

# Strassenbahnschleife Weinbergstrasse in Zürich

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65/66 (1915)**

Heft 25

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-32334>

## **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.

zweckmässige Erschliessung gar nicht anders herbeizuführen ist, als durch reichliche Terrassierung. Dadurch werden dann die Höhenunterschiede innerhalb der einzelnen Baustellen auf das erträgliche Mass zurückgeführt. Um dies besser beurteilen zu lassen, haben wir dem geometrischen Aufriss einen Masstab beigefügt. Uebrigens dürfte schon der spekulative Charakter einer Terrangesellschaft dafür bürgen, dass die Studien zu einem, im Ganzen genommen, möglichst rationalen Entwurf geführt haben. Es ist aber sehr erfreulich und verdient hervorgehoben zu werden, wenn zu solcher Baulandverwertung tüchtige Fachleute herangezogen werden, deren Bestreben es ist, mit dem Guten auch das Schöne zu verbinden, einen weithin sichtbaren neuen Stadtteil so zu gestalten, dass er zum Stadtcharakter passt.

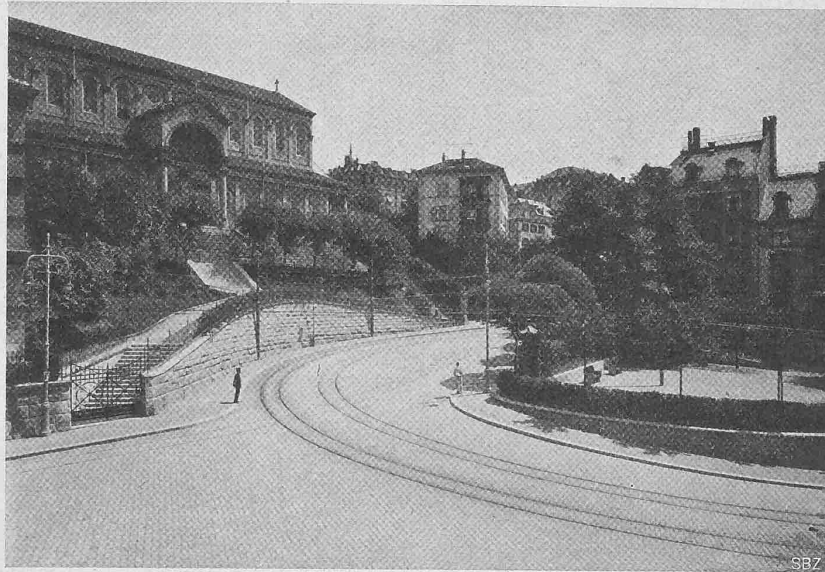


Abb. 3. Strassenbahn-Schleife Weinbergstrasse-Leonhardstrasse in Zürich.

berg- in die Leonhardstrasse in Zürich eingebaute Schleifenanlage vor. In die von der Bahnhofbrücke-Leonhardsplatz her mit 6,5% ansteigende Weinbergstrasse mündet die von der Technischen Hochschule mit ebenfalls 6,5% herabkommende Leonhardstrasse mit entgegengesetzter Gefällsrichtung und unter einem spitzen Winkel von nur 41° ein. Infolge dieser höchst ungünstigen Richtungs- und Steigungsverhältnisse musste bisher die Abzweigung der Strassenbahn durch eine sog. Spitzkehre, d. h. durch Aenderung der Fahrtrichtung bewerkstelligt werden. Um die bei der stets anwachsenden Verkehrsbelastung der beiden wichtigen Bergstrecken immer lästiger werdenden Wendemanöver auszuschalten, entschloss man sich trotz der ziemlich beengten Verhältnisse zum Einbau einer Schleife, gemäss den Zeichnungen in Abb. 1 und 2,

**Strassenbahnschleife Weinbergstrasse in Zürich.**

Als drittes Beispiel städtischer Strassen- und Platzanlagen führen wir hier noch die vor kurzem zur Ueberleitung der zweisepurigen Strassenbahn aus der Wein-

auf die bezüglich der technischen Daten verwiesen sei. Der übrig bleibende Zwickel wurde bei diesem Anlass durch das städtische Gartenbauamt unter Leitung von Herrn Stadtgärtner Rothpletz zu einer Spielplatz-Anlage umgebaut. Durch geschickte Terrassierung und sorgfältige Vermittlung

