

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 28 (1912)

Heft: 40

Artikel: Umbau der linksufrigen Zürichseebahn

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-580537>

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: 18.03.2025

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

die Privaten, die Architekten, die Fabriken (Wohnkolonien), Baugenossenschaften usw. als Aussteller hinzuweisen.

Unter Nr. VIII sind auch Beiträge aus kleinen Gemeinden möglich.

Diesem Programm wurde allseitig zugestimmt.

Herr Ingenieur Jegher hat sich die Ausstellung so gedacht, daß die gleichartigen Pläne der einzelnen Städte eingerahmt werden von den wichtigsten statistischen Erhebungen, sodaß ein Vergleich leicht möglich ist. Auf die „Rahmen“ der für die einzelnen Städte abgeteilten Felder wären zugehörige Photographien u. dgl. aufzuhängen.

Während die erste Frage — Bericht des Untergruppenkomitees über die Vorarbeiten und Festsetzung des Programms — ohne weiteres genehmigt, und die zweite — Ausmittlung des mutmaßlichen Platzbedarfes — verschoben wurde, erhob sich wegen der Beschlußfassung über die Frage, ob eine Kollektivausstellung zu veranstalten sei, eine lebhaft ausgesprochene Meinung über den Umfang dieser Kollektivausstellung und über die Art der Sonderausstellung einzelner Städte. Herr Stadtrat Jmer-Schneider aus Genf stellte die Anträge:

1. Es soll für jede in der Gruppe 44 der Landesausstellung sich beteiligende Stadt ein den Wünschen der betreffenden Baudirektion möglichst entsprechender Raum vorgesehen werden, in dem alle die bauliche Entwicklung der Stadt illustrierenden Ausstellungsobjekte vereinigt werden.

2. Die derart in ein und derselben Halle angeordneten Ausstellungen sollen zusammen eine Kollektivausstellung der städtischen Baudirektionen bilden, die unter Leitung des Gruppenkomitees steht, wobei aber die Baudirektoren der einzelnen Städte freie Hand behalten, ihre bezüglichen Ausstellungen nach eigenem Ermessen anzuordnen, unter möglichst genauer Beobachtung des vom Gruppenkomitee aufgestellten Programms.

Der Antragsteller will damit jeder Stadt Gelegenheit geben, Platz zu bekommen für Bilder von verschwundenen Bauten, für Modelle neuer und geplanter Quartiere, Umbauten, Brücken usw. Diese Sonderausstellungen sollen die ausgestellten Pläne ergänzen, erklären und verdeutlichen. Das würde einen Anziehungspunkt bilden für die Nichtfachleute, die wenigstens 95 % der Besucher ausmachen.

An der Diskussion beteiligten sich die Herren Architekt Häfeli, Ingenieur Jegher, Regierungsrat Stöcklin-Basel, Stadtrat Dr. Klöti, Zürich. Es wird zugegeben, daß der Antrag Jmer-Schneider in den Grundgedanken gut, in den Einzelheiten aber nicht auf dieser Grundlage durchführbar sei. Man einigt sich dahin, daß die in den Punkten II bis VI oben angeführten Ausstellungsgegenstände unbedingt nach dem Programm auszustellen, die in den Punkten I, VII und VIII genannten aber frei gegeben seien; immerhin ist das Ganze als einheitliche und Kollektivausstellung durchzuführen.

Es wurde endlich beschlossen, das Protokoll dieser Sitzung zu vervielfältigen, allen Verbandsstädten zuzustellen und ihnen für die Anmeldung eine letzte Frist bis 15. Januar 1913 einzuräumen.

Dem Programm nach, das als glückliche Lösung anerkannt wurde, zu schließen, kann diese Sammelausstellung des Städtebaues eine Sehenswürdigkeit für sich werden. Es liegt jetzt an den Städten, sich lebhaft und mit vorzüglichen Gegenständen zu beteiligen.

Umbau der linksufrigen Zürichseebahn.

