

Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **15/16 (1890)**

Heft 26

PDF erstellt am: **21.07.2024**

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.

INHALT: Die rechtsufrige Zürichseebahn von Tiefenbrunnen bis zur Einmündung in den Bahnhof Zürich. Nach einem Vortrag von Hrn. Obering. R. Moser. (Schluss). — Wettbewerb für den Bau „de Rumine“ in Lausanne. IV. — Ueber die Fortpflanzung der Spannungen in elastischen Körpern. Von Prof. Ritter in Aachen. — Miscellanea: Internationale electrische Ausstellung in Frankfurt a. M. Der IV. internationale Binnenschiffahrts-Congress. Schwebende Drahtseilbahnen. Jungfrau-Bahn. Vortheilhafteste Höhe für Bogenlampen. Die XXI. Generalversammlung der G. e. P. in Schaffhausen. Architektur-Ausstellung in Turin. Die Berner oberländer-Thalbahnen. Der Verein deutscher Ingenieure. Die Vollendung des Hauptthurmes vom Münster zu Ulm. — Vereinsnachrichten. Stellenvermittlung.

Hiezu eine Lichtdruck-Tafel: Wettbewerb für den Bau „de Rumine“ in Lausanne. Erste Prämie. Motto: „Nous“. Verfasser: Henri Legrand und Gaston Leroy, Architekten in Paris. Perspective.

Abonnements-Einladung.

Auf den mit dem 6. Juli beginnenden XVI. Band der „Schweizerischen Bauzeitung“ kann bei allen Postämtern der Schweiz, Deutschlands, Oesterreichs und Frankreichs, ferner bei sämtlichen Buchhandlungen, sowie auch bei HH. Meyer & Zeller in Zürich und bei dem Unterzeichneten zum Preise von 10 Fr. für die Schweiz und 12,50 Fr. für das Ausland abonniert werden. Mitglieder des schweiz. Ingenieur- und Architektenvereins oder der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker geniessen das Vorrecht des auf 8 Fr. bzw. 9 Fr. (für Auswärtige) ermässigten Abonnementspreises, sofern sie ihre Abonnementserklärung einsenden an den

Zürich, den 28. Juni 1890.

Herausgeber der Schweizerischen Bauzeitung:

A. Waldner, Ingenieur

32 Brandschenkestrasse (Selnau), Zürich.

Die rechtsufrige Zürichseebahn von Tiefenbrunnen bis zur Einmündung in den Bahnhof Zürich.

Nach einem Vortrag von Herrn Oberingenieur R. Moser, gehalten im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein am 26. März 1890.

(Schluss)

Um mit den Varianten vollständig abzuschliessen, möge gleich hier die Rede sein von dem *Project des Herrn Controlingenieur Glauser*.

Herr Glauser hält am Princip der kürzesten Linie, also an der directen Einführung in den Bahnhof fest und sucht die hieraus sich ergebenden Schwierigkeiten, wie sie auf Seite 152 erwähnt wurden, dadurch zu umgehen, dass er die neue Linie nicht im Niveau der jetzigen Anlage in die Halle führt, sondern 4 m höher und dass er sodann die sämtlichen Hallengeleise und einen Theil des äusseren Bahnhofs um ebensoviele hebt.

Durch eine solche Anordnung liessen sich nun allerdings die Niveauübergänge an der Niederdorfstrasse und auf dem Bahnhofplatz beseitigen, allein es würde damit auch einer gänzlichen Umgestaltung des Empfangsgebäudes gedenken, nach deren Durchführung der Verkehr ausschliesslich durch Treppenanlagen vermittelt würde. In Deutschland sind in neuerer Zeit bei einigen Durchgangsbahnhöfen solche Treppenanlagen ausgeführt worden, und es lässt sich nicht bestreiten, dass sie nach gewissen Richtungen und bei entsprechender Gestaltung der localen Verkehrsverhältnisse eine Reihe von Vorzügen aufzuweisen haben. Aber auch in Deutschland hat das ursprüngliche System, wie es von Herrn Glauser in Vorschlag gebracht wurde, schon manche Abänderung, man kann sagen, Abschwächung erlitten, indem zuerst Abtritte, dann Post und Telegraph und bei noch späteren Ausführungen Wart- und Restaurationssäle in die obere Ebene gebracht wurden, alles zum Zwecke grösserer Bequemlichkeit des reisenden Publikums, das eben an dem vielen Treppensteigen keinen Geschmack findet.

