

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 63/64 (1914)
Heft: 4

Vereinsnachrichten

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: 14.03.2025

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

Nekrologie.

† **Emil Hauert.** In St. Immer ist am 18. d. M. Bierbrauer Emil Hauert nach kurzem Krankenlager im Alter von 69 Jahren verschieden. Hauert hat in den Jahren 1864 bis 1866 an der mechanisch-technischen Abteilung der Eidg. Techn. Hochschule studiert und seither, wenn er auch eine andere Berufsrichtung eingeschlagen hat, zu seinen Studiengenossen in der G. e. P. immer rege Beziehungen unterhalten.

Korrespondenz.

Zum Umbau der linksufrigen Zürichseebahn in Enge.

Von einem der Eisenbahnkommission des Zürcher I. & A.-V. ferne stehenden Ingenieur der ältern Garde wird uns geschrieben: „Der erste bedeutende Eisenbahnbauer der Schweiz, der verstorbene Ingenieur und Professor Johann Wild, hat einmal zum Schreiber dieser Zeilen gesagt, als wir uns über den Bau der linksufrigen Zürichseebahn mit ihrer Stationsanlage in der Enge unterhielten: „Die werden sich einmal in den Haaren kratzen!“ — Das haben wir nun in der Tat getan und es wäre gewiss wünschenswert, dass wir dieses wenig vergnügliche Geschäft nicht auch noch unsern Nachkommen aufsparten.

Als es sich in den vergangenen Vierzigerjahren um den Bau der Eisenbahn Zürich-Baden handelte, war im Projekte der Bahnhof Zürich am See, im damaligen Kratzquartier, vorgesehen, von wo die Bahn in zwei Varianten, entweder dem linken Limmatufer entlang oder durch den „Fröschengraben“ (jetzt Bahnhofstrasse) hinunter lief. Ein Alternativprojekt stellte den Bahnhof unten an die Limmat, aus der Stadt heraus und dorthin, wo die beiden Täler der Limmat und Sihl zusammenstossen. Wir sind wohl heute alle froh, dass dieses „andere“ Projekt ausgeführt wurde und der Bahnhof nicht an den See kam; wir legten ihn heute gerne noch weiter weg. Was würden nun jene weitsichtigen Männer sagen, die mit dem Bahnhof vom See abrückten, wenn sie hörten, dass man eine Bahn, die in ihrem Tal einen von der Natur gewiesenen Lauf hat, gewaltsam nun wieder an diesen See heranführen will, dazu in eine Station hinein, die selbst so wenig Raum hat, dass sie für sich keinen Güterverkehr mehr aufnehmen kann? Die würden sich nicht in die Haare, aber an die Stirne greifen. Heute, wo man Strassenbahnen hat und in Automobilen fährt, die alle Entfernungen kürzen, soll nun eine Aussenbahn wieder näher ins „Geschäftsquartier“ hineinführen; als ob die „Cityherren“, die etwas im Sihlthal zu tun haben, per Bahn dorthin fahren und die Sihltalbauern und -fabrikanbeiter ihre Einkäufe am Seequai machen würden! Treiben wir doch nicht solche doktrinäre Verkehrstechnik, die ihre Weisungen aus Gegenden holt, wo die Städte auf ebenem Plan, gewissermassen auf dem Reissbrett, entstanden sind und nicht an Seegestaden und Talmulden, in einem Boden, der seine Gesetze gibt. Haben wir, gerade wegen dieser Bodengestaltung, nicht schon der Bögen und Tunnels um unsere Stadt herum genug, dass jetzt sogar noch ein Doppelbogentunnel dazu kommen muss? Und all diese Tunnelöffnungen, diese Pandorabüchsen! Jetzt bekommt auch die Enge ihre zwei oder gar drei. Uns scheint, das ganze Quartier, mit samt den Giesshüblern, sollte wie ein Mann aufstehen, dass nicht noch zwei *weitere* dazukommen und gerade solche einer Bahn, die auch nicht den feinsten Knaster rauchen kann.

