

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

**Artikel:** Städtisches Waisenhaus auf Butzen in Zürich II: Architekt  
Stadtbaumeister F. Fissler, Zürich  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-30097>

### **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:** 02.04.2025

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

1,7 Millionen angegeben. Der Einfachheit halber möge Giesshübel-Grütlistrasse unter Abrechnung der Geleiserweiterung in Giesshübel, jedoch mit Zurechnung der Preiserhöhungen seit 1910 und der Mehrlänge Bederstrasse-Grütlistrasse, diesen 1,7 Millionen gleichgesetzt werden. Dann stehen noch die Mehrkosten des erweiterten Bahnhofes Wiedikon und der angebliche Minderwert, den das Sihlhölzli-Areal in der Untertunnelung durch die Linie Giesshübel-Wiedikon erleidet, alles zusammen nur etwa  $\frac{1}{2}$  Mill. erreichend, den Mehrkosten des dreispurigen Tunnels mit weit über 2 Mill. gegenüber. Um diesen Mehrbetrag und um die Mehrkosten, die der neue Grütlistrasse-Bahnhof gegenüber dem früheren ohne Sihltalbahnhof aufweisen wird, stellt sich die Einführung der Sihltalbahnhof in Enge höher als die Einführung in Wiedikon.

Sieht man heute vom Anschluss der Nebenbahnen in Wiedikon ab, so werden dort Kosten erspart. Dafür fällt aber der Erlös aus dem Verkauf des Selnau-Bahnhofs dahin, weil dieser bleiben muss. Zudem muss man bis zur Einführung der Sihltalbahnhof in den Hauptbahnhof auf den Ausbau des rechten Sihlquai verzichten. Die Weglassung der Sihltalbahnhof aus dem Bahnhof Enge bietet somit auch in Bezug auf die Anpassungsfähigkeit an die fortschreitende Entwicklung wirtschaftliche Vorteile.

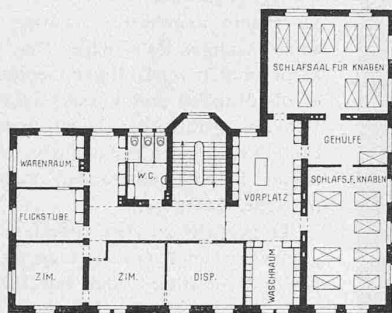
Sobald für die Projekte gleichwertige Voraussetzungen gemacht werden, führen alle Erwägungen immer wieder dazu, dass weder die Einführung der Sihltalbahnhof in Enge, noch die Verlegung der Station Enge von ihrer jetzigen Stelle praktisch oder wirtschaftlich gerechtfertigt sind.

**Städtisches Waisenhaus Sonnenberg, Zürich V.**

Architekt Stadtbaumeister F. Fissler, Zürich.

(Mit Tafeln 72 bis 75.)

Trägt die Architektur des Waisenhauses auf dem Butzen, das wir in letzter Nummer gezeigt, dem dortigen ländlichen Charakter Rechnung, so klingt in der mehr städtischen Haltung des Waisenhauses auf dem Sonnenberg eine leise Erinnerung nach an den vornehmen Eindruck des alten Waisenhauses drunten in der Stadt. Die hervorragend schöne Lage dieses neuen Hauses, das weithin blickend die ganze Umgebung beherrscht, wies von vornherein auf eine solche Lösung hin. Durch das stark abschüssige Gelände wurde die Stellung des Hauptbaues bestimmt, der bei 28 m Länge seiner nach Südwesten blickenden Hauptfront 13 m, bzw. 21,90 m Tiefe aufweist. Unter dem nur einstöckigen Vorbau des Speisesaals fand die geschützte, gegen den Spielplatz ebenerdige und offene

