

Objektyp: **AssociationNews**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **43/44 (1904)**

Heft 3

PDF erstellt am: **08.08.2024**

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.

Als besondere Beilage bringt der Katalog eine 20 Seiten starke bildliche und beschreibende Darstellung des Neubaus der Firma in Berlin, Ecke Jerusalemer- und Schützenstrasse, bei der wir leider die Nennung des entwerfenden und ausführenden Architekten vermissen. Das reich ausgestattete und praktische Buch wird Jedermann wertvoll und willkommen sein.

Redaktion: A. WALDNER, A. JEGHER, DR. C. H. BAER,
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

In Ausführung des im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein am 18. November 1903 gefassten Beschlusses hat dessen Eisenbahnkommission ihren in der genannten Sitzung erstatteten Bericht betreffend das

Projekt des Tiefbauamtes Zürich für den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn¹⁾

schriftlich abgefasst und dem Vereinsvorstand eingereicht. Von diesem ist er mit einem auf der Diskussion in der Vereinssitzung vom 18. November fassenden Begleitschreiben dem Stadtrat Zürich eingereicht worden.

Das Gutachten der Eisenbahnkommission hat folgenden Wortlaut:

«**Bericht der Eisenbahnkommission**
des zürcherischen Ingenieur- und Architekten-Vereines
zum Projekte des Tiefbauamtes der Stadt Zürich für den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn vom Juni 1903.

Im Auftrage des Vorstandes des zürcher. Ingenieur- und Architekten-Vereines hat die Eisenbahnkommission das Projekt des Tiefbauamtes der Stadt Zürich für den Umbau der linksufrigen Zürichseebahn vom Juni 1903 eingehend geprüft und ist zu folgenden Schlüssen gekommen:

Es ist vor allem aus zu begrüssen, dass der Stadtrat von Zürich es unternommen hat, die für die Stadt Zürich so ausserordentlich wichtige, einschneidende und auch dringliche Frage des Umbaus der linksufrigen Zürichseebahn durch sein Tiefbauamt in gründlicher Weise studieren zu lassen und dass er auf diesem Wege zur Ausarbeitung eines Projektvorschlages gelangt ist.

Die Eisenbahnkommission erblickt mit Befriedigung in diesem Projekte eine weitgehende Wiederaufnahme der Anregungen, die der Verein in seinen verschiedenen Projektstudien²⁾ für den Umbau dieser Bahnlinie gegeben hat. Sie anerkennt, dass verschiedene dieser Anregungen im städtischen Projekte eine sehr richtige Weiterbildung und erfolgreiche Detailbearbeitung gefunden haben.

Das Projekt darf in seiner Anlage vom Ausgangspunkte an der Langstrasse bis jenseits der Sihl als eine durchaus annehmbare Lösung bezeichnet werden. Es wird weder vom Standpunkte des Eisenbahnbaues oder Betriebes, noch von demjenigen der städtischen Verkehrsansprüche aus im wesentlichen angefochten werden können.

Die Verlegung des neuen Traces neben das bestehende ist mit Rücksicht auf die erleichterte Bauausführung zu begrüssen, soweit nicht unverhältnismässig hohe Expropriationskosten damit zusammenhängen.

Das Strassennetz des Kreises III wird durch die projektierte Linie an keinem Punkte mehr beeinträchtigt. Die Anlage neuer Strassen und Bauquartiere hat eine gute Lösung gefunden. Die Stationsanlage Wiedikon entspricht den Betriebs- und Verkehrsansprüchen. Die Verlegung und Ueberführung der Sihl ist zu begrüssen; nur ist die vorgesehene Höherlegung des Sihlbettes als zu weitgehend zu bezeichnen.

¹⁾ Bd. XLII S. 182.

²⁾ Bd. XXXVII S. 135, Bd. XXXIX S. 37.

Die Führung der Bahn im Kreise II und die Anlage der Station Enge geben dagegen der Kommission zu Bedenken Anlass; sie kann die Vorlage des Tiefbauamtes in diesen Punkten nicht unterstützen, sondern sieht sich zu folgenden kritischen Ausführungen veranlasst:

Die vom Tiefbauamte gewählte Lage der Station Enge hat eine Traceführung zur Folge, wie sie auf einer Hauptverkehrslinie, wie die linksufrige Zürichseebahn — als Gotthard- und Arlberg-Linie — wenn möglich vermieden werden muss. Die sehr stark von der Hauptrichtung abweichende S-Kurve sowie die Steigungsverhältnisse derselben sind zu beanstanden, nachdem in frühern Projekten bereits eine bessere Linienführung gezeigt worden ist.