Man hat früher immer von der Schonung der Kirche Enge und der Erhaltung ihrer Ruhe und Weihe gesprochen. Es war das ein schönes Zeichen, dass man auch noch die ideellen Güter hochhielt. Das alles scheint wieder vergessen zu sein, wenn man, wie zum Trutz dafür, dass man mit dem Bahnhof etwas von ihr weggerückt ist, nun einen neuen Rauchkanal an sie heranführt. Man „kapitalisiert“ heute alles. Kapitalisiere man einmal die Gerüche, die aus diesen Röhren kommen! Heisst das eine Stadt schöner und gesunder machen, wenn man in ihrem Gebiete immer mehr solche Anlagen eröffnet? Sollen mit Gewalt jetzt auch noch die Wagen der Sihltalbahn, mit der wir ins frische Tal hinauffahren wollen und können, noch vorher mit Rauch und Gestank erfüllt werden, wo wir sonst so frei dem grünen Flusse folgen könnten? Haben da die Sorge um die Gesundheit und der Sinn für Natur nicht auch ein Wort mitzusprechen; ist das eine Frage, die nur die Ingenieure und Architekten, nicht auch Natur- und Wohlfahrtsvereine angeht? Uns scheint, da liegen noch andere Werte in Frage, als nur solche, an die man mit den abstrakten Theorien einer Verkehrstechnik, die oft „verkehrt“ genug ist und mit Material- und Zinsrechnungen herantritt.

Wir möchten hier auch noch ein Gebiet streifen, das bisher, wenigstens in der öffentlichen Diskussion, nicht berührt wurde. Es ist das die *militärische* Seite der Umbaufrage. Wir sind nur gewohnt, und das nicht immer in richtiger Weise, ein Aufsehen zu machen, wenn es sich um Bahnbauten an der Landesgrenze handelt. Dort fahren aber bei einem Kriegsausbruch weder wir noch Andere herum oder höchstens rückwärts zur Evakuierung. Wohl aber fahren wir im Landesinnern in allen Richtungen und zwar zeitweise sehr lebhaft. Da *müssen* wir fahren, möglichst frei, wo die Bahnhöfe infolge des Rücktransportes aus den bedrohten Landesgegenden ja schon sich zu verstopfen drohen. Stören und *schliessen* wir an der Grenze mehr die Einrichtungen des Bahnverkehrs, so müssen wir sie im Landesinnern möglichst *öffnen*, vor allem an den Konzentrationspunkten der Truppen. Ein solcher Punkt ist auch Zürich und zwar ein nach seinen Bahnanlagen ungünstiger, namentlich für den Verlad von Trains. Der Truppenverkehr wird sich nach den Aussenbahnhöfen mit ihrem freiem Umgelände ziehen müssen, während die Innenbahnhöfe, wie auch der von Enge, möglichst davon zu entlasten und dem übrigen Verkehr, der durch sie gehen muss, offen zu lassen sind. Also auch aus Gründen des Kriegsverkehrs mehr Luft in diesen Bahnhöfen anstatt noch mehr Verstopfung, wie sie durch Einführung der Sihltalbahn in den Bahnhof Enge eintreten müsste! Ist vielleicht Einer der Meinung, wir benützen beim Truppentransport, beispielsweise nach dem Gotthard, bei Wahl der Sihltalbahn zur Entlastung der Seelinie, für den Verlad besser den Engebahnhof anstatt die Station Brunau oder Giesshübel?