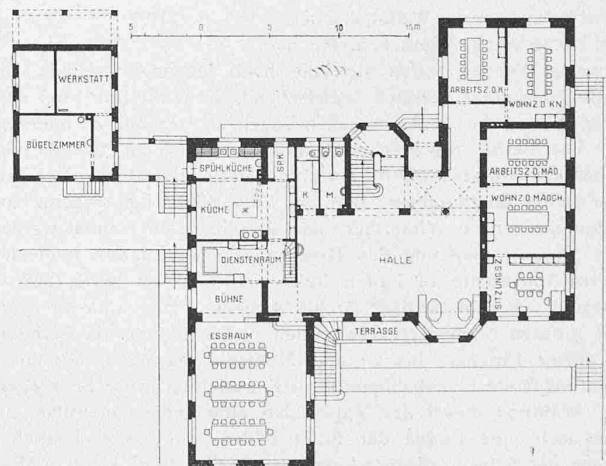
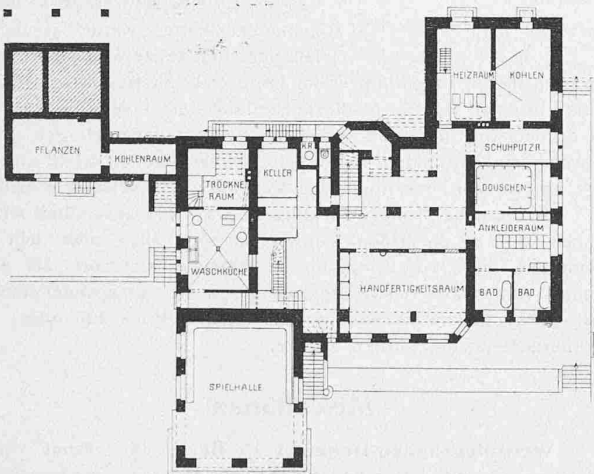
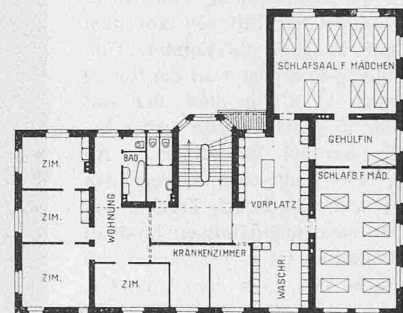


**Städtisches Waisenhaus Sonnenberg in Zürich V.**

Architekt F. Fissler, Stadtbaumeister.

Abb. 2 bis 5. Grundrisse vom Untergeschoss, Erdgeschoss, Obergeschoss und Dachstock.

Masstab 1 : 500.



Endlich stellt man zu Gunsten der Verlegungsprojekte einen Erlös von rund 1 1/2 Millionen aus dem zu überbauenden Alfred Escher-Platz in Rechnung (Abbildung 4, Seite 319). Wenn wirklich die Meinung vorherrscht, der Bahnhofplatz sei in seiner halben Grösse, so wie bei den Verlegungsprojekten, für die Dauer gross genug und wenn man auch sonst nicht vor der Ueberbauung zurückschreckt, so kann dies natürlich ebensogut auch dann erfolgen, wenn der Bahnhof an jetziger Stelle bleibt. Der alsdann verkäufliche Teil wird wegen der Nähe des Bahnhofs einen solchen Mehrwert aufweisen, dass für ihn der gleiche Erlös eingesetzt werden kann. So wird das Quartier immer noch weniger geschädigt, als wenn auch noch das Bahnhof-Areal derart überbaut wird, dass aus ihm eine Million und die Zinsverluste bis zur Liquidation gelöst werden können.

Spielhalle Raum (Abbildungen 1 bis 7, S. 324 und 325). Der Haupteingang liegt an der rückwärtigen Front und führt in die grosse Erdgeschoss-Halle.