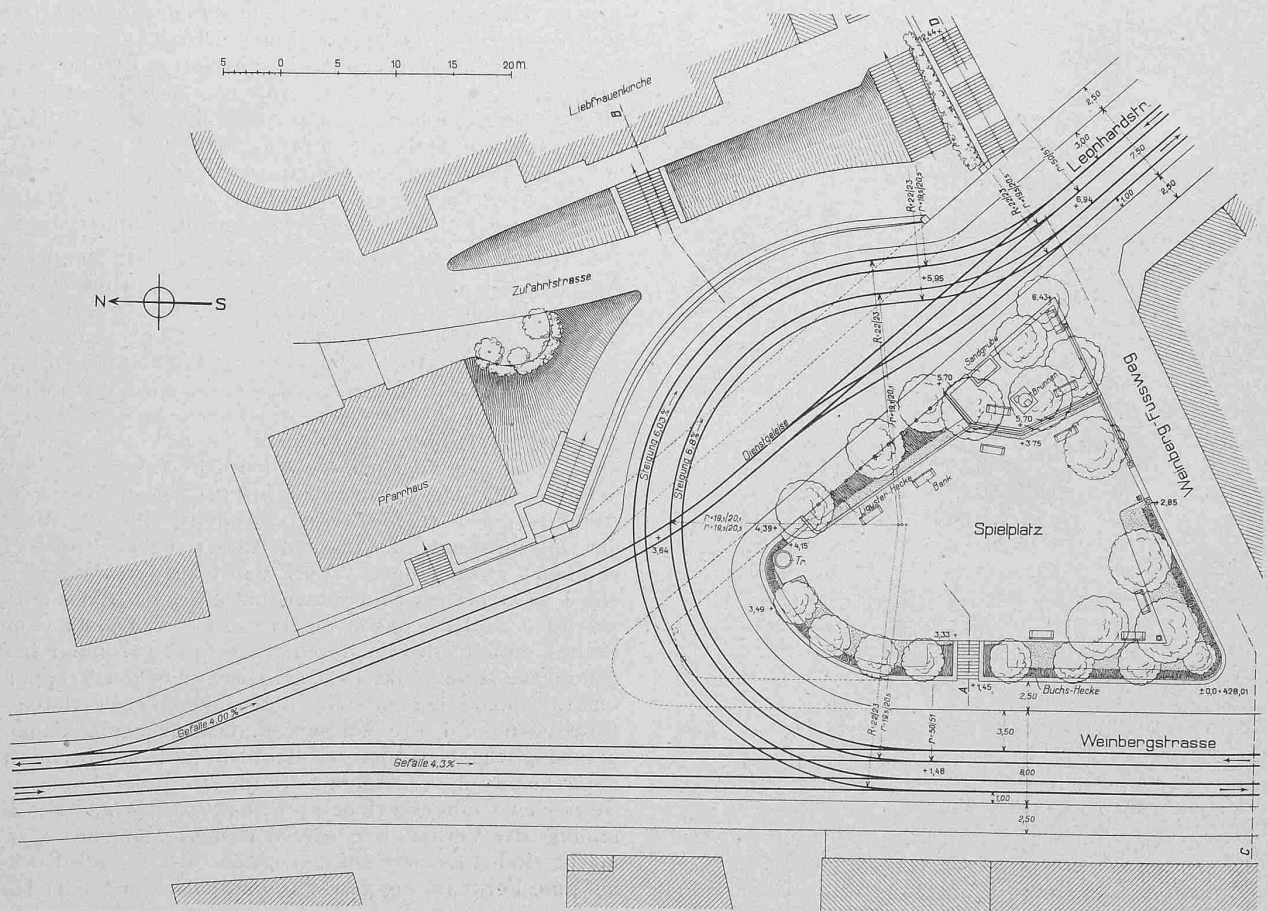


Abb. 1. Strassenbahn-Schleife Weinbergstrasse-Leonhardstrasse in Zürich, mit Platzgestaltung des Zwickels. — Lageplan 1:600.