Es heisst nun, wir sollten den Bahnbau in der Enge nicht noch einmal hinausschieben durch neue Aenderungen an der angenommenen Vorlage. Da dürfte wohl eher das Umgekehrte eintreten. Die Hauptsache ist nicht, dass die Projektbearbeitung beschleunigt und der Baubeginn näher gebracht wird, sondern dass die *Ausführung* sich rascher gestaltet und gleichzeitig verbilligt und das ist doch gewiss der Fall, wenn der ganze Umbau vereinfacht wird, dadurch, dass man die Sihltalbahn lässt, wo sie ist, mit einem Gütergeleise nach Wiedikon. Die Sihltalbahn wird froh sein, wenn sie im Selnau und an ihrer Sihl, zu der sie naturgemäss gehört, bleiben kann und auch die Bundesbahnen werden in einem Vorlangen nach Vereinfachung des ganzen Umbaues nicht einen Vorwand finden, diesen Umbau neuerdings hinauszuschieben, sondern vernünftigerweise eher einen Antrieb, ihn nun rascher durchzuführen, nachdem er auch ihnen sympathischer geworden ist. Bringen wir ihnen dieses Vertrauen entgegen. Bauen wir den Bahnhof Enge, wenn wir ihn einmal dort lassen müssen, wenigstens als solchen der *Seelinie* möglichst rationell aus, indem wir ihn nicht noch mit einer andern Linie verquicken und so, dass es auch noch einen anständigen Bahnhofplatz gibt, ohne dass man die Strassen überbauen und noch mehr Häuser abreißen muss.“

Berichtigung.

Im Aufsatz „Ueber die Stabilität von Tunnelmauerwerk“ in letzter Nr. ist auf Seite 28, Spalte rechts, 28. Zeile von unten, natürlich zu setzen „*stabilen* Gleichgewichtszustand“, nicht „*labilen*“.

Redaktion: A. JEGHER, CARL JEGHER.
Dianastrasse 5, Zürich II.

Vereinsnachrichten.

Schweizerischer Ingenieur- und Architekten-Verein.

Zirkular des Central-Comité an die

Mitglieder des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins.

Werte Kollegen!

Die Bürgerhauskommission des S. I. A. hat den sehr interessanten vierten Band des Bürgerhauswerkes mit dem Titel:

„Das Bürgerhaus in der Schweiz“

„Das Bürgerhaus in Schwyz“

fertiggestellt. Der Verein hat sich das Bezugsrecht auf eine grössere Anzahl von Exemplaren zum Preise von 5 Fr. (Ladenpreis Fr. 12.35) reserviert, die er seinen Mitgliedern zu diesem Preise zur Verfügung stellt. Wir bitten Sie, von diesem Angebot Gebrauch machen zu wollen und sich hiezu des angehefteten Bestellzettels zu bedienen.

Bestellungen auf die bisher erschienenen Bände „Uri“, „Gent“ und „St. Gallen-Appenzell“ zum Preise von 5 Fr. werden gerne entgegengenommen.

Für das Central-Comité des S. I. A.

Der Präsident:

Der Sekretär:

Zürich, 15. Juli 1914.

H. Peter.

Ing. A. Härry.

Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein.

PROTOKOLL

der X. Sitzung im Vereinsjahr 1913/1914

Mittwoch, den 24. Juni 1914, abends 8 Uhr, auf der „Schmiedstube“.

Vorsitzender: Ingenieur Professor Dr. W. Kummer. Anwesend 87 Mitglieder und Gäste.

Das Protokoll der IX. Sitzung, sowie der Bericht über den gemüthlichen Vereinsabend sind in der „Schweizerischen Bauzeitung“ erschienen und werden stillschweigend genehmigt. Der Präsident knüpft daran im Namen des Vereins noch den besten Dank an die Veranstalter des vergnügten Abends.

In den Verein sind neu aufgenommen worden die Herren Ingenieur J. Stockmann, Zürich 7, und Ingenieur Alb. Trüb, Zürich 7. Aus der Einzelmitgliedschaft ist übergetreten Ingenieur H. Gubelmann, Zürich 6, früher Kantonsingenieur in Schwyz.

Damit ist der geschäftliche Teil erledigt und es erhält das Wort Architekt O. Pflughard, Präsident der Eisenbahnkommission, zur Berichterstattung über den

Umbau der linksufrigen Zürichseebahn.

Herr Pflughard gibt an Hand aufgelegter Pläne einen Ueberblick über den bisherigen Verlauf der Angelegenheit und orientiert im Allgemeinen über das jetzt vorliegende Vertragsprojekt. Der Bericht der Eisenbahnkommission, den der Referent verliest, wird im Wortlaut an anderer Stelle unseres Vereinsorgans erscheinen.¹⁾ Die Kommission hat im Anschluss daran eine Resolution vorgeschlagen, die der Präsident ebenfalls bekannt gibt. Die ausgezeichneten Ausführungen des Referenten werden sehr beifällig aufgenommen.

