

Städtische Entlastungs-Strassen

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **59/60 (1912)**

Heft 8

PDF erstellt am: **19.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-29945>

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.

Städtische Entlastungs-Strassen.

Der Vorschlag, den wir unsern Lesern auf den Seiten 80 und 81 dieses Bandes dargelegt haben und der dahin zielte, den Verkehr von dem durch den Tramverkehr übermässig belasteten Paradeplatz abzulenken, indem man den vor Zeiten bestandenen Strassenzug vom äussern Bleicherweg nach der Bärengasse wieder herstellte, hat vor den massgebenden Behörden der Stadt Zürich keine Gnade gefunden. Der Grosse Stadtrat hat ihn am letzten Samstag auf Antrag seiner Kommission und des Bauvorstands Stadtrat Dr. Klöti abgewiesen.

Weder wir, noch unsere zahlreichen Freunde aus technischen und aus nichttechnischen Kreisen, die alle die Idee lebhaft begrüsst haben, sind dadurch überrascht worden, wissen wir doch, mit welcher Seelenruhe unsere städtischen Behörden sich dem Schalten unserer Quartierplan-Gewaltigen unterzuordnen lieben.

Wir haben die Genugtuung festzustellen, dass unser Vorschlag als so natürlich und einfach erkannt wurde, dass die drei den bürgerlichen Teil unserer Einwohnerschaft vertretenden zürcherischen Tageszeitungen sich ohne weiteres anerboten haben, ihn je ihrem Leserkreis empfehlend vorzulegen, und dass auch die Redaktion des „Volksrechts“ seine Richtigkeit durchaus anerkannte und in Aussicht stellte, sich dafür zu bemühen. Dieses ist allerdings unterblieben; wir wissen nicht, ob aus dem Grunde, weil die bürgerlichen Zeitungen so einmütig dafür eintraten, oder aus Rücksicht für den Genossen Bauvorstand Dr. Klöti, der persönlich zwar auch für unsern Vorschlag eingenommen, schliesslich aber erklärte, sich dem Ausspruch der „Kommission und aller Instanzen, die den Vorschlag sorgfältig und wohlwollend geprüft“ und abgelehnt haben, zu fügen¹⁾.

Wenn es auch keinen Zweck hat, auf den Wert der vorgeschlagenen Aenderung nochmals zurückzukommen, möchten wir immerhin unsere Leser, die sich für solche wichtigen Probleme des praktischen Städtebaues interessieren, einladen, nochmals die Seiten 80 und 81 aufzuschlagen, um zu beurteilen, wie weit bei den städtischen „Instanzen“, die die Sache „wohlwollend und gründlich geprüft“ haben, das Verständnis für diesen Teil ihrer Aufgabe gereift sein mag.

Die östliche Verbreiterung der Stockerstrasse zwischen Bleicherweg und Gartenstrasse, die nun beschlossen ist, wird selbstverständlich *keinerlei Entlastung* des innern Bleicherweges und des Paradeplatzes zur Folge haben. Sie bietet nur für den Grundbesitzer den allerdings grossen Vorteil, längs der Stockerstrasse statt 16 m jetzt 20 m hoch, also einen Stock höher bauen, d. h. sein Land dort entsprechend teurer verkaufen zu können. *Die Allgemeinheit* geht dabei *gänzlich leer* aus. Der gleiche, wenn nicht noch ein grösserer Vorteil wäre ihm durch die Diagonal-Verbindung erwachsen, mit der er sich zugleich ein bleibendes Ehrenkmal bei seinen Mitbürgern errichtet hätte. Jetzt werden sich an der Stockerstrasse längs seinem Grunde fünfstöckige Mietskasernen erheben und an Denkmälern wird sich höchstens in dem kleinen stillen Quartiergässlein in Verlängerung der Alpenstrasse mitten im Treiben des grosstädtischen Verkehrs ein solches für das städtische Quartierplanbureau ergeben, das sich derartige Denkmäler in unserer Stadt ohnehin schon in genügender Zahl gesetzt hat.

Die Sache ist aber zu ernst, um mit einem Scherze abgetan zu sein. Wir haben kürzlich einen ähnlichen Fall erlebt, als es sich darum handelte, die östliche Flucht der Bahnhofstrasse vom Paradeplatz bis zur Peterstrasse (der nach ihrem Durchbruch grosse Bedeutung zukommen wird) um wenige Meter zurückzusetzen. Auch hier wurde kurzsichtiger Weise das Interesse der Allgemeinheit dem vermeintlich bedrohten Interesse des Grundbesitzers hintangesetzt bzw. geopfert. Andere Beispiele könnte sicher jeder der zürcherischen Baubeflissenen aus seiner Praxis leicht beibringen und wenn man bedenkt, dass heute noch der vor manchem Jahr gefallene merkwürdige Ausspruch gilt: „Der Bebauungsplan Zürichs wird sich durch das Aneinanderreihen der einzelnen Quartierpläne ergeben“, kann sich jeder, der eine noch so bescheidene Dosis Voraussicht sein eigen nennt, ein Bild davon machen, wie wir die seltene Ge-

legenheit, die sich bei Vereinigung der Stadt Zürich mit den Ausgemeinden geboten hat, benutzt oder — verpasst haben werden!

