

Umbau der linksufrigen Zürichseebahn

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe**

Band (Jahr): **29 (1913)**

Heft 28

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-576979>

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.

des aristokratischen Caffé Riviera und Restaurant Sportsmann, immer dicht besetzt von einer Menge internationaler eleganter Gäste.

Wegbaute im Tessin. Dem Kanton Tessin wurde auf die zu 97,000 Fr. veranschlagten Kosten für die Erstellung eines Weges in der Gemeinde Robasasso ein Bundesbeitrag von höchstens 19,400 Fr. zugesichert.

Kirchenrenovation in Genf. Dem Kanton Genf wurde zuhanden der protestantischen Kirchgemeinde Genf an die zu 6000 Fr. veranschlagten Kosten der archäologischen Untersuchung und der Planaufnahme über den Temple de la Madelaine ein Bundesbeitrag von 40 % zugewiesen im Betrag von 2400 Franken.

Ambau der linksufrigen Zürichseebahn.

Über die Stellungnahme des Stadtrates der Stadt Zürich zu den Vorschlägen der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen über den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn und das neue Vertragsprojekt VI (1913) werden folgende Mitteilungen gemacht:

Gegen Ende des Jahres 1910 kam zwischen der Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen und dem Stadtrate von Zürich ein Vertrag über den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn im Gebiete der Stadt Zürich zustande. Danach erklärte sich die Generaldirektion bereit, den Umbau resp. die Verlegung der Bahnstrecke nach dem städtischen Tiefbahnprojekt VIII (1910) mit Station Enge an der Bedersstraße auszuführen.

Große Vorteile waren es, welche die städtischen Behörden von jeher bewogen hatten, dieses Tiefbahnprojekt in den Vordergrund zu stellen. Da es bei diesem Projekte möglich war, sowohl das Gütergeleise der Sihltalbahn als auch die Personengeleiseanlage, die sich zurzeit noch im Selnau befindet, in die neue Station Enge der Bundesbahnen zu verlegen, wurde das Gebiet links und rechts der Sihl von Geleisen frei. Dieser Umstand ist für die Stadt Zürich nicht bloß von großer finanzieller Tragweite, sondern damit wurde auch eine wichtige städtebauliche Frage befriedigend gelöst, indem das Gebiet zwischen Wiebikon und der Sihl und das Land rechts der Sihl der Bebauung — ungehindert von Geleisen — erschlossen wurde. Dabei betragen die Kosten der Verlegung aller Sihltalbahngeleise in die neue Station Enge nicht mehr als der bei andern Projekten vorgesehene neue Anschluß des Gütergeleises allein. Von Bedeutung war auch der Umstand, daß — nach übereinstimmenden Berechnungen von Bahn und Stadt — das Tiefbahnprojekt an der Bedersstraße am billigsten zu stehen kam. Da der städtische Uberschlagbeitrag an die Gesamtverlegungskosten sich nach der Höhe der Netto-Baukosten richtete, hatte die Stadt gewiß ein großes Interesse, bei sonst gleichen Verhältnissen ein billiges Projekt vorzuziehen. Dieses städtische Projekt hatte aber auch seine Nachteile; sie sind hauptsächlich durch die Sitzungsberichte des Ingenieur- und Architektenvereins, sowie des Verwaltungsrates der Schweizerischen Bundesbahnen zur allgemeinen Kenntnis gelangt. Namentlich wurde geltend gemacht, die neue Stationsanlage in der Enge bilde einen unschönen Einschnitt, sei beidseitig von hohen Mauern mit anschließenden Böschungen umgeben. Das Aufnahmsgebäude in der Enge sei exzentrisch zu den Perrons gelegen, es sei verlockt und nur schwer bewohnbar. Die Durchtunnelung der Moräne schließe

große Schwierigkeiten in sich, Mehrkosten von gewaltigen Beträgen seien die Folge. Die Stationsanlage Enge sei schwer auffindbar.

Nach der ganzen Sachlage erschien es damals angezeigt, das städtische Projekt aufzugeben. Die Generaldirektion hatte allerdings erklärt, sie führe jedes der in Frage stehenden Projekte aus, sie überlasse die Wahl der Stadt Zürich. Die Generaldirektion machte aber kein Hehl daraus, daß sie sich für das städtische Projekt VIII nicht „erwärmen“ könne. Auch angesichts der großen Opposition gewichtiger Gegner hätte ein weiteres Verfechten dieses Projektes trotz seinen großen Vorteilen nur eine Verschleppung der endlichen Lösung dieser Frage bedeutet.

Neben diesem Projekt VIII war von jeher das sogenannte Grütlifstraßenprojekt (Projekt VI) als das erkannt worden, bei dem die städtischen Interessen noch am besten gewahrt würden. Das Tiefbauamt erhielt den Auftrag, zu versuchen, die großen Vorzüge seines früheren Projektes auf dieses nun in den Vordergrund tretende Grütlifstraßenprojekt zu übertragen. Das Resultat dieser Projektarbeiten — unter Verwertung eines Vorschlages von dritter Seite — war eine neue Variante VI (1912), die im Dezember des verflossenen Jahres der Generaldirektion unterbreitet wurde und, soweit die Strecke Sihl bis Bollschhofen in Frage kommt, als Grundlage für die neue Projektvorlage VI (1913) diente, welche dem Stadtrate am 20. Juni 1913, zugleich mit einem neuen Vertragsentwurf, zuging.