Die Baukosten sind hier natürlich etwas höher als auf dem Butzen; sie erreichten einschliesslich Umgebungsarbeiten und Mobiliar Fr. 371 031,30. Dazu kommt der Bauplatz mit 96 000 Fr., woraus sich der Gesamtbetrag von Fr. 467 031,30 ergibt. Bei 7950 m<sup>3</sup> umbautem Raum entspricht dies für den m<sup>3</sup>, natürlich ohne Land, aber mit Mobiliar Fr. 36,50, ohne Mobiliar Fr. 34,10. Bezogen auf das Bett ergeben sich bei 40 Betten die Baukosten mit Mobiliar zu 7257 Fr., ohne Mobiliar zu 6760 Fr. pro Bett. Die Ueberschreitung des für diesen Bau nur auf Grund des Rauminhalts (gestützt auf den Voranschlag für Butzen) ermittelten Kostenvoranschlags blieb unter 8 %.

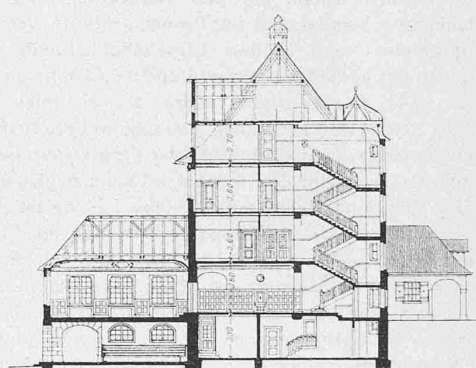
gefährlichen Einmündung der Sihltalbahn in den Bahnhof Bederstrasse (im Tunnel von 20‰ Gefälle, dazu in der Kurve von 200 und 180 m Radius!), die Längenprofile nicht nur für den Betrieb, sondern auch für die Allgemeinheit einen empfindlichen Nachteil bringen würden. Sowohl nach „Grütlistrasse“ wie nach „Bederstrasse“ steigt die Bahn im Tunnel von der Sihl her mit 10‰; bei „Bederstrasse“ liegt zudem der Tunnel in einer 400 m-Kurve, sodass der Kurvenwiderstand die effektiv zu überwindende Steigung auf rund 12‰ vermehrt (vergl. die Längenprofile in Band LVII, Seite 300). Die stärkste und schon recht fühlbare Steigung der Strecke Zürich-Thalwil beträgt aber nur 6,5‰. Jene Tunnelstrecke wäre somit die für den Betrieb, die Lokomotivbelastung massgebende. Dazu kommt, dass der Tunnel das Einfahrtssignal nach Enge enthält, vor dem die Züge gelegentlich anhalten und sodann wieder anfahren müssen. Diese Umstände erfordern bei allen Zügen eine maximale Lokomotivbeanspruchung, also eine entsprechende Rauch- und Dampfentwicklung im Tunnel, also an den Portalen eine sehr empfindliche maximale Rauchbelastung in den Bahnhöfen „Bederstrasse“ und „Grütlistrasse“! Auch in dieser Hinsicht ist somit die Linienführung nach Projekt I

Nachtrag  
vom 10. Dezember 1912.

Seit Abfassung des Berichtes vom 12. Oktober scheint es, dass die Behörden vom Bederstrassen-Projekt abgekommen sind. Sie wollen ein Grütlistrasse-Projekt mit Einführung der Sihltalbahn in Enge, wie sie bei der Bederstrasse vorgesehen war, an dessen Stelle setzen. Auch hier müsste die bloß zweispurige Hauptbahn im Tunnel zwischen Enge und Wiedikon auch dem Güterverkehr der Sihltalbahn dienen. Die spätere Führung der Sihltalbahnzüge nach dem Hauptbahnhof wäre aber ausgeschlossen. Alle derartigen Projekte sind gegenüber jenen, die für die Sihltalbahn ein selbständiges Geleise bis nach Wiedikon (von dort an ist die Hauptbahn vierspurig) vorsehen, minderwertig, denn der zweispurige Engpass unter der Sihl zwischen Enge und Wiedikon kann später wohl nie mehr oder doch nur mit unerträglichen Kosten erweitert werden. Die Linie Wiedikon-Giesshübel stellt sich als eine wertvolle Umgehungslinie dieses Engpasses dar, die den Verkehr des Sihltales vom Fahrplane der Hauptbahn unabhängig macht und die auch so ausgebaut werden kann, dass sie die Hauptbahn vom Güterverkehr nach dem Gotthard entlasten kann.



