

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **89/90 (1927)**

Heft 10

PDF erstellt am: **21.09.2024**

### **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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Zur Vollendung des Umbaus der Linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich am 1. März 1927 (mit Tafel 11): Rückblick auf die Entstehungsgeschichte und die Mitarbeit des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins; Die Sihlverlegung; die Tunnelbauten; Die Unterbauarbeiten zwischen dem Wiedikonertunnel und dem Hauptbahnhof; Das Aufnahmegebäude der Station Enge; das Auf-

nahmegebäude der Station Wiedikon; Die Bahnsteigdächer; Die Sicherungs-Anlagen; Die Expropriation; Die Strassenbrücken; Wirtschaftliches; Organisation; Städtische Bauten. — Mitteilungen: Ausbau der Linie Stuttgart-Schaffhausen auf Doppelspur. Form ohne Fundament. Schweizer. Verband für die Materialprüfungen der Technik. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. S. T. S.

Band 89.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 10

## Zur Vollendung des Umbaus der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich am 1. März 1927.

In der Baugeschichte der Stadt Zürich bildet der nunmehr vollendete Umbau der Bahnlinie vom Hauptbahnhof bis Wollishofen, die in weitem Bogen die Quartiere Ausser-sihl und Enge bisher à niveau durchzog, einen Markstein erster Ordnung. Mit der Inbetriebsetzung dieser umgebauten „Linksufrigen“, wie sie kurzweg genannt wird, verschwinden die vielen Schranken, die über 120 mal im Tag den Pulsschlag des Stadtverkehrs hemmten. Nun ist der eiserne Ring, der seit einem halben Jahrhundert die halbe Stadt umzog, gesprengt, in die Tiefe versenkt, verschwunden.

Da gehört es sich, dass auch die „S. B. Z.“ als Organ für Bau- und Verkehrswesen diesen Markstein gebührend beleuchtet, doppelt geboten, weil damit zugleich das bisher wichtigste Kapitel in der Geschichte des *Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins* zum Abschluss kommt, zum sehr erfreulichen Abschluss, denn was nun als fertiger Bahnbau vor uns steht, ist nichts anderes, als eine ziemlich genaue Verwirklichung dessen, was vor nahezu 30 Jahren der Z. I. A. als beste Lösung vorgeschlagen hatte, und was er in jahrzehntelangem, zähem Kampf gegen Bahn- und Stadtbehörden hartnäckig verfechten musste und schliesslich glücklich durchgesetzt hat, zum Wohl der Stadt.

Durchblättert man daraufhin die Annalen der Vereinsgeschichte, so findet man in der „S. B. Z.“ vom 9. März 1895 den ersten Bericht zum Thema „Linksufrige“, das seither wie ein roter Faden die Bände des Vereinsorgans durchzieht. Unsere Leser finden am Schluss dieser Nummer<sup>1)</sup> eine vollständige Aufzählung aller bezüglichen Aeusserungen; hier seien nur die wichtigsten Phasen dieses, fast möchte man sagen dreissigjährigen Krieges um eine Ueberzeugung in Erinnerung gerufen.

Am 6. Februar 1895 führte Direktor H. Brack dem Verein das damalige Projekt der N. O. B. über den Ausbau des Bahnhofes Zürich vor, von dem die Linksufrige einen integrierenden Bestandteil bildet, auf den wir uns hier beschränken<sup>2)</sup>. Schon an jenem gleichen Abend eröffnete a. Obering. Dr. Rob. Moser die Kritik; vor allem wurde beanstandet als für die bauliche Entwicklung der Stadt durchaus unannehmbar der sechsgeleisige, 5 bis 6 m hohe Damm durch Ausser-sihl, auf dem auch die Spitzkehre der Gütergeleise Richtung Oerlikon hätte Platz finden sollen. Noch im gleichen Jahre bestellte der Verein seine „Eisenbahn-Kommission“ (im folgenden kurzweg „E.-K.“ genannt) unter dem Vorsitz Ing. A. Waldners, unseres verehrten Vorgängers als Herausgeber der „S. B. Z.“, nachdem der damalige Stadtgenieur Süss sogar Erhöhung des Rangierdammes zur bessern Durchführung der Strassen verlangt hatte. Am 1. Mai 1896 erstattete Waldner den ersten „E.-K.“-Bericht, in dem wir lesen: . . . „Nicht nur im Interesse der freien baulichen Entwicklung des Kreises III (Ausser-sihl-Wiedikon), sondern auch deshalb, weil dadurch der äusserst lästige Niveauübergang an der Seestrasse in Enge entfernt wird, wäre die *Tieferlegung des Bahnhofes Enge und der Umbau der zwischen diesem und dem Hauptbahnhof liegenden Strecke in eine Untergrundbahn zu empfehlen*“.

