

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **63/64 (1914)**

Heft 4

PDF erstellt am: **19.05.2024**

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.

Nekrologie.

† **Emil Hauert.** In St. Immer ist am 18. d. M. Bierbrauer Emil Hauert nach kurzem Krankenlager im Alter von 69 Jahren verschieden. Hauert hat in den Jahren 1864 bis 1866 an der mechanisch-technischen Abteilung der Eidg. Techn. Hochschule studiert und seither, wenn er auch eine andere Berufsrichtung eingeschlagen hat, zu seinen Studiengenossen in der G. e. P. immer rege Beziehungen unterhalten.

Korrespondenz.

Zum Umbau der linksufrigen Zürichseebahn in Enge.

Von einem der Eisenbahnkommission des Zürcher L.- & A.-V. ferne stehenden Ingenieur der ältern Garde wird uns geschrieben: „Der erste bedeutende Eisenbahnbauer der Schweiz, der verstorbene Ingenieur und Professor Johann Wild, hat einmal zum Schreiber dieser Zeilen gesagt, als wir uns über den Bau der linksufrigen Zürichseebahn mit ihrer Stationsanlage in der Enge unterhielten: „Die werden sich einmal in den Haaren kratzen!“ — Das haben wir nun in der Tat getan und es wäre gewiss wünschenswert, dass wir dieses wenig vergnügliche Geschäft nicht auch noch unsern Nachkommen aufsparten.

Als es sich in den vergangenen Vierzigerjahren um den Bau der Eisenbahn Zürich-Baden handelte, war im Projekte der Bahnhof Zürich am See, im damaligen Kratzquartier, vorgesehen, von wo die Bahn in zwei Varianten, entweder dem linken Limmatufer entlang oder durch den „Fröschengraben“ (jetzt Bahnhofstrasse) hinunter lief. Ein Alternativprojekt stellte den Bahnhof unten an die Limmat, aus der Stadt heraus und dorthin, wo die beiden Täler der Limmat und Sihl zusammenstossen. Wir sind wohl heute alle froh, dass dieses „andere“ Projekt ausgeführt wurde und der Bahnhof nicht an den See kam; wir legten ihn heute gerne noch weiter weg. Was würden nun jene weitsichtigen Männer sagen, die mit dem Bahnhof vom See abrückten, wenn sie hörten, dass man eine Bahn, die in ihrem Tal einen von der Natur gewiesenen Lauf hat, gewaltsam nun wieder an diesen See heranzuführen will, dazu in eine Station hinein, die selbst so wenig Raum hat, dass sie für sich keinen Güterverkehr mehr aufnehmen kann? Die würden sich nicht in die Haare, aber an die Stirne greifen. Heute, wo man Strassenbahnen hat und in Automobilen fährt, die alle Entfernungen kürzen, soll nun eine Aussenbahn wieder näher ins „Geschäftsquartier“ hineinführen; als ob die „Cityherren“, die etwas im Sihlthal zu tun haben, per Bahn dorthin fahren und die Sihltalbauern und -fabrikarbeiter ihre Einkäufe am Seequai machen würden! Treiben wir doch nicht solche doktrinaire Verkehrstechnik, die ihre Weisungen aus Gegenden holt, wo die Städte auf ebenem Plan, gewissermassen auf dem Reissbrett, entstanden sind und nicht an Seegestaden und Talmulden, in einem Boden, der seine Gesetze gibt. Haben wir, gerade wegen dieser Bodengestaltung, nicht schon der Bögen und Tunnels um unsere Stadt herum genug, dass jetzt sogar noch ein Doppelbogentunnel dazu kommen muss? Und all diese Tunnelöffnungen, diese Pandorabüchsen! Jetzt bekommt auch die Enge ihre zwei oder gar drei. Uns scheint, das ganze Quartier, mit samt den Giesshüblern, sollte wie ein Mann aufstehen, dass nicht noch zwei weitere dazukommen und gerade solche einer Bahn, die auch nicht den feinsten Knaster rauchen kann.

Man hat früher immer von der Schonung der Kirche Enge und der Erhaltung ihrer Ruhe und Weihe gesprochen. Es war das ein schönes Zeichen, dass man auch noch die ideellen Güter hochhielt. Das alles scheint wieder vergessen zu sein, wenn man, wie zum Trutz dafür, dass man mit dem Bahnhof etwas von ihr wegerückt ist, nun einen neuen Rauchkanal an sie heranzuführt. Man „kapitalisiert“ heute alles. Kapitalisiere man einmal die Gerüche, die aus diesen Röhren kommen! Heisst das eine Stadt schöner und gesunder machen, wenn man in ihrem Gebiete immer mehr solche Anlagen eröffnet? Sollen mit Gewalt jetzt auch noch die Wagen der Sihltalbahn, mit der wir ins frische Tal hinauffahren wollen und können, noch vorher mit Rauch und Gestank erfüllt werden, wo wir sonst so frei dem grünen Flusse folgen könnten? Haben da die Sorge um die Gesundheit und der Sinn für Natur nicht auch ein Wort mitzusprechen; ist das eine Frage, die nur die Ingenieure und Architekten, nicht auch Natur- und Wohlfahrtsvereine angeht? Uns scheint, da liegen noch andere Werte in Frage, als nur solche, an die man mit den abstrakten Theorien einer Verkehrstechnik, die oft „verkehrt“ genug ist und mit Material- und Zinsrechnungen herantritt.

