

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **59/60 (1912)**

Heft 24

PDF erstellt am: **12.07.2024**

### **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.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Die Einführung der linksufrigen Zürichseebahn in den Hauptbahnhof Zürich der S. B. B. — Städtisches Waisenhaus Sonnenberg, Zürich V. — † Ernst Jung. — Miscellanea: Weltelegraphen-Denkmal in Bern. Hauenstein-Basistunnel. Grenchenbergstunnel. Elektrifizierung der Gotthardbahn. Mont d'Or-Tunnel. Schweiz. Wasserwirtschafts-Verband. Prof. Dr. F. Hennings. Ausbau des zweiten Simplontunnels. — Konkurrenzen: Arbeiterwohnhäuser an der Badgasse in Bern. Hypothekar- und

Ersparnkasse in Sitten. Bebauungsplan Mervelet bei Genf. — Nekrologie: Richard Norman Shaw. L. Zedel. — Vereinsnachrichten: Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Technischer Verein Winterthur. Bernischer Ingenieur- und Architekten-Verein. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.

Tafeln 72 bis 75: Städtisches Waisenhaus Sonnenberg, Zürich V.

Band 60.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und unter genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 24.

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

Zu dieser städtebaulich ebenso wichtigen wie interessanten Frage sind seit unserer letzten eingehenden Berichterstattung im Februar und Juni 1911<sup>1)</sup> verschiedene neue Beiträge geliefert worden, die die Sache von zum Teil neuen Gesichtspunkten aus beleuchten. Einmal haben die S. B. B. die von der Eisenbahnkommission des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins vorgeschlagenen Bodenuntersuchungen im Gebiet des Bahnhofes Enge in gründlicher Weise durchgeführt. Unsere Leser erinnern sich, dass wir von den über alles Erwartungen erfreulichen Ergebnissen dieser Sondierungen wiederholt berichten konnten<sup>2)</sup>. Sowohl die Wasserverhältnisse wie die Tragfähigkeit des Bodens erwiesen sich als so günstig, dass die S. B. B. nicht länger zögerten, die technisch ohne unverhältnismässige Schwierigkeiten

mögliche Tieflegung der Bahn mit Beibehaltung der bisherigen Lage des Bahnhofes Enge auch ihrerseits anzuerkennen, indem sie ein bezügliches Projekt ausarbeiteten, das sie, zusammen mit einem Projekt „Grütlistrasse“, zu Anfang dieses Jahres dem Stadtrat übermittelten. Diesen Projekten wird seitens des Stadtrates hauptsächlich der Vorwurf gemacht, dass sie nicht gestatten, die Sihltalbahn in so guter Weise an die S. B. B. anzuschliessen, wie es im städtischen Projekt „Bederstrasse“<sup>3)</sup> der Fall sei. Ferner sei die Beibehaltung der jetzigen Lage des Bahnhofes Enge von Nachteil für den *Bebauungsplan*.

In letzterer Hinsicht ist die durch den *Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein* verkörperte Technikerschaft Zürichs allerdings entgegengesetzter Meinung. Der Verein hat seit 16 Jahren die Tieflegung der linksufrigen Seebahn unter Beibehaltung der jetzigen Lage des Bahnhofes Enge befürwortet<sup>4)</sup>. Er hat schon 1901 seine Meinung durch ein Projekt belegt<sup>5)</sup>, das bezüglich des Bahnhofes Enge mit der neuesten Bearbeitung des Entwurfs übereinstimmt und er hat 1911 nach reiflicher Wiedererwägung durch seine inzwischen veränderte Eisenbahnkommission seine damals ausgesprochene Meinung bestätigt, indem er mit 67 gegen 9 Stimmen die einstimmig gefasste Resolution der Eisenbahnkommission guthiess und zu der seinigen machte<sup>6)</sup>.

Auch das „Eisenbahnkomitee Enge“ (eine Vertretung lokaler Interessenten unter Führung von H. Gossweiler-Landolt, Bauunternehmer) schloss sich vor 10 Jahren dieser natürlichen Lösung an; es liess zur Stärkung seines Standpunkts durch Ingenieur J. Mast ein Gutachten<sup>7)</sup> ausarbeiten, dem wir folgenden Satz entnehmen: . . . „Wie Sie (das

Eisenbahnkomitee) mir auseinandersetzen, befriedigt bis jetzt keines der Verlegungsprojekte in vollem Mass, weil die Station Enge für Zürich nicht in allen Teilen glücklich plaziert werden könnte. Es ist das wieder ein Grund, die Tieflegung im Sinne des Projektes (I) vom Ingenieur- und Architekten-Verein mit Weiterführung im Tunnel bis nach Wollishofen anzustreben, auch wenn dasselbe sogar Mehrkosten gegenüber einem Verlegungsprojekte erfordern würde. . .“ Die Veranschaulichung dieser nicht glücklichen Stationsanlagen in den Verlegungsprojekten finden unsere Leser im Uebersichtsplan Band LVII, Seite 299. Nebenstehende Abbildung 1 zeigt vergleichsweise die Bahnhofplätze nach Grösse und Form, wobei zu beachten ist, dass der Alfred-Escherplatz in dieser Grösse bereits vorhanden ist.