Der Umbau der linksufrigen Zürichsee-Bahn, Strecke Wollishofen-Zürich-Hauptbahnhof, ist bereits seit vielen

Jahren für die Verkehrsinteressen Zürichs eine hochbedeutende Frage geworden. Die Station Enge mit ihrem gewaltigen Personenverkehr, genügt den heutigen Verkehrsbedürfnissen nicht mehr. Ihre Geleise- und Güteranlagen müssen erweitert und das Aufnahmsgebäude vergrößert werden. Für eine rasche und leichte Abwicklung des Personenverkehrs müssen zwischen den Geleisen Einstiegeperrons angelegt werden. Im weiteren sind die zahlreichen Niveauübergänge der städtischen Straßen über die Bahnstrecke Enge bis Hauptbahnhof dem Straßenverkehr äußerst hinderlich und muß daher auf deren Beseitigung getrachtet werden.

Die Frage des Umbaus der Linie Wollishofen-Zürich-Hauptbahnhof wurde bereits im Jahre 1896 aufgeworfen. Sie ist seither eingehend studiert worden und hat im Jahre 1911 zu einem vom Tiefbauamt Zürich im Benehmen mit den Schweiz Bundesbahnen ausgearbeiteten Projekte geführt, wonach die Bahn von Wollishofen bis Wiedikon in zwei längeren, weiter gegen den Ulliberg hin gelegenen Tunneln geführt hätte, zwischen welchen dann die Station Enge in tiefem Einschnitt als eine jedenfalls nicht sehr günstig gelegene Station hätte erstellt werden müssen.

Dieses Projekt wurde dann vom zürcherischen Ingenieur- und Architektenverein beanstandet und die Anlage einer Tiefbahn auf bestehendem Trace lebhaft befürwortet, wodurch die derzeitigen Verhältnisse am wenigsten verletzt und zugleich eine rationelle und wahrscheinlich noch billigere Lösung sich ergeben würde. Die Frage war einzig noch die, ob der nahegelegene See die Anlage einer Tiefbahn auf bestehendem Trace erlaube und dabei eine richtige Kanalisation noch möglich sei. Um über diesen Punkt sich Klarheit zu verschaffen, wurden im ganzen Gebiete der derzeitigen Station Enge gründliche Sondierungen durchgeführt. Die zahlreichen aufgeworfenen Gräben im dortigen Stationsareal zeugen heute noch von der umfangreichen Arbeit. Das Ergebnis dieser Untersuchungen war, daß eine Tieferlegung der Bahn sowohl mit Hinsicht auf die Tragfähigkeit des Bodens, wie auf die Wasserverhältnisse sich ohne bedeutende Schwierigkeiten durchführen läßt.

Im Hinblick auf dieses äußerst günstige Ergebnis wurde nun von den Schweiz Bundesbahnen gemeinsam mit der Eisenbahnkommission des zürcherischen Ingenieur- und Architektenvereins ein solches Projekt für die Tiefbahn auf bestehendem Trace ausgearbeitet. Die Bahn beginnt kurz nach der Station Wollishofen zu fallen, verläßt auf eine kurze Strecke das bisherige Trace, indem sie in einem Tunnel nach der jetzigen Station Enge führt. Der neue Bahnhof Enge, für welchen zwischen den bedeutend vermehrten Geleiseanlagen Einstiegeperrons mit schienenfreiem Zugang vorgesehen sind, wird auf demselben Platze erstellt, wo sich der derzeitige befindet, nur kommen die Geleise ca. 4 m tiefer zu liegen als gegenwärtig. Von hier zieht sich die Bahn weiter als Tiefbahn nach Wiedikon, dessen Station ebenfalls als Tiefbahnstation ausgebildet wird, um dann von hier in den Hauptbahnhof einzumünden. In die Station Wiedikon sollen auch die Sihltalbahn und die Ullibergbahn eingeführt werden.