Nachdem aber im Juni gleichen Jahres der Bundesrat das N. O. B.-Projekt mit dem Rangierdamm grundsätzlich

genehmigt hatte, hiess es für die „E.-K.“ energisch handeln. Nach einem eingehenden Bericht des Kommissions-Referenten, Ing. A. Jegher, über die Arbeiten der „E.-K.“ hiess der Z. I. A. am 16. Dezember 1896 eine Eingabe an den Stadtrat gut, in der nachdrücklich für die Tiefbahn eingetreten wurde. Umsonst; der Stadtrat liess durch einen ausländischen Experten die Frage begutachten, u. a. auch ein Projekt Süss mit Hochbahn und Bahnhof Enge an der äusseren Brandschenkestrasse (hinter dem Freudenberg). Als dieser Gutachter ebenfalls die Hochbahn befürwortete (Febr. 1898), beschloss der Z. I. A. auf Antrag seiner „E.-K.“ auf eigene Kosten Projekte bearbeiten zu lassen, um dadurch die Richtigkeit seiner Auffassung zu beweisen. Mit diesen Studien wurde Ing. K. E. Hilgard betraut, der seine Vergleichs-Entwürfe (Tiefbahn in vier, Hochbahn in drei Varianten) am 20. April 1898 vorlegte. Der Verein hiess den Bericht gut, und mit einer neuen Eingabe wurden dem Stadtrat die sieben Projekte (in 21 Plänen und Längenprofilen) samt generellen Kostenvorschlägen übermittelt, und dabei *das Hilgard'sche Tiefbahnprojekt „T<sub>IV</sub>“ mit Verlegung und Hebung der Sihl zwecks ihrer Unterfahrung, Bahnhof Enge an der Grütlisstrasse (rd. 170 m westlich des bisherigen und nordöstlich der Kirche), Tunnel bis zum Muraltengut und Anschluss des Sihltalbahngleises in Wiedikon* als beste Lösung empfohlen. Jenes Projekt zeigte somit schon *alle wesentlichen Merkmale der heutigen Ausführung*, insbesondere die Lösung des Sihlproblems mit Hebung der Sohle durch Abwärtsverlegung des Wehres. In Abbildung 1 zeigen wir einen Schnitt durch den Bahnhof Enge laut Projekt H<sub>I</sub>, das sich nur in der Höhenlage der Geleise um ein wenig von T<sub>IV</sub> unterschied; leider sind alle die Hilgard'schen Originalpläne auf dem Stadthaus alsbald verlegt worden, einfach unauffindbar.

Weiter: Am 28. August 1898 erliess der Stadtrat eine Weisung auf Ausführung der Hochbahn; darin heisst es bezüglich der Sihlunterfahrung: „Der Vorschlag 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“. — Trotz neuer, berichtigender Vereins-Eingabe an den Grossen Stadtrat stimmte auch dieser dem Hochbahnprojekt zu. Nicht uninteressant ist ferner, dass Bauvorstand Süss „geradezu bezweifelte, dass an der Grütl-Bederstrasse eine Anlage gefunden werden kann, die Zürich und namentlich das Quartier Enge befriedigen würde“. — Und heute?

Alles schien umsonst; noch am 2. März 1900 bestätigte der Bundesrat seine Genehmigung der Hochbahn durch Ausser-sihl-Wiedikon. Da nahte Hilfe von der Kantons-Regierung, die für die Auffassung des Z. I. A. mehr Verständnis zeigte, und auf deren Gesuch hin der Bundesrat im Februar 1901 seine Genehmigung wenigstens sistierte. Dies verlied dem Vereine neuen Mut; seine „E.-K.“ wurde verstärkt, und arbeitete, im Bestreben den Bahnhof Enge in möglicher Stadtnähe zu erhalten, eine neue Tiefbahnvariante, ungefähr auf dem bestehenden Tracé, aus, deren Längenprofil durch Ausser-sihl bis in den Ulmberg jenem des Hilgard'schen T<sub>IV</sub> entspricht (Abbildung 2).

Nun gings vorwärts, wenn auch langsam. Am 17. Januar 1903 gab der Stadtrat seinen Widerstand zur Tiefbahn im III. Kreis und der Unterfahrung der Sihl auf, und es blieben im wesentlichen nur noch seine Station Enge (Projekt VIII)

<sup>1)</sup> Wegen Raummangel auf nächste Nummer verschoben.

<sup>2)</sup> Eine umfassende Darlegung der Entwicklung der Zürcher Bahnhoffragen, insbesondere des Hauptbahnhofes und seiner städtebaulichen Rückwirkungen, mit vielen Plänen, finden unsere Leser in den Bänden 72 bis 75 (1918 bis 1920).