Die erwähnenswerten Vorzüge dieses neuen Vertragsprojektes sind folgende: Der Umstand, daß die neue Stationsanlage Enge etwas mehr gegen den See hin gerückt wurde, hat den großen Vorteil, daß sich wegen des besseren Anpassens an die bestehenden topographischen Verhältnisse die Ausmaße für Erdaushub und Mauerwerk um ein Bedeutendes vermindern. Die entsprechenden Zahlen seien den Voranschlägen der Schweizerischen Bundesbahnen entnommen:

	Erdaushub für die Station Enge m ³	Mauerwerk für die Station Enge m ³
Projekt VI (1908)	220,000	33,000
" VI (1911)	97,000	9,200
" VIII (1910)	311,000	22,000
(Altes Vertragsprojekt)		
Projekt VI (1913)	40,000	7,500
(Neues Vertragsprojekt)		

Dabei ist allerdings zu erwähnen, daß beim neuen Vertragsprojekt der Weglassung der Gilgutanlage ein kleiner Teil dieser Reduktion zuzuschreiben ist und daß beim alten Vertragsprojekt die offene Stationsanlage etwa 70 m länger war als beim neuen.

Die Station Enge ist gegen die Seestraße zu zum weitaus größten Teil ganz offen; die Perrons liegen auf der gleichen Höhe wie die Seestraße. Die Stützmauern gegen den Hügel hin haben eine mittlere Höhe von bloß sechs Meter, an einer Stelle, nämlich beim Parkring, steigt dieses Maß auf im Maximum acht Meter. Das Aufnahmsgebäude, das an einem großen freien Platze liegt, befindet sich in der Mitte der Stationsanlage; die zentrale Lage, auf die so großes Gewicht gelegt wird, ist hier also eingehalten. Die Einführung der Güter- und Personengeleise der Sihltalbahn in die neue Station Enge der Bundesbahnen ist auch hier möglich; der Sihltalbahn kann eine geräumige, übersichtliche Stationsanlage zur Verfügung gestellt werden, die selbst den Bedürf-

nissen der Zukunft genügt. Damit ist auch der Hauptvorteil, durch den das alte Vertragsprojekt VIII den städtischen Interessen so gut entsprach, auch beim neuen Vertragsprojekt vorhanden. In der letzten Zeit wurde von einer Seite der Vorschlag gemacht, das Gütergeleise der Sihltalbahn in tiefer Lage wieder in Wiedikon anzuschließen und den Selnaubahnhof in die neue Station Wiedikon zu verlegen. Gewichtige Gründe ließen es angezeigt sein, an der alten Idee, diesen Anschluß in der neuen Station Enge zu suchen, festzuhalten. Vor allem kommt dabei in Betracht, daß die Generaldirektion diesen Vorschlag entschieden ablehnte. Zudem fällt schwer ins Gewicht, daß die maßgebenden technischen Organe dieser Nebenbahn sich ebenso entschieden für einen Anschluß in der Enge als gegen einen solchen in Wiedikon ausgesprochen haben. Und es ist auch leicht verständlich, daß die Sihltalbahn es vorzieht, in einer Station an die Hauptbahn angeschlossen zu werden, auf welcher mit wenigen Ausnahmen alle Züge halten, als in einer Station, die bloß dem Lokalverkehr dient. Auch ist darauf hinzuweisen, daß bei einer Einführung der Sihltalbahn nach Gießhübel von Wiedikon her die Freiheit im Bebauungsplan links der Sihl wiederum etne beschränkte ist; es muß durch unnötig breite Straßen und Plätze zu viel Rücksicht auf den Tunnel Wiedikon-Gießhübel genommen werden.