Die erwähnte S-Kurve hat auch einen nachteiligen Einfluss auf die Station Enge; annähernd die halbe Länge aller Stationsgeleise liegt in den Kurven, zudem liegen Anfang und Ende der Station im Tunnel. Die Uebersichtlichkeit der Station leidet hierdurch ausserordentlich; der Betrieb wird erschwert. Die Geleisanlagen sind sehr knapp bemessen; spätere Erweiterungen der Station sind soviel wie ausgeschlossen, denn die eingezwängte Lage im tiefen Einschnitt zwischen hohen Stützmauern und die zwei Tunnelabschlüsse lassen kaum mehr an Vergrößerung denken. Auch die zwei Nebenbahnen, die in die Station eingeführt sind, die Sihltalbahn und die Uetlibergbahn, dürften räumlich ungenügend berücksichtigt sein. Die bei einem derartigen Anschlussbahnhofe erforderlichen Aufstell- und Rangiergeleise fehlen gänzlich, sodass die vorgesehene Einführung der Sihltalbahn-Güterzüge in das Hauptgeleise nicht statthaft ist.

Einen weitern wesentlichen Fehler der Stationsanlage bildet die Stellung des Aufnahmegebäudes am einen Ende der Perrons, eine Anlage, die für eine Durchgangsstation unzulässig ist. Mit dieser Lösung wurde scheinbar erreicht, dass die Station nicht weiter vom Verkehre abgerückt wird, als die bisherige Station Enge. Wenn das Gebäude aber in die richtige Lage, ungefähr in die Mitte der Perrons, gerückt wird, so kommt es bereits so weit ab zu liegen, dass demgegenüber die ältern Projekte, die die Station in die Landoltsche Wiese an der Bedergasse verlegt haben, wieder in den Vordergrund treten müssten, da jene Projekte für das Bahntrace und die Stationsanlage ganz wesentliche Vorteile bieten.

Angesichts dieser Mängel des Traces im Kreise II und der Stationsanlage von Enge kommt die Kommission zu dem Schlusse, dass die verschiedenen Vorschläge des Ingenieur- und Architektenvereines in den Eisenbahnprojekten von 1898 und 1901 noch immer als bessere Lösungen zu bezeichnen sind, und dass zu wünschen ist, die Behörden der Stadt Zürich möchten durch das Tiefbauamt noch weitere Studien in diesem Sinne an Hand nehmen lassen und namentlich bei den bevorstehenden Unterhandlungen mit der Leitung der schweizerischen Bundesbahnen eine bessere Lösung dieser Verhältnisse im Auge behalten.

Für die Eisenbahnkommission
des Zürcher. Ingenieur- und Architekten-Vereines,
Der Präsident: *Paul Ulrich.*»

Zürich, im November 1903.

Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht werden zwei oder drei *junge Ingenieure* von einer grossen englischen Exportfirma für Spinnerei- und Webereimaschinen zu späterer Verwendung in ausländischen Zweiggeschäften. (1354)

Auskunft erteilt *Das Bureau der G. e. P.,*
Brandschenkestrasse 53, Zürich.

Submissions-Anzeiger.

| Termin | Auskunftstelle | Ort | Gegenstand |
|----------|---|---------------------|--|
| 17. Jan. | Linthingenieur-bureau | Glarus | Erstellung von Steinhauarbeiten oberhalb dem Schloss Grynau in einer Gesamtlänge von etwa 500 m. |
| 21. » | Baudirektion der Stadt St. Gallen | St. Gallen | Lieferung von etwa 1200 m Granitrandsteinen von 30/25 cm Querschnitt für die Gemeinde St. Gallen. |
| 23. » | Oberingenieur des Kreises IV der S. B. B. | St. Gallen | Lieferung und Montierung von 14 eisernen Brücken im Gesamtgewicht von 184 t für die zweite Spur Oberwinterthur-Romanshorn. |
| 23. » | Betriebs-Bureau des städtischen Gaswerkes | Schlieren (Zürich) | Lieferung und Aufstellung eines Stationsgasmessers von mindestens 2500 m ³ stündlichem Durchlass für das städtische Gaswerk in Schlieren. |
| 23. » | Sekretariat des Baudepartements | Basel | Schlosser- und Zimmerarbeiten für die Einfriedigungen der Tiergehege für den neuen Tierpark in den Langen Erlen in Basel. |
| 23. » | Buchegger, Gemeinderat | Bernhausen (Thurg.) | Erstellung eines Reservoirs von 50 m ³ Inhalt, Liefern und Legen von 3760 m Gussröhren u. s. w. zur Wasserversorgung der Gemeinde Heldswil. |
| 25. » | Baubureau des Kantonsschulgebäudes | Lugano (Tessin) | Lieferung von Eisenarbeiten für das Kantonsschulgebäude in Lugano (grosse und kleine Dachoberlichter, Treppengeländer u. s. w.) |
| 30. » | N. Diethelm, Gemeindevorstand | Siebnen (Schwyz) | Bau der Schwendenerstrasse auf etwa 2,6 km Länge. |