

Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Hauptbahnhof Zürich der S.B.B.

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **61/62 (1913)**

Heft 3

PDF erstellt am: **17.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-30665>

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.

Arbeiten auf den Zufahrtsrampen, Juli bis September 1912.

Arbeitskategorien	Nordrampe		Südrampe	
	Leistg. im Quartal	Stand am 30. IX. 12	Leistg. im Quartal	Stand am 30. IX. 12
Erdarbeiten und Mauern:				
Erd-, Fels- und Fundamentaushub m^3	59000	616000	43000	908000
Mörtelmauerwerk m^3	6300	41800	17000	172000
Trockenmauerwerk m^3	—	176	800	21100
Hinterbeugung m^3	—	—	100	12100
Tunnels: Richtstollenlänge total . m				
Vollausbruch (nach Typ A, B u. C) m	407	4688	59	7048
Mauerung (Typ B ₁ B ₂ C ₁ C ₂ C ₃ C ₄ C ₅ C ₆) m	702	4030	175	5148
Schichtenaufwand im Tages-Mittel . .				
Total	180339	—	128123	—
Davon Ingenieure und Aufseher . .	8044	—	7940	—

Nordrampe. Von den kleinern Objekten waren 60 vollendet, 12 in Arbeit. Die grossen Kunstbauten waren mit Ausnahme der in Montage begriffenen eisernen Sarengabenbrücke im Rohen vollendet; die Lehnenviadukte und die Mauerung für die Balkenbrücke zwischen Fürtentunnel II und Kehrtunnel standen in Arbeit. Die Beschotterung war in Arbeit, der Oberbau von Km. 6,0 bis 7,0 verlegt; die meisten Stationsgebäude und Wärterhäuser waren unter Dach, die Schalterhäuschen in Arbeit, die Lokomotivremise Kandersteg in Angriff genommen.

Südrampe. Zu Ende September waren 125 kleinere Objekte teils im Bau, teils vollendet. An den grossen Viadukten war das Mauerwerk im Rohen vollendet, in Montage die Eisenkonstruktion der Strassenbrücke über die Lonza bei Goppenstein, des Bietschtal- und des Baltschiederviadukts. In Arbeit war ferner die Mittelgraben- und die Stockgrabengalerie; bei letzterer war die Mauerung vollendet und das Holzgerüst in Arbeit. Mit der Verführung des Oberbaumaterials war begonnen; bei den Hochbauten wurde am innern Ausbau gearbeitet.

Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Hauptbahnhof Zürich der S. B. B.

Wir haben auf Seite 317 u. ff. des letzten Bandes das neue Projekt der *Eisenbahnkommission des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins* dargestellt, das sich im wesentlichen mit den Verhältnissen des künftigen Bahnhofes Enge befasst.

Am 11. Januar hat nun Herr Stadtrat *Bauvorstand Dr. Klöti* über die Schritte berichtet, die der Stadtrat neuerdings in der Angelegenheit unternommen hat. Die Darstellungen des Herrn Bauvorstandes haben in der Sitzung des *Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins* vom 15. Januar zu einer Erklärung des Präsidenten seiner Eisenbahnkommission Veranlassung geboten, in der die Lage gekennzeichnet wird. Wir lassen sie im Wortlaute folgen:

„In der Sitzung des Grossen Stadtrates vom 11. Januar 1913 hat Herr Stadtrat Dr. Klöti als Bauvorstand I über den Stand der Umbaufrage der linksufrigen Seebahn einen Bericht erstattet. Er ging dabei von der Opposition aus, welche dem Bederstrassen-Projekt im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein und im Verwaltungsrate der S. B. B. erwachsen ist, und es ist angemessen, dass die bisherige Stellung unseres Vereins zur Sache deutlich präzisiert werde.

Nach den Ausführungen des Bauvorstandes hat der Stadtrat das Bederstrassen-Projekt (VIII) jetzt fallen gelassen und durch ein neues Grütlistrassen-Projekt mit Sihltalbahn in Enge ersetzt. In diesem Projekte sei die Einführung der Sihltalbahn sogar in günstiger Weise möglich als bei VIII. Das Projekt ist noch nicht in weitem Kreisen bekannt. Nach obigem ist aber anzunehmen, dass es einen Fortschritt gegenüber dem Vertragsprojekte bedeute. Die Opposition unseres Vereins war also insoweit eine erfolgreiche.

Der Verein hat 1911 sein Projekt IX Grütlistrasse mit Sihltalbahn in Enge nur zu Vergleichszwecken aufgestellt, empfohlen hat er sein Projekt X Grütlistrasse *ohne* Sihltalbahn in Enge, aber mit Gütergeleise nach Wiedikon (alles eventuell, sofern nicht Projekt I gewählt wird) und unsere Eisenbahn-Kommission hat in ihrem Beschlusse vom 5. Oktober 1912 diese Auffassung bestätigt.