Die Verantwortung dafür werden spätere Geschlechter mit Recht der zürcherischen Technikerschaft von heute zurechnen. Wenn solche auch in grösserem Masse auf denen lastet, die mit der Leitung des städtischen Bauwesens direkt beauftragt sind, so trifft doch jeden unter uns auch sein Teil. Es sollte deshalb das Gefühl in unsern technischen Kreisen lebhafter als bisher zum Ausdruck kommen, dass es Pflicht ist eines jeden, der mit diesen Verhältnissen in Berührung kommt, dazu beizutragen, dass die Öffentlichkeit über die Tragweite aller solcher Fragen immer wieder aufgeklärt werde. Nur dadurch kann unsern Kollegen, die dabei in vorderster Linie stehen, der Rücken gestärkt werden, um bei den „Instanzen“, — die nur zu leicht durch mangelndes Verständnis, Bedürfnis, sich Andern gefällig zu erweisen, wenn nicht gar durch direkte persönliche Interessen Einzelner beeinflusst sein können, — das *Interesse der Allgemeinheit* mit Nachdruck und Erfolg zu vertreten.

Miscellanea.

Die elektrische Bahn Milano-Varese-Porto-Ceresio, die im Jahre 1901 in Betrieb gesetzt worden ist, hat im Jahre 1911 eine Reihe bedeutungsvoller Veränderungen erfahren, auf die hiermit kurz hingewiesen werden soll. Die 73 km lange, normalspurige Vollbahn erhält die zu ihrem Betrieb notwendige elektrische Energie aus dem Drehstromkraftwerk Tornavento; in fünf Drehstrom-Gleichstrom-Umformerwerken wird die unmittelbare Energieversorgung mittels Gleichstrom bewerkstelligt. In vier dieser Umformerwerken waren früher Akkumulatorenbatterien mit zusammen 1865 Amperestunden bei einer Spannung von 650 Volt installiert, die nunmehr weggekommen sind, indem gleichzeitig anstelle der frühern kleinern Umformer grössere aufgestellt wurden; die insgesamt 14 neuen Umformer von je 1000 kw, 420 Uml/min, 480 Volt und 42 Perioden auf der Drehstromseite und 650 Volt auf der Gleichstromseite, sind durch Brown, Boveri & Co geliefert worden. Auch das Rollmaterial hat eine bemerkenswerte Auffrischung erfahren. Während früher im wesentlichen nur der Personenverkehr mittels 41 Motorwagen elektrisch, der Güterverkehr in der Hauptsache dagegen mittels Dampflokomotiven durchgeführt wurde, sind nun fünf leistungsfähige elektrische Lokomotiven (je 1500 PS Stundenleistung) zu der frühern einzigen Lokomotive (von nur 600 PS Stundenleistung) hinzugekommen, bzw. kürzlich an Brown, Boveri & Co in Auftrag gegeben worden. Die neuen elektrischen Lokomotiven erhalten je zwei hochliegende im Gestell fest gelagerte Motoren, die mittels Parallelkurbelgetrieben die Triebräder des in 1 C 1 Anordnung festgesetzten Lokomotivtyps betätigen. Die Stromzufuhr erfolgt bekanntlich mittels der sogen. dritten Schiene.¹⁾

Monatsausweis über die Arbeiten am Lötschbergtunnel.

		Januar 1912.		
		(Tunnellänge = 14535,45 m)		
		Nordseite	Südseite	Total
Vollausbruch:	Monatsleistung	m 116	15	131
	dito Länge am 31. Januar	m 7555	6858	14413
Mauerung:	Monatsleistung	m 214	45	259
	dito Länge am 31. Januar	m 7361	6585	13946
Mittlere Arbeiterzahl im Tag:				
	Ausserhalb des Tunnels	285	133	418
	Im Tunnel	523	225	748
	Im Ganzen	808	358	1166
Am Portal ausfliessende Wassermenge	l/Sek.	145	110	

Auf der *Nordseite* waren die Arbeiten am 1. Januar des Feiertages wegen eingestellt.

Auf der *Südseite* wurden die Ausbruchs- und Mauerungsarbeiten am 20. Januar eingestellt. Der Rest der auszuführenden Arbeiten wird durch die Belegschaft der Nordseite ausgeführt. Die in Goppenstein noch verbleibenden etwa 100 Mann waren mit der Reinigung der Tunnelsohle und dem Abbruch der Installationsbauten beschäftigt.

Eidg. Technische Hochschule. Doktorpromotionen. Die Eidg. Technische Hochschule hat die Würde eines Doktors der technischen Wissenschaften verliehen dem diplomierten Chemiker *Ivan Gubelmann* aus Meilen (Zürich) (Dissertation: Ueber Fluoreszeine und Rhodamine der Naphtalinreihe), dem diplomierten Chemiker

¹⁾ Vergleiche Band XXXIX, Seite 244 „Ausdehnung des elektrischen Bahnbetriebes in Italien“.

¹⁾ Bedauerlicherweise hat es der Bauvorstand übersehen, unsern Plan, den wir ihm und dem Stadtgenieur vor fast acht Monaten übergaben, und der doch die massgebende Grundlage für eine „sorgfältige Prüfung“ bildet, den Akten der Kommission beizulegen, die das betreff. Traktandum zu Händen des Grossen Stadtrates zu begutachten hatte.