Abb. 6. Südostfassade, — 1 : 500. —



Städt. Waisenhaus  
auf dem  
Sonnenberg  
in  
Zürich V.

Architekt  
Stadthausmeister  
F. Fissler.

(Text S. 325.)



Abb. 8. Säulenkapital in der Halle.

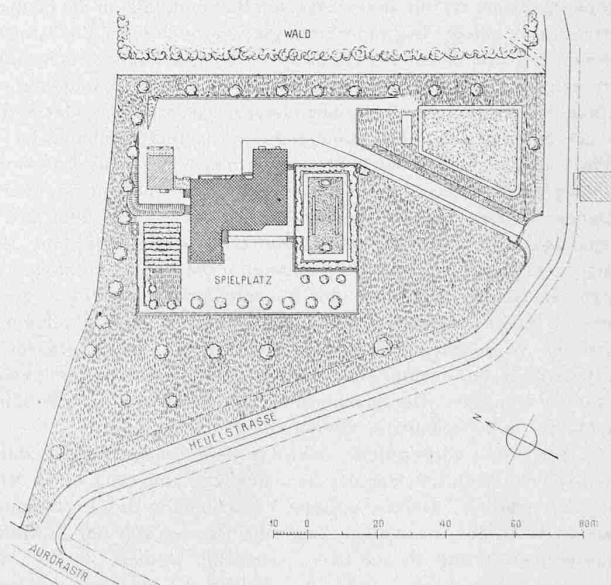
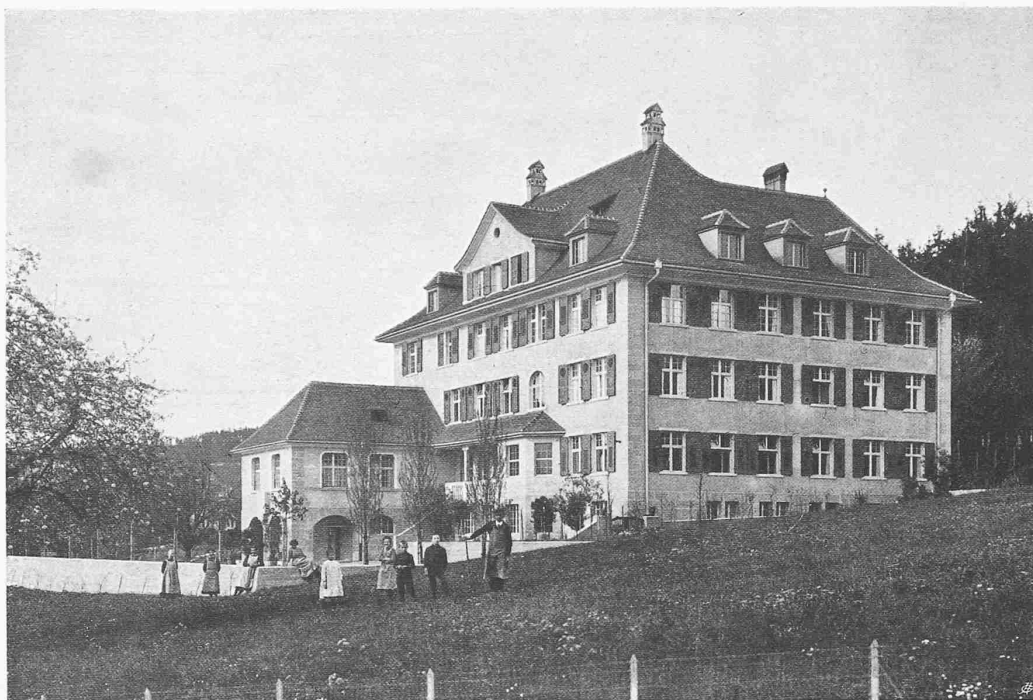


Abb. 1. Lageplan. — Masstab 1 : 2000.

mit leichten Gefällen von beiden Seiten her (Abbildung 10, Seite 322) den andern ganz erheblich überlegen. Sie gewährleistet zu den Vorzügen der Lage noch ein Minimum an Rauchbelastung.