Die Beibehaltung der Station Enge in ihrer bisherigen Lage hat nach obgenanntem Bericht ganz bedeutende Vorteile. Es wird dadurch am wenigsten an den bestehenden Verhältnissen gerüttelt, sowohl hinsichtlich des privaten Rechtes wie Gewohnheit und Bequemlichkeit des Publikums. Bei keinem andern Projekte wird es möglich sein, einen so großen und schönen Bahnhofsvorplatz zu schaffen wie der gegenwärtige Bahnhofplatz es ist. Alle übrigen projektierten Bahnhofplätze würden nicht halb so groß. Die Überbauung des jetzigen Bahn-

hofareals und des Vorplatzes mit Blockbauten würden das Bild und den Charakter der Gegend sehr beeinträchtigen.

Damit ist nun die Bahnhoffrage in Enge zu einem glücklichen Abschluß gelangt und wird wohl in kurzer Zeit mit dem längst ersehnten Umbau der Linie Wollishofen-Zürich-Hauptbahnhof begonnen werden können.

Über das projektierte Arbeiterviertel an der Badgasse in Bern

wird dem „Bund“ berichtet:

Die Gemeinnützige Baugenossenschaft Bern hatte auf Ende 1911 ein gezeichnetes Kapital von 294,000 Fr. zu ihrer Verfügung, wozu sich der Beitrag der Gemeinde in der Höhe von 50,000 Fr. gefüllt. Die meisten Häuser an der Badgasse, deren rationalen Umbau die Gesellschaft beabsichtigt, sind bereits in ihrem Besitz, so daß zu einer Plankonkurrenz geschritten werden konnte. Die eingelaufenen Projekte sind gegenwärtig im Foyer des Kasino (Eingang Herrengasse) der allgemeinen Besichtigung zugänglich gemacht worden. Zwei Entwürfe haben Preise von je 1800 Fr. erhalten; es sind dies die Projekte Nr. 4 (Herren Rybi & Salchli) und Nr. 5 (Herren H. Ziegler & R. Greuter). Die Projekte Nr. 6 (Herr R. In der Mühle) und Nr. 10 (Herren G. Schneider & H. Hindermann) sind mit Preisen von je 1200 Fr. ausgezeichnet worden.

Eine gerechte Beurteilung der einzelnen Entwürfe ist natürlich nur möglich, wenn man alle in Betracht fallenden Faktoren berücksichtigt. Bei unserm kurzen Rundgang kann es sich nur darum handeln, über die ästhetische Seite der verschiedenen Lösungen einige Eindrücke wiederzugeben. Das Projekt, das als das weitest interessante angesprochen werden muß, ist dasjenige des Herrn In der Mühle (Nr. 6; Motto: „Stadt-bild“). Als gewichtigstes Bedenken dagegen wird wohl die ungenügende Raumausnutzung bezeichnet werden. Demgegenüber aber weist das Projekt eminente Vorzüge in ästhetischer und hygienischer Beziehung auf.

Während fast alle Entwürfe eine zwiefache Häuserreihe vorsehen, begnügt sich dieser mit einer einfachen, durch keine Vorbauten unterbrochenen Häuserreihe, die, um den Eindruck des Langweiligen zu vermeiden, zweimal etwas ausbiegt und dadurch ein Gepräge altstädtischer Unregelmäßigkeit bekommt. Die Linie der Dächer steigt sogar dreimal etwas auf und ab; die Häuser selbst, sehr einfach gehalten, sind von verschiedener Breite und Lönung. Gegen die Mure hin sind Gärten, durch eine Mauer abgeschlossen, eingezeichnet. Das Stadtbild würde durch einen solchen Umbau, der ein Pendant zu den höher gelegenen Häusern an der Herrengasse schiffe, nur gewinnen und die mächtige Wand der Münsterergasse nach Möglichkeit frei gelassen.