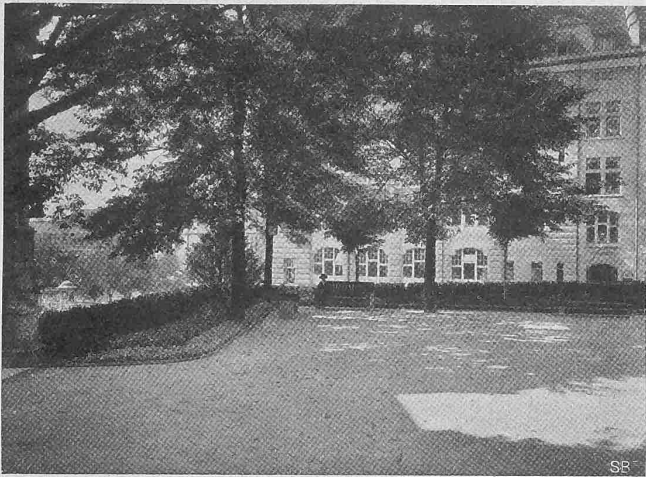


Abb. 6. Spielplatz, gegen die untere Ecke gesehen.

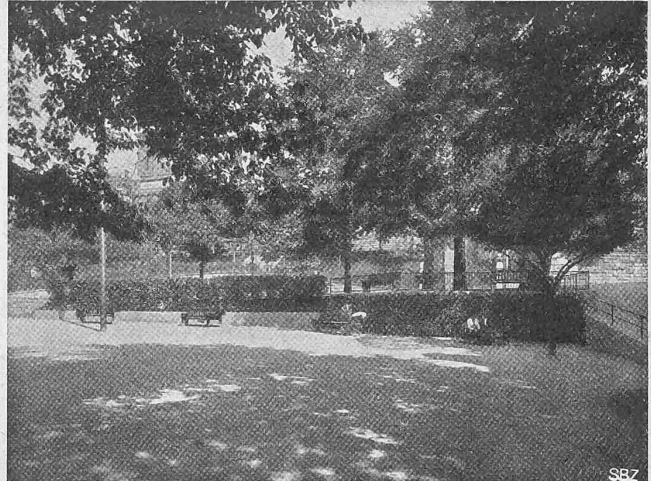


Abb. 7. Spielplatz, gegen die obere Ecke gesehen.

der nicht unbeträchtlichen Höhenunterschiede und Gefälle ist es gelungen, das bekanntlich recht heikle Problem in einer auch dem Auge angenehmen Weise zu lösen. Man wird, wie die Abb. 4 bis 8 (letztere S. 296) erkennen lassen, der Grösse der Höhenunterschiede eigentlich nur

am Weinberg-Fussweg gewahrt. Nach aussen bilden die Einfassung des Platzes über die nur halbhohe, etwas ansteigende Mauerkronen gesetzte Hecken, nach innen aber Blumenrabatten mit Sommerflor, am Rande ohne andere Einfriedigung als niedere Rosen. Es hat sich gezeigt, dass

Abb. 2. Profile A-B und C-D zum Lageplan (Abb. 1).  
Masstab der Profile 1 : 400,