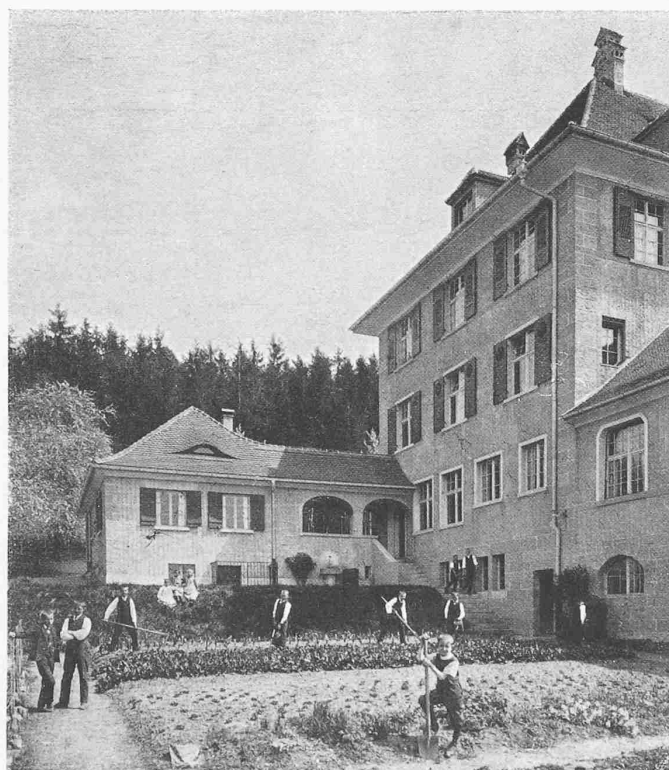
Vorstehendes war in obigem Wortlaut bereits gedruckt, als wir in letzter Stunde von Herrn Architekt Pflughard noch einen Nachtrag zu seinem Bericht vom 12. Oktober d. J. erhielten, den wir seiner überzeugenden Klarheit wegen gerne beifügen.

Die Einführung der Sihltalbahn in Enge ist nur dann annehmbar, wenn schon heute eine dritte Spur unter der Sihl gebaut wird, was weit über zwei Millionen Mehrkosten ruft. Wenn man sich zu dieser dritten Spur verstehen kann, aber auch nur dann, wird man sich auch im Hinblick auf die künftige Entwicklung mit der Einführung der Sihltalbahn in Enge befreunden können. Dann aber wird der Vergleich der finanziellen Vorteile neuerdings die Überlegenheit der Projekte ohne Sihltalbahn in Enge dartun. Die Kosten der Strecke Giesshübel-Wiedikon werden zu