Auch das Projekt von Rybi & Salchli (Nr. 4; Motto: „Am Wellenspiel der Mure“) will ein freilich stark gegliedertes Ganzes schaffen, das bald vor- und bald zurücktritt. Projekt Nr. 11 (Motto: „Keine Wohnung ohne Sonne“) verlegt die Hauptreihe der Häuser an die Badgasse und läßt gegen die Mure zu einige Häuser herauswachsen. Umgekehrt rückt Projekt Nr. 17 (Motto: „Philipänggu“) die große Häuserlinie an die Murestraße (u. a. sind Arkaden vorgesehen) und die seitlichen Teile kommen nach hinten zu liegen.

Die Großzahl der Pläne aber rechnet mit einer doppelten Häuserreihe. Bald sind es völlig getrennte Kolonnen, bald durch Zwischenteile miteinander ver-

bundene, bald ganze Blöcke mit geschlossenen Höfen. Projekt Nr. 5 (Motto: „Sonnige Schwelle“) läßt bei sehr einfachen Architekturformen die hintere Häuserreihe über die vordere, sehr niedrig gehaltene herausragen. So schön die Formen der geschlossenen Häusermassen bei den Projekten Nr. 2 (Motto: „Metamorphose“ und Nr. 8: „Am Bärnerquai“) sich ausnehmen, so wären doch wohl solche langen Baufluchten dem Charakter des Quartiers zuwider. Projekt Nr. 13 (Motto: „Neues Gefüge, altes Gepräge“) sucht seinen Häusern etwas landbernisches Stil zu verleihen, während Projekt Nr. 12 (Motto: „Es mättele“) ältere Motive benutzt und durch Treppengänge, Lauben und Durchbrüche Heimeligkeit und bequemen Verkehr zwischen den einzelnen Häusern erstrebt.

Dies einige ganz persönliche Eindrücke, die durchaus keine Werturteile darstellen sollen. Möge jeder, der sich für die Neugestaltung unserer Stadt interessiert, sich selbst eine Meinung bilden.

Einführung von Münzgasmessern, Abgabe von Kochern und Beleuchtungskörpern gegen Miete, Erstellung von Installationen gegen Teilzahlungen in der Gemeinde Rorschach.

(Korr.)

Um den Gasverbrauch zu steigern und das Gas auch dem Wenigerbemittelten zugänglich zu machen, hat der Große Gemeinderat unterm 25. Oktober d. J. grundsätzlich beschlossen, Münzgasmesser einzuführen, Kochapparate und Lampen in Miete zu geben und Installationen gegen Teilzahlungen zu erstellen.

In den meisten Städten macht man die Erfahrung, daß selbst bei niedrigem Gaspreis viele Arbeiterfamilien sich doch nicht entschließen können, trotz erstellten Leitungen, das Gas zu benutzen. Der Grund liegt in den Ausgaben für Lampen und Kocher, die in der Regel vom Mieter beschafft werden müssen.

Um diese Übelstände zu heben, den Gasabnehmern die Anschaffung der Apparate und den Hausbesitzern die Erstellung der Leitungen zu erleichtern, sind in dem vom Großen Gemeinderat unterm 6. Dezember 1912 genehmigten Bestimmungen einige Neuerungen getroffen, die unter Umständen auch in andern Städten Anklang finden könnten.

In Nachstehendem werden die Bedingungen bekannt gegeben und einige Erläuterungen beigelegt.

I. Gasabgabe durch Münzgasmesser.

Art. 1.

Anmeldung zum Gasbezug.

Wer einen Münzgasmesser zu erhalten wünscht, hat dies der Gasversorgung mitzuteilen.

Art. 2.

Gaspreis.

Der Gaspreis ist der nämliche wie beim Bezug durch gewöhnliche Messer.

Art. 3.

Mindestverbrauch.

Von der Bedingung eines jährlichen Mindestverbrauches wird Umgang genommen. Die Gasversorgung behält sich vor, abgemeldete Messer entweder zu entfernen oder zu plombieren.

Von einer jährlichen „Garantie“ (Art. 3) wurde abgesehen, weil es erfahrungsgemäß sehr schwer hält, für nicht bezogenes Gas den Restbetrag zu erheben; wenn