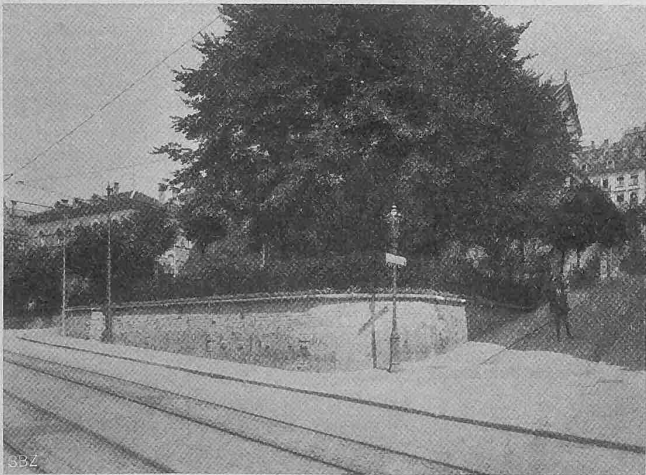
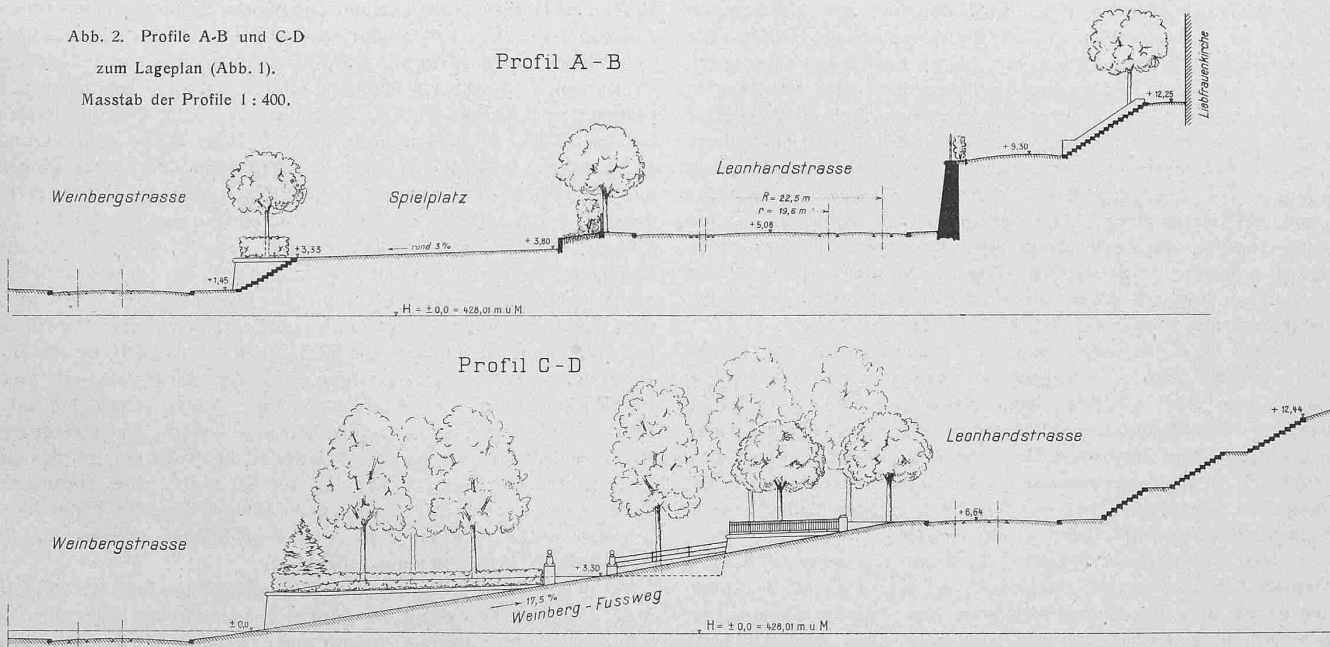


Abb. 4. Untere Ecke, an der Weinbergstrasse.

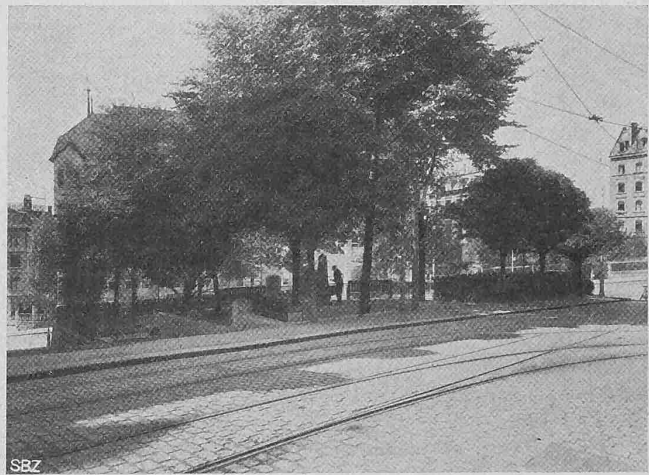


Abb. 5. Obere Ecke, an der Leonhardstrasse.

gut unterhaltene Blumenrabatten, etwas unterstützt von Rosendornen, auch für Kinder als wirksame Einfriedigung vollkommen genügen. Es ist hier durch sachliches Zusammenarbeiten von Strassenbahn, Tiefbauamt und Gartenbauamt eine in jeder Hinsicht gelungene Anlage geschaffen worden.