Der Anschluss der Sihltalbahn in Enge würde die künftige Entwicklung der Hauptbahn sowohl wie der Sihltalbahn hindern. Die Generaldirektion hat sich früher ebenfalls entschieden dagegen aus-

gesprochen, anderseits ist sie auch jetzt nicht gegen den Anschluss des Gütergeleises der Sihltalbahn in Wiedikon und sie dürfte, vor die Wahl gestellt, den Personenverkehr der beiden Nebenbahnen entweder in Enge oder in Wiedikon aufnehmen zu müssen, vielleicht doch noch letzterem den Vorzug geben. Die Frage der Einführung der Sihltalbahn ist von allerhöchster Bedeutung und muss vor der Wahl der Lage des Bahnhofes entschieden werden.

Die Ausführbarkeit des Projektes I mit Bahnhof an jetziger Stelle ist auch vom Bauvorstande nicht mehr bezweifelt worden. Die S. B. B. haben die Tieferlegung nach Projekt Pflughard (siehe Bauzeitung vom 14. Dezember 1912) im Kreise II angenommen und der Stadtrat anerkennt, dass die Strassenüberhöhungen dadurch wesentlich verbessert sind. Neuere Untersuchungen erweisen die Möglichkeit weiterer Verbesserungen. Bemerkt sei, dass die roten Marken, welche an Ort und Stelle angebracht wurden, erheblich höher sind, als die Koten des Projektes Pflughard.

Unser Verein hat 1911 das Projekt I dem Projekte Grütlistrasse vorgezogen und seine Eisenbahn-Kommission hat auch diese Auffassung am 5. Oktober 1912 bestätigt. Sobald Näheres über das neue Grütli-Projekt bekannt ist, wird man die Vor- und Nachteile beider Lagen neu abwägen können.

Zu den Kostenberechnungen ist zu sagen, dass alle früheren Berechnungen der S. B. B. für Projekt I Minderkosten von mehreren Millionen ergaben. Das ist damals auch von den Organen der Stadt nicht angezweifelt worden. Unsere Kommission hat 1911 die Minderkosten auf drei bis vier Millionen *geschätzt*, die neuen Berechnungen der S. B. B. reduzieren sie auf etwa eine halbe Million, doch wird man den Vorbehalt der Nachprüfung machen müssen.“

Der Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein beauftragte seine Eisenbahnkommission, die Angelegenheit weiter zu verfolgen und dem Verein, sobald das neueste Projekt von ihr wird eingesehen werden können, Bericht und Antrag zu erstatten.

Miscellanea.

Hauenstein-Basistunnel, Monatsausweis Dezember 1912.

	Tunnellänge 8135 m	Südseite Nordseite Total		
Sohlenstollen:	Fortschritt im Dezember m	208,3	2,2	210,5
	Mittlerer Tagesfortschritt m	8,0	1,1	9,1
	Länge am 31. Dezember m	1813,5	66,0	1879,5
	In % der Tunnellänge . . %	22,3	0,8	23,1
Firststollen:	Fortschritt im Dezember m	125,0	3,0	128,0
	Länge am 31. Dezember m	1352,0	19,0	1371,0
Vollausbruch:	Fortschritt im Dezember m	240,0	3,0	243,0
	Länge am 31. Dezember m	1028,0	19,0	1047,0
Mauerwerk:	Widerlager-Länge am 31. Dez. m	810,0	19,0	829,0
	Gewölbe-Länge am 31. Dez. m	690,0	19,0	709,0
Wassermenge am Portal l/sek		6,7	8,2	
Gesteinstemperatur vor Ort $^{\circ}C$		21,6	—	
Lufttemperatur vor Ort $^{\circ}C$		23/26,5	—	
Mittlerer Schichten-Aufwand pro Tag im Tunnel		693	9	702
Ausserhalb des Tunnels		274	25	299
Auf offener Strecke		89	171	260
Im Ganzen		1056	205	1261

Südseite. Während 26 Arbeitstagen waren vor Ort zwei bis drei Bohrhämmer im Betrieb. Der Richtstollen durchfuhr 26 m Opalinuston, 43 m Lias, 100 m Keuper (davon 63 m mit Gips und Anhydrit). Die Schichten fielen südöstlich ein mit 55°—30°. Das Gebirge war standfest und trocken. Die Quellen im Haupttrogenstein sind weiter zurückgegangen.

Nordseite. Der Vortrieb im Sohlenstollen war eingestellt, weil der Voreinschnitt noch nicht die Sohle des Tunnels erreicht hatte.

Ueber die Selbstentzündung von Kohle sind im Laboratorium der Universität Illinois Versuche vorgenommen worden, die nach der „Zeitschrift für angewandte Chemie“ eine Reihe interessanter Aufklärungen ergeben haben. Insbesondere wurde festgestellt, dass frisch geförderte Kohle bei gewöhnlicher Temperatur schon zu oxydieren beginnt, wobei es für jede Kohlensorte eine charakteristische Temperatur gibt, bei der eine Oxydation nicht zu Ende geht und unterhalb deren das Aufhören des äusseren Einflusses, beispielsweise der Erhitzung, auch den Stillstand des Oxydationsprozesses bewirkt. Oberhalb dieser Temperatur verläuft dagegen der Oxydationsprozess als exothermische Reaktion weiter. Diese Temperatur schwankt bei den verschiedenen Kohlensorten und bei verschiedener Korn-