

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 67/68 (1916)
Heft: 20

Artikel: Abänderung der Baulinien zwischen der Bahnhofstrasse und Sihlbrücke in Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-33109>

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: 16.05.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Es kommt auch hier wieder Holzkonstruktion System Hetzer zur Anwendung, nachdem sich diese Bauweise in Bern bewährt hat. Um Betriebsstörungen zu vermeiden, ist die Geleiseanlage so anordnet, dass die Einfahrt in alle Remisengeleise mit oder ohne Benutzung der Drehscheibe (von $D = 20\text{ m}$) möglich ist. Die Bekohlung der Lokomotiven ist auf mechanischem Wege vorgesehen, woraus eine jährliche Ersparnis von 45000 Fr. gegenüber der bisherigen Handbekohlung errechnet wird. Soviel zur Orientierung über die neue Lokomotivremise für die, eingerechnet die erheblichen, durch den Bau bedingten Landerwerbungen, Nebenarbeiten und Einrichtungen, der Verwaltungsrat insgesamt 4,46 Millionen Fr. bewilligt hat. Mit der Ausführung soll alsbald begonnen werden.

Die Erweiterung des Güterbahnhofs.

Wie dem Plan Abb. 3 (S. 233) zu entnehmen, beruht er auf dem Grundsatz der Verschiebewegungen in nur einer Richtung und zwar Ost-West. Alle Güterzüge kommen an bei der Hardstrasse in den beiden Ankunftsgruppen A bzw. B, die in je einem Hauptablaufberg bei der Herdernstrasse auf Kote rund 410 endigen. Von hier erfolgt die Zerlegung der ankommenden Züge in die einzelnen Bestimmungsrichtungen; die derart geordneten Wagen werden über je einen weiteren Ablaufberg in die folgende Gruppe nach Reihenfolge der Stationen einer bestimmten Richtung geordnet und gelangen schliesslich in die Abfahrtsgruppe A bzw. B. Da diese auf etwa 400 m ü. M. liegt, steht für die Verschiebewegung ein Gesamtgefälle von etwa 10 m zur Verfügung, sodass die Ablaufberge nur einseitiges Gefälle von 10‰ aufweisen und auch den Ordnungsgruppen noch eine wirksame Neigung gegeben werden kann. Schienenkrenzungen der Durchlaufgeleise wie z. B. 11 und 12 mit den Rangiergeleisen werden vermieden.

Zur Entlastung der Strecke Zürich-Oerlikon ist talabwärts des bestehenden ein neuer Oerlikoner-Tunnel projektiert, mit dem

die Geleise der Gruppe B (gegenüber der Lokomotiv-Werkstätte) in Verbindung gebracht werden; die Güterzüge von und nach Letten erhalten ein besonderes Verbindungsgeleise mit dieser Station. Der neue, zweigeleisige Oerlikon-Tunnel wird auch von den Personenzügen Richtung Schaffhausen benützt, sodass die Strecke Zürich-Oerlikon für den Personenverkehr bis zur Einfahrt in Oerlikon effektiv viergeleisig sein wird.

Auf die zur Durchführung der einheitlichen Bewegungsrichtung z. B. im Badischen Bahnhof Basel¹⁾ angewendeten umfangreichen Schleifen will man verzichten und dafür in Kauf nehmen, dass der West-Ost-Verkehr in Richtung Baden-Wiedikon den Bahnhof im ganzen dreimal, wovon zweimal auf dem Durchlaufgeleise, durchfährt. Zweimal die ganze Länge durchlaufen muss der Verkehr der Richtungen Baden-Affoltern und Oerlikon-Wiedikon. Die gegen Norden unschwer zu erweiternden Anlagen des Verschiebebahnhofs sind für einen täglichen Verkehr von 3000 Wagen bemessen.

Der weitere Verlauf der Geleisegruppe B gegen Oerlikon und Letten samt dem neuen Oerlikoner Tunnel sind eingezeichnet in der Verkehrskarte 1:25 000 der Unterlagen zum *Bebauungsplan-Wettbewerb Zürich und Vororte*; die Bewerber finden dort noch Gelegenheit zu diesem oder jenem Verbesserungsvorschlag.

Abänderung von Baulinien zwischen der Bahnhofstrasse und der Sihlbrücke in Zürich.

Das untenstehend wiedergegebene vom Stadtrat gutgeheissene Operat des städtischen Tiefbauamtes²⁾ bilden wir, im Anschluss an unsere Erörterung der Bahnhofserweiterung, hier ab zur Kenntnisnahme Derer, die sich für den Bauabwettbewerb interessieren. Im Gegensatz zu dem klaren Verlauf von Bahnhofstrasse und Löwenstrasse ist das Gassengewirre zwischen diesen beiden und der Sihlstrasse aus Erwägungen der Verkehrsbedürfnisse nicht verständlich. Der Grund dafür wird klar, wenn man sich ihre Entstehung vergegenwärtigt: In der ersten Stadtbefestigung Zürichs, aus dem X. Jahrhundert, lag der westliche Stadteingang noch wie ursprünglich am unteren Ende der Augustinergasse; dorthin zog sich in gerader Richtung der Verkehrsweg von der Badenerstrasse-Sihlbrücke an den Kapellen St. Stephan und St. Anna vorbei zum Stadttor und durch die Augustinergasse gegen Weinplatz und Peterhofstatt; St. Peter war die Mutterkirche von Wiedikon und Aussersihl. Die nordwestliche Umwallung lief damals durch die Kuttelgasse-Fortunagasse an den Nordrand des Lindenhofs. Erst die zweite Befestigung, im XIII. Jahrhundert, verlegte diesen Stadteingang nach dem Rennweg, wohin dann auch der Verkehrsweg von der Sihlbrücke durch die gegen Norden abgelenkte Sihlstrasse gelenkt werden musste. Das mag bei der unveränderten Lage der Sihlbrücke die, nun „versteinerte“ Krümmung der Sihlstrasse erklären. Die Sihlstrasse oder, wie sie wenig geschmackvoll umgetauft worden ist, „Uraniastrasse“, ist vollends nicht durch das Verkehrsbedürfnis in ihrer Gegenkrümmung bestimmt worden. Sie folgt ganz einfach dem Lauf des durch die Bodenform bedingt gewesenen frühern Sihlkanales, der ehemals von



Abänderung von Baulinien zwischen Bahnhofstrasse und Sihlbrücke. — Masstab 1:5000.

Legende: Richtung 1 Predigerplatz, 2 Badenerstrasse, 3 Hohlstrasse-Güterbahnhof, 4 Peterstrasse-Paradeplatz, 5 Paradeplatz, 6 Bürkliplatz, 7 Leonhardplatz, 8 Eilgut und Güterbahnhof (vergl. Abb. 1 u. 2, S. 230 u. 231 !).

¹⁾ Vergl. dessen Darstellung in Bd. LXIV, S. 219 (14. Nov. 1914).

²⁾ Vergl. Protokoll des Z. I. A. V. auf Seite 236 dieser Nummer.