### Miscellanea.

**Elektrifizierung der S. B. B.** Die von uns in letzter Nummer angekündigte, vom Schweiz. Wasserwirtschaftsverband und dem Schweiz. Elektrotechnischen Verein eingeladene Diskussionsversammlung<sup>1)</sup> hat am 14. d. M. in Bern unter sehr zahlreicher Beteiligung stattgefunden. Ausser den Mitgliedern der genannten Verbände waren zahlreiche Mitglieder der Schweiz. Bundesversammlung, sowie als Vertreter des Bundesrats die Herren Dr. F. Calonder und Dr. L. Forrer, dann die massgebenden Techniker des Eisenbahndepartements und der S. B. B., die hervorragenden Ingenieure aus unsern Eisenbahnkreisen, die Vertreter vieler grossen technischen Verbände u. a. anwesend. Nach Begrüssung durch den Vorsitzenden Prof. Landry hielten die Berichterstatter Obergeringieur *L. Thormann* und Prof. Dr. *W. Wyssling* ihre einlässlichen Referate. Wir behalten uns vor, auf diese wie auf die anschliessende Diskussion zurückzukommen und teilen für heute mit, dass vom Erstgenannten, als Bauleiter der elektrischen Einrichtungen der Lötschbergbahn, nach einer allgemeinen, vergleichenden Zusammenstellung über die bei Bahnbetrieb angewendeten Systeme, die am Lötschberg erzielten praktisch und ökonomisch sehr günstigen Resultate mit dem Einphasensystem ziffernmässig dargelegt wurden. Prof. Wyssling gab als Generalsekretär der „Studienkommission für elektrischen Betrieb der schweiz. Bahnen“ einen gedrängten, klaren Ueberblick über deren eingehende Prüfung der Fragen, die bekanntlich nach jahrelangem Zusammenarbeiten aller unserer berufenen Behörden und Fachleute zu dem Endergebnis kam, das seither am Lötschberg eingeführte System als für unsere Bedürfnisse am besten geeignet nachdrücklich zu empfehlen. Den genannten beiden Referenten schloss sich das Votum von Generaldirektor *O. Sand* an, der in seiner prägnanten Ausdrucksweise die Zusicherung gab, die Schweiz. Bundesbahnen werden nunmehr ohne weiteres Zögern an die Ausführung der Arbeiten am Gotthard gehen, für die der Verwaltungsrat bereits vor zwei Jahren den Kredit von 38,5 Mill. Fr. gewährt habe.

Herr *W. Boveri* hielt den Schlussfolgerungen der beiden Referenten den Wunsch entgegen, bei Festsetzung des zu wählenden Systems auch die Möglichkeit offen zu halten, für künftige Zeiten zu einer allgemein marktfähigen Form der elektrischen Energie zu gelangen. Ihm antwortete Herr Wyssling unter Betonung, dass für die S. B. B. als Hauptkonsument und Hauptproduzent elektrischer Energie im Lande doch in erster Linie ihre eigenen Bedürfnisse in Frage kommen und massgebend sein müssen.

Herr Dr. *Ed. Tissot*, Präsident der Studienkommission, betonte in einem Schlusswort mit Nachdruck, er nehme an, die Versammlung werde aus den beiden Referaten und den Erklärungen der Generaldirektion die Ueberzeugung gewonnen haben, dass die Frage, was deren *technische* Seite anbetreffe, nunmehr endgültig gelöst sei. Mit den wirtschaftlichen und finanziellen Massnahmen zur Verwirklichung des Problems könne auf dieser Grundlage nunmehr vorgegangen werden.

Nach einstimmiger Annahme einer „Resolution“ schloss der Vorsitzende um 4<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Uhr die Tagung.

**Die Wasserversorgung der Stadt Berlin.** Gegenwärtig wird Berlin durch zwei Grundwasserwerke mit Trinkwasser versorgt, nämlich durch das seit 1877 bestehende Tegelwerk und das 1893 in Betrieb genommene Werk Müggelsee. Im Tegelwerk sind nach „Gesundheits-Ingenieur“ zur Gewinnung des Grundwassers vier Brunnengalerien mit insgesamt 140 Brunnen von 35 bis 65 m Tiefe vorhanden, die jährlich 24 Mill. m<sup>3</sup> abgeben. Das Werk am Müggelsee entnimmt das Grundwasser aus drei Brunnengalerien mit zusammen 350 Brunnen von 40 bis 50 m Tiefe und kann im Jahre im Mittel 36 Mill. m<sup>3</sup> liefern. In beiden Werken wird das Wasser, vor der Filtration, in Rieselerkammern einer Enteisung unterzogen. Von den Werken wird es zunächst in hochgelegene Zwischenwerke, bei Charlottenburg und Lichtenberg, gepumpt, die es dann an das

<sup>1)</sup> Mit der, entgegen geflüsserten Vermutungen, der Vortrag vom 8. d. M. im Zürcher Ing.- und Arch.-Verein in keinerlei Zusammenhang stand.