Oben: Gesamtbild von Süden

Unten: Nordwestflügel und Waschhaus



STÄDTISCHES WAISENHAUS SONNENBERG, ZÜRICH V

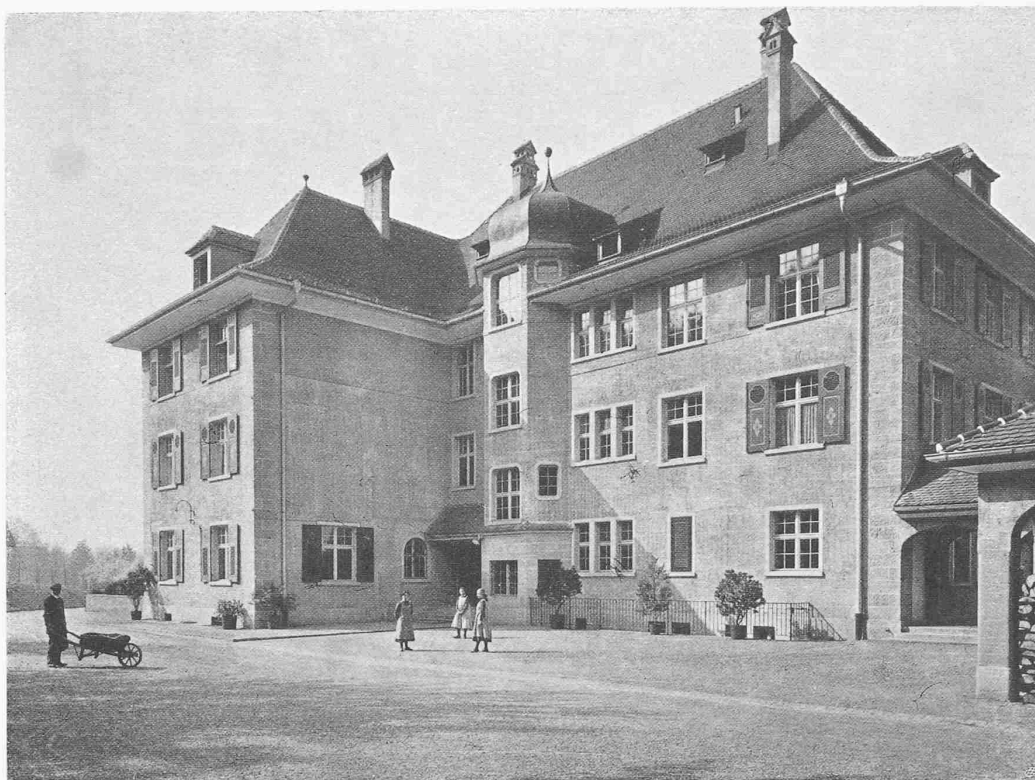
ARCHITEKT STADTBAUMEISTER F. FISSLER



Speisesaal und Halle

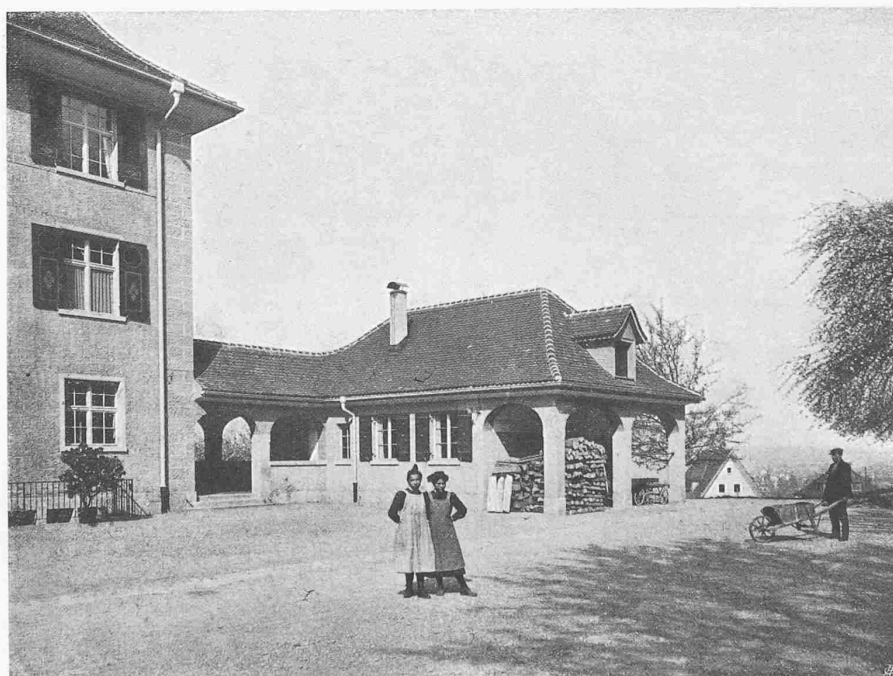


Halle im Erdgeschoss



Oben: Gesamtbild von Norden

Unten: Waschhaus gegen Westen



STÄDTISCHES WAISENHAUS SONNENBERG, ZÜRICH V

ARCHITEKT STADTBAUMEISTER F. FISSLER