Wir möchten hier auch noch ein Gebiet streifen, das bisher, wenigstens in der öffentlichen Diskussion, nicht berührt wurde. Es ist das die *militärische* Seite der Umbaufrage. Wir sind nur gewohnt, und das nicht immer in richtiger Weise, ein Aufsehen zu machen, wenn es sich um Bahnbauten an der Landesgrenze handelt. Dort fahren aber bei einem Kriegausbruch weder wir noch Andere herum oder höchstens rückwärts zur Evakuierung. Wohl aber fahren wir im Landesinnern in allen Richtungen und zwar zeitweise sehr lebhaft. Da *müssen* wir fahren, möglichst frei, wo die Bahnhöfe infolge des Rücktransportes aus den bedrohten Landesgegenden ja schon sich zu verstopfen drohen. Stören und *schliessen* wir an der Grenze mehr die Einrichtungen des Bahnverkehrs, so müssen wir sie im Landesinnern möglichst *öffnen*, vor allem an den Konzentrationspunkten der Truppen. Ein solcher Punkt ist auch Zürich und zwar ein nach seinen Bahnanlagen ungünstiger, namentlich für den Verlad von Trains. Der Truppenverkehr wird sich nach den Aussenbahnhöfen mit ihrem freiem Umgelände ziehen müssen, während die Innenbahnhöfe, wie auch der von Enge, möglichst davon zu entlasten und dem übrigen Verkehr, der durch sie gehen muss, offen zu lassen sind. Also auch aus Gründen des Kriegsverkehrs mehr Luft in diesen Bahnhöfen anstatt noch mehr Verstopfung, wie sie durch Einführung der Sihltalbahn in den Bahnhof Enge eintreten müsste! Ist vielleicht Einer der Meinung, wir benützen beim Truppentransport, beispielsweise nach dem Gotthard, bei Wahl der Sihltalbahn zur Entlastung der Seelinie, für den Verlad besser den Engerbahnhof anstatt die Station Brunau oder Giesshübel?

Es heisst nun, wir sollten den Bahnumbau in der Enge nicht noch einmal hinausschieben durch neue Aenderungen an der angenommenen Vorlage. Da dürfte wohl eher das Umgekehrte eintreten. Die Hauptsache ist nicht, dass die Projektbearbeitung beschleunigt und der Baubeginn näher gebracht wird, sondern dass die *Ausführung* sich rascher gestaltet und gleichzeitig verbilligt und das ist doch gewiss der Fall, wenn der ganze Umbau vereinfacht wird, dadurch, dass man die Sihltalbahn lässt, wo sie ist, mit einem Gütergeleise nach Wiedikon. Die Sihltalbahn wird froh sein, wenn sie im Selnau und an ihrer Sihl, zu der sie naturgemäss gehört, bleiben kann und auch die Bundesbahnen werden in einem Verlangen nach Vereinfachung des ganzen Umbaues nicht einen Vorwand finden, diesen Umbau neuerdings hinauszuschieben, sondern vernünftigerweise eher einen Antrieb, ihn nun rascher durchzuführen, nachdem er auch ihnen sympathischer geworden ist. Bringen wir ihnen dieses Vertrauen entgegen. Bauen wir den Bahnhof Enge, wenn wir ihn einmal dort lassen müssen, wenigstens als solchen der *Seelinie* möglichst rationell aus, indem wir ihn nicht noch mit einer andern Linie verquicken und so, dass es auch noch einen anständigen Bahnhofplatz gibt, ohne dass man die Strassen überbauen und noch mehr Häuser abreißen muss.“

Berichtigung.

Im Aufsatz „Ueber die Stabilität von Tunnelmauerwerk“ in letzter Nr. ist auf Seite 28, Spalte rechts, 28. Zeile von unten, natürlich zu setzen „*stabilen* Gleichgewichtszustand“, nicht „*labilen*“.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.
Dianastrasse 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Zirkular des Central-Comité an die

Mitglieder des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.

Werte Kollegen!

Die Bürgerhauskommission des S. I. A. hat den sehr interessanten vierten Band des Bürgerhauswerkes mit dem Titel:

„Das Bürgerhaus in der Schweiz“

„Das Bürgerhaus in Schwyz“

fertiggestellt. Der Verein hat sich das Bezugsrecht auf eine grössere Anzahl von Exemplaren zum Preise von 5 Fr. (Ladenpreis Fr. 12.35) reserviert, die er seinen Mitgliedern zu diesem Preise zur Verfügung stellt. Wir bitten Sie, von diesem Angebot Gebrauch machen zu wollen und sich hiezu des angehefteten Bestellzettels zu bedienen.

Bestellungen auf die bisher erschienenen Bände „Uri“, „Gent“ und „St. Gallen-Appenzell“ zum Preise von 5 Fr. werden gerne entgegengenommen.

Für das Central-Comité des S. I. A.

Der Präsident: Der Sekretär:
H. Peter. Ing. A. Härry.

Zürich, 15. Juli 1914.