Abb. 8. Blick vom Weinbergfussweg über den Spielplatz.

Rohrnetz abgeben. Im Entstehen begriffen ist ein neues Werk für 14 Mill. m<sup>3</sup> Jahresleistung in der östlich von Berlin gelegenen Wulheide, bei dem die Wasserentnahme aus zwei Galerien mit insgesamt 210 bis 240 Brunnen erfolgen soll, und dessen Inbetriebsetzung ursprünglich schon für 1914 in Aussicht genommen war. Ferner ist bei Heiligensee an der Havel ein weiteres Grundwasserwerk für 30 Mill. m<sup>3</sup> Jahresleistung geplant. Die Kosten für diese beiden neuen Anlagen sind, ohne Landerwerb, auf 43 Mill. Franken veranschlagt.

**Pont Butin in Genf.** Der Entscheid für das zur Ausführung zu wählende Projekt ist nunmehr erfolgt und zwar zugunsten des prämierten Entwurfes Nr. 29, abgebildet auf Seite 211 des letzten Bandes (8. Mai 1915), Verfasser Ing. J. Bolliger & Cie., Zürich und Arch. Garcin & Bizot in Genf. Die Wünsche der Genfer gingen auf ein Projekt mit grossem Bogen (Nr. 7 oder 53), die S. B. B. dagegen wollten keinen grossen Bogen, sondern gaben der Viadukt-Lösung (Nr. 15 oder 19) den Vorzug. Das wollten wieder die Schiffsfreunde nicht, und so einigte man sich schliesslich auf einen gut eidgenössischen Kompromis mit zwei Oeffnungen über dem Fluss und einem Pfeiler in Flussmitte. Unter diesen Entwürfen beliebte dann der obenerwähnte, der bei der Ausführung nur unwesentliche Aenderungen erfahren soll. Das ganze Bauwerk wird, mit Rücksicht auf eine Uferausgleichung, etwas gegen das linke Ufer (auf unserer Ansicht nach rechts) verschoben. Am linksufrigen Brückenkopf wird der niedere Anfahrviadukt durch einen Erddamm ersetzt. In welchem Umfang für die Strassenbrücke Eisenbeton zugelassen werden soll, ist noch nicht entschieden. Die Fundationsarbeiten sollen demnächst in Angriff genommen werden, da die Brücke Ende 1918 vollendet sein muss.

**Kantonale Blinden- und Taubstumm-Anstalt Zürich.** Das auf dem Entlisberg in Zürich 2 neuerstellte Heim für die kantonale Anstalt für Versorgung und Erziehung von Taubstummen und von Blinden ist mit einer den Zeitläufen angepassten einfachen Feier am 9. Dezember d. J. seiner Bestimmung übergeben worden. Der vom Kantonsbaumeister *H. Fietz* entworfene und ausgeführte Bau ist dem für die neue Anstalt zu Grunde gelegten, sorgfältig durchgearbeiteten Programm in allen Teilen sorgfältig angepasst worden. Wir können unsern Lesern die ausführliche Darstellung des Gebäudes in gleicher Weise, wie uns solche auch bisher bei Hochbauten des Kantons Zürich durch das Entgegenkommen der Baubehörden stets ermöglicht worden ist, in Aussicht stellen, sodass wir uns für heute auf diese kurze Mitteilung beschränken dürfen.

### Nekrologie.

† **H. Blancpain.** Aus Freiburg erhalten wir die Mitteilung, dass am 20. Mai d. J. Ingenieur Henri Blancpain, Leutnant im Fliegerkorps der französischen Armee, nordöstlich von Arras bei einem Erkundungsflug gefallen ist.

Henri Blancpain, aus Villeret im Berner Jura stammend, wurde am 6. Juli 1867 geboren. Aus der Volksschule in Villeret ging er an das Collège St. Michel in Freiburg über, machte dann das Technikum in Winterthur durch und bezog im Oktober 1890 die Eidg.