Vom bahntechnischen Standpunkt aus seien folgende Vorteile genannt: Die ganze Stationsanlage Enge kann nach dem See entwässert werden, während bei andern Varianten des Grütlisstraßenprojektes und auch beim Tiefbahnprojekt auf bestehendem Tracee das gesamte Abwasser in einem großen Kanal längs der Bahn bis zum Anschluß an die städtische Entwässerung an der Hardstraße geführt werden müßte. Das neue Tracee ist das schlankste von allen Verlegungsvarianten, es ist auch um über 200 m kürzer als die bestehende Bahnstrecke. Auch die Nivellette ist sehr günstig. Während beim alten Vertragsprojekt Steigen und Fallen 16,60 ausmachten, vermindert sich dieses Maß beim neuen Projekt auf 12,60. Von großer Bedeutung ist auch der Umstand, daß der Wollishosener-Tunnel auf eine große Länge offen ausgeführt wird. Das Gebiet über diesem Tunnelstück wird von der Bahn erworben, kann im Besitz der Bahn bleiben, so daß für alle Zukunft die großen Nachteile im Betrieb der Bahn beim Unterfahren fremder Grundstücke ausgeschlossen sind. (Man erinnere sich an die Erfahrungen beim Tunnel der rechtsufrigen Zürichseebahn). Daß bei der neuen Wahl des Traces zwischen Enge und Wollishofen eine verhältnismäßig billige Verbreiterung der Seefstraße auf eine große Länge möglich ist, sei, wenn es auch nur von ganz nebensächlicher Bedeutung ist, immerhin erwähnt. Diese Vorteile, an denen Bahn und Stadt beteiligt sind, werden noch ergänzt durch verschiedene für die Bahn sehr günstige Änderungen, welche bei der Neubearbeitung des ganzen Projektes durch die Bundesbahnen angebracht worden sind, die jedoch für die Stadt erhebliche Nachteile in sich schließen. So wurden auf der Strecke Langstraße bis nach Wiedikon die früher vorgesehenen Einschnittsmauern zum großen Teil durch Böschungen ersetzt, teils um die Gesamtkosten zu reduzieren, teils um für die Zukunft die Möglichkeit für Vergrößerungen zu wahren. Auch die Vergrößerungsanlagen des Hauptbahnhofes und die vorgesehene Erstellung einer großen Lokomotiv-Remise haben wesentliche Änderungen bedingt. Der Stadt Zürich entstehen daraus für die Durchführung der vorgesehenen Parallelstraße längs der Bahn Mehrkosten im Betrage von über 500,000 Fr. Um eine genügende Vergrößerung der Station Wollishofen, die schon wegen des Wegfalls

des Güterdienstes in Enge ein Bedürfnis ist, zu ermöglichen, wird nach dem neuen Projekt der Anschluß an das bestehende Tracee, statt wie beim alten Vertragsprojekt bei Km. 5,450 schon etwa 250 Meter früher gesucht. Auf diese Länge ist nun die Verlegung der Bahn weniger durchführbar als früher; eine Folge davon ist, daß die vorgesehene Verbindung zwischen der Seefstraße und dem neuen Mythenquai bedeutend teurer zu stehen kommt als bei den frühern Annahmen.

Es ist nun aber zu betonen, daß die genannten Nachteile kein besonderes Merkmal gerade dieses neuen Vertragsprojektes sind, sondern daß diese Änderungen, die in den seit 1910 neu aufgetauchten Bahnbedürfnissen ihren Grund haben, bei allen Tiefbahnprojekten angebracht werden müßten. Diese Nachteile sind auch vorwiegend finanzieller Natur und es wird Sache der Beratung in den bereits angebahnten Verhandlungen mit der Generaldirektion sein, für eine billige Berücksichtigung derselben besorgt zu sein.

Neue Spitalbauten des Kantons Zürich.

Nach einem vom Regierungsrat an den Kantonsrat gerichteten, und der Volksabstimmung zu unterbreitenden Antrag ist für Erweiterung der kantonalen Krankenanstalten in Winterthur ein Betrag von 602,000 Fr. in Aussicht genommen. Damit ist aber das Bedürfnis nicht erschöpft. In ebenso dringlicher Weise macht sich die Notwendigkeit einer Erweiterung des Frauenospitals in Zürich und der Anstalt für Geistesranke in Rheinau geltend. Es ist sehr zu bedauern, daß diese ungewöhnlich großen Anforderungen an die öffentlichen Mittel gerade zu einer Zeit sich geltend machen, da trotz einer Erhöhung des Steuerfußes die Staatsrechnungsbefizite sich wieder anmelden, die Ausgaben der Gemeinden fortwährend steigen und die allgemeine wirtschaftliche Lage eine recht unbefriedigende ist. Allein das Bedürfnis ist nicht von heute, es besteht schon lange; seine Befriedigung mußte zurückgedrängt werden, weil andere Ansprüche im Vordergrund standen und ein Recht hatten, gehört zu werden. Daß eine Erweiterung der kantonalen Heil- und Versorgungsanstalten sich ohne Not nicht mehr weiter hinauschieben läßt, das wissen unsere Gemeinden, welche bei dem gegenwärtig bestehenden Platzmangel mit ihren versorgungsbedürftigen Angehörigen vielfach in der größten Verlegenheit sich befinden. Um sich ein Bild von dem zu machen, was in den nächsten Jahren an

Joh. Graber, Eisenkonstruktions-Werkstätte
Winterthur, Wülflingerstrasse. — Telephon.

Spezialfabrik eiserner Formen

für die

Zementwaren-Industrie.

Silberne Medaille 1908 Mailand.

Patentierter Zementrohrformen-Verschluss

== Spezialartikel Formen für alle Betriebe. ==

Eisenkonstruktionen jeder Art.

Durch bedeutende

Vergrößerungen

1956

höchste Leistungsfähigkeit.