Beim Bahnhof Zürich haben wir es nun aber, trotz der Einführung der rechtsufrigen Zürichseebahn, nicht mit einer „Durchgangsstation“ zu thun, sondern der Bahnhof bleibt nach wie vor „Kopfstation“ und in solchen lässt sich der Dienst in ganz ausserordentlich übersichtlicher und einfacher Weise auf ein und derselben Ebene organisiren. Gegenwärtig besteht der grösste Uebelstand darin, dass die Geleisanlage in der Halle diejenige einer Kopfstation wirklich ist, während das Gebäude selbst für eine Durchgangsstation disponirt ist. Die hieraus resultirenden Verkehrscomplica-

tionen lassen sich aber beseitigen ohne zu Treppenanlagen Zuflucht nehmen zu müssen.

Eine Hebung der Hallengeleise, wie Herr Glauser dies verlangt, ohne entsprechende Abänderung der Niveaueverhältnisse im übrigen Theil der Bahnhofanlage, ist sodann ganz undenkbar. Nicht nur würde ein gewaltiges Verkehrshemmniss geschaffen und der jetzt schon beengte Bahnhof in zwei Hälften getheilt, wobei links in die Tiefe die Locomotiv- und Wagenremisen, sowie der Rohmaterialbahnhof, rechts der Eilgut- und die Stückgüter-Schuppen zu liegen kämen, sondern es wäre auch die Ausführung während des Betriebes mit ganz unlösbaren Schwierigkeiten verbunden.

Aus den angeführten und andern Gründen mehr hat denn auch die Idee des Herrn Glauser nirgends Anklang und Unterstützung gefunden, obschon sie den Behörden schon vor längerer Zeit bekannt gegeben war.

Das **definitive Project**, wie es im Situationsplan Seite 142 eingezeichnet ist, biegt bald hinter dem Polytechnikum nach links ab, so dass eine directe Unterfahrung der Neubauten oberhalb der Weinbergstrasse vermieden wird, geht unter dem Nebengebäude der „Sonne“ in Unterstrass durch, kreuzt bei der Abzweigung des Drahtschmidli-Fussweges die Wipkingerstrasse, folgt dieser auf eine Länge von etwa 100 m, gelangt dann auf das rechte Ufer des Wasserwerkcanals, umzieht das Pumpwerk im Letten, geht südlich von der Seidenwebschule an dieser vorbei, überschreitet die Limmat etwa 200 m oberhalb der bestehenden Eisenbahnbrücke, kreuzt den Sihlquai und trifft bei der Durchfahrt der Limmatstrasse durch den Winterthurer Damm mit diesem zusammen. Die Tunnelmündung befindet sich beim Drahtschmidli, unmittelbar hinter der Wipkingerstrasse.

Um eine rationelle Gestaltung des Bahnhofs Zürich zu ermöglichen, ist die **Verlegung der Linie in der Richtung nach Oerlikon** vorgesehen in der Weise, dass diese bei der Limmatbrücke nach rechts abbiegt und dann in einer Contrecurve die Geleise des Rangirbahnhofs in deren unterm Theil, beim Rauhenstein, überschreitet; die Linie gelangt hierdurch auf die rechte Seite der von Altstetten kommenden Geleise.

Die rechtsufrige Zürichseebahn folgt der abgeänderten Winterthurer Linie auf der ganzen Strecke, natürlich in entsprechender tieferer Lage, und gelangt so zwischen die Aarauer und Winterthurer Geleise.

Rechts von letztern befindet sich allein das Geleise der linksufrigen Zürichseebahn, welches auf eine kurze Strecke etwas gegen Süden verschoben werden muss.

So werden sämtliche sechs Personengeleise schon vor der Langstrasse zusammengefasst und von da an parallel und auf gleichem Niveau in die Halle des Bahnhofgebäudes geführt. Ihre