Die anschliessende Diskussion eröffnet der Präsident, indem er auf die von politischen Opportunitäts-Erwägungen freie Stellung des Vereins hindeutet und zu reger Aussprache auffordert.

Stadtgenieur V. Wenner beantragt Verwerfung des zweiten Absatzes der Resolution und betont die Notwendigkeit der gleichzeitigen Einführung der Sihltalbahn in den Bahnhof Enge aus verkehrstechnischen und ästhetischen Gründen. Durch die Annahme der Resolution würde das ganze Projekt zum mindesten eine starke Verzögerung erfahren, wenn nicht überhaupt verunmöglicht. Ingenieur Wenner betonte auch, dass andere Kommissionen der Einführung der Sihltalbahn in den Bahnhof Enge zugestimmt haben. Er ersucht auch um Kenntnissgabe eines Briefes von Oberingenieur Lüchinger, da auch die Eisenbahnkommission seines Wissens nicht einig gewesen sei.

Ingenieur Dr. H. Bertschinger würdigt die grossen Verdienste des Herrn Pflughard, betont aber unter Hinweis auf amerikanische und andere Grosstädte die verkehrstechnische Frage, die in diesem Falle obenan stehe und entscheidend sei und kommt dazu, die Zustimmung zum ganzen Vertragsprojekt zu empfehlen, trotzdem in bau- und betriebstechnischer Beziehung der Anschluss in Wiedikon vorteilhafter sei.

Oberingenieur Dr. R. Moser orientiert über den Werdegang seit der letzten Behandlung im Verein, betont nochmals die Vorzüge von Projekt I (Tiefbahn auf altem Tracé) und kommt dann auf die Sihltalbahn zu sprechen. Er fordert für diese unbedingt ein drittes Geleise zwischen Enge und Wiedikon. Vier Geleise für die Linie Zürich-Thalwil findet er nicht notwendig. Oberingenieur Moser stellt noch fest, dass im Verwaltungsrate der S. B. B. Stadtpräsident Billeter die Zusicherung gegeben habe, die Frage der Einführung der Sihltalbahn solle noch geprüft werden. Eine Verschleppung habe Herr Billeter dadurch selbst nicht befürchtet. Die Einführung der Sihltalbahn in den Bahnhof Enge sei früher von den Schweizer Bundesbahnen abgelehnt worden, diese hätten nur dem Drängen der Stadt und der Sihltalbahn nachgegeben.

Direktor Schreck von der Sihltalbahn stellt einige gefallene Bemerkungen in Bezug auf die letztere richtig und betont sodann, dass der Sihltalbahn die Verlegung aufgezwungen worden sei. Rückkaufverhandlungen, wie sie angetönt worden seien, haben nicht stattgefunden. Direktor Schreck bestätigt auch, dass die Generaldirektion bis zuletzt nicht an der Einführung in die Station Enge gegangen und erst vor 14 Tagen brieflich erklärt habe, sie gebe jedem andern Anschluss gegenüber dem in Enge den Vorzug; ferner dass

der Sihltalbahn seitens der Schweiz. Bundesbahnen nie ein Projekt vorgelegt worden sei. Er empfiehlt trotzdem Ablehnung der Resolution, von der er weitere Verschleppung befürchtet und indem er noch besonders auf die Wichtigkeit der Station Giesshübel für den Güterverkehr hinweist.

Professor Kummer möchte die Versammlung nicht schliessen, ohne die Frage der Verschleppungsgefahr noch eingehender behandelt zu wissen und hofft, dass die weitere Diskussion die Meinungen diesbezüglich noch abkläre. Die Diskussion wird jedoch nicht weiter benützt.

