgeführte, weit schwierigere Bauten beweisen, ist bei richtiger und sorgfältiger Projektierung und Bauausführung, infolge der relativen Höhenlage und Distanz, für die Kirche selbst irgend eine Gefahr nicht zu befürchten. Die Eilgutstation, das Südende des innerhalb der ganzen Station durchlaufenden separaten Gütergeleises, ein bis zwei Rückstellgeleise und eine Wagenremise sind in den, zwischen dem alten Kirchhof und der Schulhausstrasse vorgesehenen, offenen Einschnitt verlegt.

Was das Bahnhofgebäude an der Grütlistrasse betrifft, so wäre es nur 170 m vom jetzigen Bahnhof Enge entfernt, würde von zwei Tramlinien aus erreicht werden können und dürfte auch, als unweit des „Venedigli“ am Kopfende der Venediglistrasse gelegen, allen von den Seegemeinden gestellten Anforderungen entsprechen. Die mit der bereits erwähnten Senkung der Uetlibergbahn längs des Sihlkanals daselbst vorgesehene Geradstreckung derselben kommt einer bedeutenden Verbesserung von Nivelette und Tracé gleich und wäre für die Uetliberg- und Sihlthalbahn von berechenbarem, wesentlichem Betriebswert.

Bezüglich des Anschlusses der Gütergeleise der Sihlthalbahn ist zu bemerken, dass derselbe im Princip nicht von der Anordnung des Projektes Gleim-Süss abweicht.

Die Baukosten einschliesslich Expropriation für Projekt H_I sind unter Berücksichtigung des je nach Disponierung verschieden schätzbaren Wertes des beim jetzigen Bahnhof Enge und bis gegen Wollishofen für Bauten, Anlagen oder Strassen freiwerdenden Bahnareals, der Mehrwertsbeiträge von Anstössern und des Einbezuges verschiedener, durch den ganzen Umbau mehr oder weniger als bedingt erachteter Strassenanlagen von Herrn Hilgard auf 6 bis 7 1/2 Mill. Fr. veranschlagt.

Im Projekt H_{III} (Variante von H_I) ist der höchst beachtenswerte Vorschlag von Herrn Stadtbaumeister Gull, den Bahnhof südöstlich der Kirche an der Seestrasse zu placieren, verworfen worden. Im Princip weicht Projekt H_{III} wenig