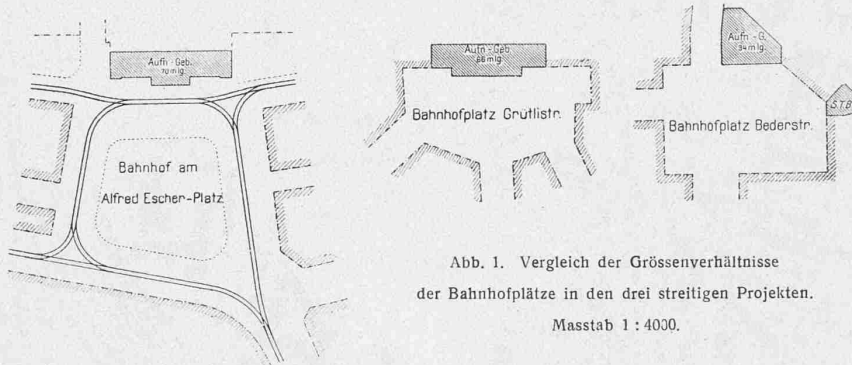


Abb. 1. Vergleich der Grössenverhältnisse der Bahnhofplätze in den drei streitigen Projekten.

Massstab 1 : 4000.

Um die Mängel des Projektes I, soweit sie tatsächlich noch vorhanden waren zu verbessern, soweit sie bloss behauptete sind, zu entkräften, unterzog der Präsident des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins, Arch. Otto Pflughard, gleichzeitig Präsident der Eisenbahn-Kommission des Vereins

und Mitglied des städtischen Baukollegiums, den Entwurf im Einvernehmen mit der S. B. B. einer namentlich in städtebaulicher Hinsicht ergänzenden Bearbeitung. Dabei wurde er unterstützt durch den fachmännischen Rat der Ingenieure Dr. Rob. Moser, Dir. H. Peter, und anderer. Die Bearbeitung der speziell eisenbahntechnischen Pläne besorgte Ing. O. Anderwert von den S. B. B. Aus diesen Studien ergab sich einmal, dass der Anschluss der Sihltalbahn und Uetlibergbahn in Wiedikon statt in Enge bedeutende Vorteile für den Bebauungsplan bringen würde, sodann dass die Stationsanlage Enge am Alfred Escherplatz durch Senkung der Nivellette so gestaltet werden kann, dass die Ueberführung der benachbarten Strassen keine erheblichen Mängel mehr aufweist. Vor allem zeigen aber die Studien Pflughards deutlich, dass mit Rücksicht auf den Bebauungsplan der Stadt die Beibehaltung der gegenwärtigen Lage des Bahnhofes Enge die weitaus vorteilhafteste Lösung darstellt. Dies erhellt schon daraus, dass durch beide Verlegungsprojekte der Weg stadtwärts in Richtung Alpenquai-Bellevue um 300 bis 400 m verlängert wird, während er in Richtung Bleicherweg-Paradeplatz ungefähr gleich bleibt wie bisher (Abbildung 4, Seite 319). Diese Verlängerung müsste unbedingt eine empfindliche Mehrbelastung des schon jetzt zu engen Bleicherwegs und Paradeplatzes zur Folge haben.

Wir bringen nun auf den folgenden Seiten die Pläne dieser Studien, als von allgemeinem fachlichen Interesse, zur Wiedergabe und fügen das Wesentliche aus dem Begleitbericht Pflughards bei. Dabei bemerken wir noch, dass die Eisenbahnkommission des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins (einstimmig<sup>1)</sup>) diesen Arbeiten ihre Zustimmung erteilt hat und dass die Organe der Generaldirektion der S. B. B. nur unwesentliche Korrekturen an den von ihnen geprüften Plänen vorgenommen haben.

<sup>1)</sup> Eines der 15 Mitglieder hat sich nachträglich seine endgültige Stellungnahme noch vorbehalten.

<sup>1)</sup> In Band LVII, Seite 112 und Seite 298, mit vielen Plänen.

<sup>2)</sup> Band LVIII, Seite 206, 301, 326.

<sup>3)</sup> Band LVII, Seite 112 und 156.

<sup>4)</sup> Band XXVII, Seite 130.

<sup>5)</sup> Band XXXVII, Seite 135.

<sup>6)</sup> Band LVII, Seite 247 und 255.

<sup>7)</sup> Der Wortlaut findet sich in Band XXXIX, Seite 37.