Auf die gefallenen Voten repliziert kurz Architekt Pflughard. Er bedauert, den Brief Lüchinger nicht zur Hand zu haben und teilt mit, dass letzterer für die Annahme des Vertragsprojektes sei, nachdem er allerdings den letzten Sitzungen der Eisenbahnkommission nicht mehr beigewohnt habe. In der Kommission sei nur Dr. Bertschinger für den Anschluss in der Enge gewesen und zwar nur aus verkehrstechnischen Gründen. Verschleppung der Angelegenheit sei durch die Ablehnung des vorliegenden Projektes nicht zu befürchten, da es sich nur um kleine Detailstudien für den Anschluss handle. Uebrigens lehnen die Schweiz. Bundesbahnen in Bezug auf den Anschluss in Wiedikon nur seinen Vorschlag, nicht aber eine Lösung in diesem Sinne überhaupt ab. In Bezug auf die Verkehrsfrage handelt es sich vorläufig nicht um Enge oder Wiedikon, sondern um Enge oder Selnau und da sei die Lage des jetzigen Bahnhofes im Selnau im Vorteil. Der kleine Personenverkehr der Sihltalbahn rechtfertigt die grossen Ausgaben nicht. Ebenso wenig falle die Freilegung des jetzigen Selnaubahnhofes ins Gewicht, da hierfür auf Jahre hinaus eine Verwertung sehr unwahrscheinlich sei.

Der Präsident lässt zuerst über den zweiten Teil der Resolution, Anschluss der Sihltalbahn, mit nachstehendem Wortlaut abstimmen:

„Trotzdem die Einführung der Sihltalbahn in den Bahnhof Enge in verkehrstechnischer Hinsicht etwas Bestechendes hat, muss dieselbe dennoch abgelehnt werden, weil der Selnaubahnhof ebenso günstig liegt und weil im Hinblick auf die zukünftige Entwicklung der Stadt die spätere Weiterführung der Sihltalbahn nicht verhindert werden soll. — Ueberdies führt der Anschluss in Enge zu Kosten, welche in keinem Verhältnis zur Bedeutung der Bahn stehen und zu grossen ästhetischen, bau- und betriebstechnischen Nachteilen. Der Anschluss in Enge ist auch deshalb abzulehnen.“

Derselbe wird mit 34 gegen 22 Stimmen angenommen.

Der erste Teil, Verlegung der Hauptbahn, wird in folgendem Wortlaut mit 50 gegen 2 Stimmen angenommen:

„Mit Genugthuung wird festgestellt, dass die vom Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein fortwährend betonten Gründe endlich zum Verzicht auf das Bederstrassenprojekt geführt haben. Der Verein stimmt daher für die Hauptbahn gerne dem Vertragsprojekt 1913 zu. Immerhin wird auf einige im Berichte erwähnte Verbesserungsmöglichkeiten hingewiesen.“

Die vom Präsidenten der Form halber noch vorgeschlagene Abstimmung über die ganze Resolution wird nicht gewünscht.

Schluss der Sitzung 11 $\frac{1}{2}$ Uhr.

Der Aktuar: A. H.

Gesellschaft ehemaliger Studierender der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich.

Stellenvermittlung.

On cherche pour un bureau d'ingénieurs-conseils en matière de propriété industrielle en France un jeune technicien de langue française sachant bien l'allemand et si possible un peu l'anglais, pour la direction des dessins, travaux de recherches dans ouvrages, brevets, etc. (1942)

Gesucht zwei tüchtige, jüngere Ingenieure zu Kalkulation, techn. Korrespondenz und Konstruktion für das techn. Bureau einer bedeutenden Maschinen- und Waggonfabrik Deutschlands. (1943)

On cherche un ingénieur-mécanicien très au courant des méthodes de travail pour les constructions électriques et mécaniques de petite et de moyenne importance, ayant déjà travaillé dans l'Industrie. Il devrait avoir des notions assez exactes sur le travail en série et pouvoir déterminer très rapidement les prix d'usage. (1944)

Gesucht ein tüchtiger Ingenieur für Beton und Hochbau in ein Baugeschäft der Zentralschweiz. (1945)

Auskunft erteilt kostenlos

Das Bureau der G. e. P.
Rämistrasse 28, Zürich I.

¹⁾ Siehe Seite 46 bis 53 dieser Nummer.