

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 59/60 (1912)
Heft: 24

Inhaltsverzeichnis

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 06.02.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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

Ersparniskasse 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 1911¹⁾ 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 Bahnhofs Enge in gründlicher Weise durchgeführt. Unsere Leser erinnern sich, dass wir von den über alles Erwartungen erfreulichen Ergebnissen dieser Sondierungen wiederholt berichten konnten²⁾. 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 Bahnhofs 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“³⁾ der Fall sei. Ferner sei die Beibehaltung der jetzigen Lage des Bahnhofs 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 Bahnhofs Enge befürwortet⁴⁾. Er hat schon 1901 seine Meinung durch ein Projekt belegt⁵⁾, das bezüglich des Bahnhofs 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 machte⁶⁾.

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 Gutachten⁷⁾ 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.

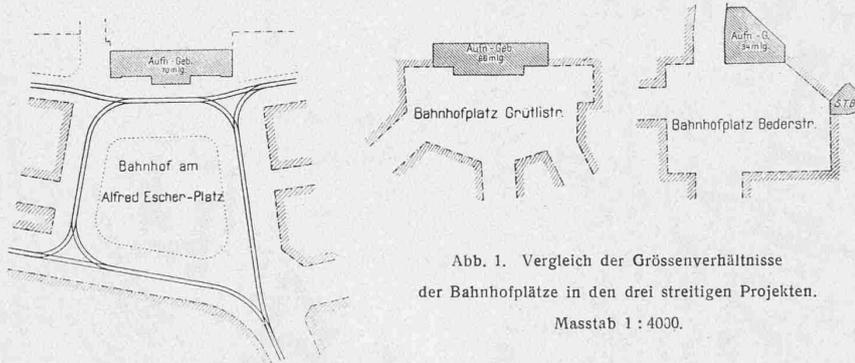


Abb. 1. Vergleich der Grössenverhältnisse der Bahnhofplätze in den drei streitigen Projekten.

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 Pfleghard*, 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 *Pfleghards* deutlich, dass mit Rücksicht auf den *Bebauungsplan* der Stadt die Beibehaltung der gegenwärtigen Lage des Bahnhofs *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 *Pfleghards* bei. Dabei bemerken wir noch, dass die Eisenbahnkommission des Zürcher Ingenieur- und Architekten-Vereins (einstimmig!) 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.

¹⁾ Eines der 15 Mitglieder hat sich nachträglich seine endgültige Stellungnahme noch vorbehalten.

¹⁾ In Band LVII, Seite 112 und Seite 298, mit vielen Plänen.

²⁾ Band LVIII, Seite 206, 301, 326.

³⁾ Band LVII, Seite 112 und 156.

⁴⁾ Band XXVII, Seite 130.

⁵⁾ Band XXXVII, Seite 135.

⁶⁾ Band LVII, Seite 247 und 255.

⁷⁾ Der Wortlaut findet sich in Band XXXIX, Seite 37.