Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

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

Heft 18

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Wiedikon und Enge haben vertiefte Bahnnivellette. Projekt TII unterscheidet sich dadurch von TI, dass der tiefste Punkt des Tunnels um 2,5 *m* höher zu liegen kommt; um dieses zu ermöglichen, wird die Sihl in der Weise korrigiert, dass sie vom jetzigen Wehr an auf die Südseite des Sihlhölzli, ungefähr an die Stelle des Sihlkanals verlegt und das Wehr weiter unten, in der Gegend der verlängerten Freigutstrasse, angelegt wird. Das alte Sihlbett könnte ausgefüllt und zu Quartieranlagen verwendet werden. Der Vortragende weist nach, in welcher Weise in beiden Fällen die Entwässerung vor sich gehen könnte, und wie er sich die Anlage der Bahnhöfe Enge und Wiedikon, sowie die Strassenüberführungen in Aussersihl denkt.

In den Projekten TIII und TIV wird die Linie aus ihrer bisherigen Lage mehr nach Südwesten abgelenkt, und zwar so, dass der Bahnhof Enge an die Grütlistrasse, zwischen die zu überführende Bederstrasse und den alten Friedhof zu liegen kommt. Von da südwärts würde die Linie in einem Tunnel entweder direkt gegen die Station Wollishofen geführt oder an einem näher liegenden Punkt an das bisherige Tracé der Seebahn angeschlossen werden. Nordwärts würde zunächst die Bederstrasse unterfahren und die Bahn dann ähnlich wie bei TI im Tunnel unter der Sihl durch und hernach ansteigend zur Station Wiedikon in die jetzige (allerdings noch vertiefte) Linie übergeleitet. Das Projekt TIV verfolgt dasselbe Tracé wie TIII, nur ist damit die Sihlkorrektion verbunden wie bei TII. Der grosse Vorzug dieser beiden Projekte besteht darin, dass das Areal des jetzigen Bahnhofes Enge nebst Anschlussbahn bis Wollishofen frei wird und der baulichen Entwickelung zurückgegeben werden kann, während der neue Bahnhof doch nur 170 *m* weiter entfernt zu liegen kommt, als der bisherige. — In den Projekten HI, HII und HIII ist im Kreis III eine Hochbahn, ungefähr nach dem Projekte Gleim angenommen. Dagegen ist in Enge das für die Projekte TIII und TIV benutzte Tracé mit Tieflegung verwertet. In HI käme der Bahnhof an die für jene Projekte gewählte Stelle, in HII an die Seestrasse zwischen die Gablerstrasse und den alten Friedhof zu liegen, in beiden Fällen ungefähr in Terrainhöhe. Bei diesen Annahmen müsste die Bederstrasse für den Fahrverkehr eingehen und durch eine Ablenkung in die verlängerte Parkringstrasse ersetzt werden; für den Fussgängerverkehr könnte bei der Bederstrasse eine Passerelle erstellt werden. In HIII ist die Lage des Bahnhofes die gleiche wie in HII, dagegen ist die Höhenlage und das Tracé der Bahn nördlich vom projektierten Bahnhof bis zur Brandschenkestrasse so gewählt, dass auch in Enge ein kurzes Stück Hochbahn entsteht und eine Unterführung der Bederstrasse ohne Aenderung ihrer bestehenden Gefällsverhältnisse beim alten Schulhaus möglich wird.

Die Specialkommission schlägt nun vor, das Projekt TIV mit Verlegung des Bahnhofes Enge und Korrektion der Sihl zur Berücksichtigung anzuempfehlen und ihre Ansichten in einer Eingabe an den Stadtrat, begleitet mit den nötigen Plänen und einer generellen Kostenberechnung, zur Kenntnis zu bringen.

In der sich anschliessenden Diskussion erfährt das vorgelegte Projekt im allgemeinen eine sehr günstige Beurteilung; namentlich die vorgeschlagene Lage des Bahnhofes Enge und die Sihlkorrektion finden mehrseits Beifall. Die Befürchtung, dass die Bahnhofanlage etwa den Blick auf die Kirche Enge oder den Ausblick von derselben verunstalten werde, wird vom Vorsitzenden als unbegründet erklärt; höchstens könnte dieses bei einem Niveau- oder Hochbahnhof in gewissem Masse der Fall sein, niemals aber bei einem Tiefbahnhof. Bezüglich des Anschlusses des Gütergeleises der Sihlthalbahn an die vertiefte Linie wird zugegeben, dass derselbe etwas schwierig sei, indem er teils im Einschnitt, teils im Tunnel zu erfolgen hätte, insofern nicht die direkte Verbindung mit Altstetten oder mit dem Güterbahnhof der Nordostbahn zur Ausführung kommen würde. Bedenken, welche gegen die Ueberführung der Strassen in Aussersihl (Brauerstrasse, Hohlstrasse, Bäckerstrasse) und die Zufahrt zum Güterbahnhof geäussert werden, werden vom Vortragenden mit der Versicherung zerstreut, dass die hierfür nötige Erhöhung dieser Strassen nur eine mässige sei; werde das Bahngefäll daselbst noch etwas verstärkt, so können sich die Verhältnisse noch günstiger gestalten.

Auf eine Anfrage von Herrn Stadtbaumeister Geiser, ob nicht bezüglich der Lage des Bahnhofes Enge rechtliche oder vertragliche Verpflichtungen vorhanden seien, die nicht ohne erneuerte Verhandlungen aufgehoben werden können, erwidert der Vorsitzende, dass allerdings ein Vertrag über das Bahntracé mit der frühern Gemeinde Enge bestehe, dass sich aber der Bund, dem die Ausführung obliege, wohl auf den Standpunkt stellen werde, der Schaden, der durch die Verlegung des Bahnhofes verursacht werde, müsse bestimmt nachgewiesen werden und sei eventuell zu vergüten. Uebrigens habe der Verein jetzt auf diesen Punkt keine Rücksicht zu nehmen, sondern einfach seine Ansicht darüber zu äussern, welches Projekt er vom technischen und Verkehrsstandpunkt aus für das vorteilhaftere halte. Von anderer Seite wird bemerkt, die Bewohner von Enge werden schwerlich gegen die vorgeschlagene Verlegung opponieren, sondern sie im Gegenteil begrüssen, weil sie eine vorteilhafte Ausgestaltung des Quai ermögliche.

Herr Oberst Huber, als Kommissionsmitglied, hält dafür, der Verein sollte sich principiell über drei Hauptpunkte aussprechen: 1. Wünschbarkeit einer Tieflegung der Bahn im Kreis II und Verlegung des Bahnhofes Enge; 2. Inaussichtnahme einer Korrektion der Sihl; 3. Wünschbarkeit einer Tiefbahn auch im Kreise III. Sollte statt dessen eine Hochbahn belieben, so müsste doch an der Forderung der Verlegung des Bahnhofes Enge unbedingt festgehalten werden. — Diese Anträge werden vom Verein schliesslich ohne Widerspruch angenommen und der Vorstand beauftragt, im Sinne der Diskussion die Eingabe an den Stadtrat samt genereller Kostenberechnung abgehen zu lassen. *S. P.*

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
1. Mai	K. A. Hiller, Architekt	St. Gallen	Grab-, Maurer-, Cement-, Steinhauer-, Zimmermanns-, Holzcement-, Spengler- und Schmiede-Arbeiten, sowie Guss- und Walzeisenlieferung zum Fabrik-Neubau Hirschfeld & Co. in St. Fiden.
1. »	Dorer & Füchslin, Architekten	Baden (Aargau)	Steinhauerarbeiten zum Neubau der Gewerbekassa in Baden.
2. »	Hochbaubureau	Basel	Zimmerarbeiten zur Lohnhof-Vergrösserung in Basel.
2. »	Bureau des Hochbaumeisters	Aarau	Gipser- und Anstreicherarbeiten der Fassaden der Kavallerie-Kaserne und des Stallgebäudes I in Aarau.
2. »	O. Meyer, Architekt	Frauenfeld	Glaser-, Schreiner-, Schlosser-, Maler- und Terrazzoarbeiten, sowie die Lieferung von eisernen Oefen und Linoleumbelag für die neue Turnhalle der Schulgemeinde Frauenfeld.
2. »	Direktionsbureau des Gewerbemuseums	Winterthur	Glaser- und Spenglerarbeiten für den Anbau an das bestehende Schulgebäude in Winterthur.
4. »	Städtische Baudirektion	St. Gallen	Anlage eines Wehres an der Goldach bei Aachmühle, im Vorausmass von etwa 250 m^3 Erd- und Felsaushub und etwa 650 m^3 Beton- oder Maurerarbeiten.
4. »	Brenner, Architekt	Frauenfeld	Maurer-, Steinhauer-, Zimmermanns-, Spengler- und Dachdeckerarbeiten, sowie die Lieferung von T-Balken, Granit-Savonnière-Stein für die Herstellung eines Saalanbaues am Hôtel Bahnhof in Frauenfeld.
5. »	Max Högger, Baumeister	St. Gallen Notkerstrasse Nr. 42	Maurerarbeiten zur Renovation der Stadthausfassaden in St. Gallen.
5. »	Otto Lutstorf	Bern Seilerstrasse 8	Zimmermanns-, Spengler-, Schieferdecker- und Holzcementarbeiten zum Neubau der Poliklinik und Spitalapotheke des Inselspitals in Bern.
5. »	J. Bircher, Ingenieur	Aarau	Herstellung von neuen Schulschiesseinrichtungen auf dem Infanterie-Feldschiessplatz in der «Gehren» zwischen Aarau und Ob.-Erlinsbach.
7. »	A. Hotz, Architekt	Rüschlikon (Zürich)	Erd-, Maurer-, Zimmermanns- und Spenglerarbeiten, sowie die Lieferung von Granit- und Kunststeinarbeiten, von Walzeisen und der Falzziegelbedachung zum Neubau der Turnhalle in Rüschlikon.
14. »	Strasseninspektor	Liestal (Baselland)	Arbeiten für den Strassenbau und die Ergolzkorrektion in Rothenfluh. Abgrabung 4786 m^3, Betonarbeit 367 m^3.
15. »	Ad. Keppler	Muhen (Aargau)	Ausführung des Rohbaues und Lieferung der Steinhauerarbeiten in Granit- und Sandstein für das neue Schulgebäude in Muhen.
16. »	Baubüreau	Basel Martinskirchplatz 5	Grab-, Maurer-, Steinhauer- und Zimmerarbeiten zum Neubau des Archivgebäudes in Basel.