

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 25/26 (1895)
Heft: 2

Artikel: Die Zürcher Bahnhoffrage
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-19283>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

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

INHALT: Die Zürcher Bahnhoffrage, II (Schluss). — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich. Stellenvermittlung.

Hiezu eine Tafel: Bahnhof-Umbau-Projekte in Zürich. Entwurf eines neuen Aufnahmsgebäudes auf dem linken Sihlufer in Zürich von Architekt J. Gros. Perspektive und Lageplan im Maßstab von 1:5000.

Die Zürcher Bahnhoffrage.

II. (Schluss).
(Mit einer Tafel.)

Nach der Beschreibung und Darstellung des Projektes der Nordostbahn folgt nun unmittelbar die Kritik desselben, d. h. das Gutachten der städtischen Experten, das in seinen markantesten Zügen bereits in letzter Nummer unter *Miscellanea* wiedergegeben wurde.

Das Experten-Gutachten leidet nicht an übermässiger Weitschweifigkeit, wie dies hier und da bei ähnlichen technischen Berichterstattungen angetroffen wird. Wir haben versucht, dasselbe auszugsweise umzuarbeiten, sahen jedoch bald ein, dass, ohne den Effekt desselben zu beeinträchtigen und eine Reihe von Punkten wegzulassen, die zwar auf den ersten Eindruck als nicht in erster Linie stehend betrachtet werden, ein Auszug nicht viel kürzer würde als der Originalbericht. Deshalb entschlossen wir uns nachträglich zur Wiedergabe der beachtenswerten Arbeit ihrem vollen Wortlaute nach. Dieselbe lautet:

Gutachten über das Projekt der Nordostbahn vom 4. Febr. 1895 betreffend den Umbau des Bahnhofes Zürich,
erstattet im Auftrage des Tit. Bauvorstandes der Stadt Zürich.

Allgemeine Disposition.

Von den in Zürich zusammentreffenden Eisenbahnen vereinigen sich die Linien von Aarau, von Winterthur und vom linken Zürichseeufer für die Hauptrichtungen Bodensee-Genf, Buchs-Basel und Gotthard-Deutschland zu durchgehenden Linien mit dem Uebergang von ganzen Zügen, einzelnen Wagen und Personen in Zürich. Die Aarauerlinie hat Beziehungen zu der Winterthurerlinie und zu der vom linken Seeufer; der Verkehr von den beiden letzteren zu der ersteren ist jedenfalls viel grösser als der Verkehr vom linken Seeufer gegen Winterthur (durchgehender Gotthardzüge von Zug-Goldau) und es kommt daher im Interesse des sicheren und ungestörten Betriebes im *Personenbahnhof* sehr viel darauf an, diese drei Linien so anzurorden, dass die Aarauerlinie in der Mitte liege. Diese Anordnung war früher vorhanden, ist aber durch die neue Einführung der Winterthurerlinie in Vereinigung mit der Rechtsufrigen verloren gegangen, so dass die Winterthurerlinie jetzt auf der äussersten Rechten liegt und sich die Rechtsufrige zwischen sie und die beiden andern einschiebt. Die Nachteile dieser Anordnung haben sich sofort nach Eröffnung des Viaduktes in den erhöhten Betriebsschwierigkeiten bemerkbar gemacht, wie öffentlich mitgeteilt worden ist, und es ist unbegreiflich, wie man dazu kommen kann, diesen Hauptfehler mit dem Projekt vom 4. Februar 1. J. dauernd machen zu wollen, um so mehr, als es ja keine Schwierigkeiten hat, die Aarauerlinie vor dem neuen Viadukt nach links wieder in der alten Ordnung zwischen der Winterthurer und der Linksufrigen einzuführen. Dadurch wird auch sofort erreicht, dass die Rechtsufrige auf die äusserste Rechte kommt und keine Störungen mehr verursacht.

Das Projekt vom 4. Februar geht ganz richtig davon aus, dass die Güterzüge nicht mehr in den Personenbahnhof, sondern direkt in die Empfangsgeleise des *Rangierbahnhofes* einfahren und legt diesen hinaus auf die Ebene von Altstetten. Dies ist auch für diesen weit ausgedehnten Bahnhofteil der richtige Platz. Es wird dazu Gelände in Anspruch genommen, welches sich am wenigsten zur Bebauung eignet. Die Erweiterungsfähigkeit ist gesichert und die Einführung der Güterlinien kann in erwünschter Unabhängigkeit von allen Seiten erfolgen: von Altstetten für die Aarauerlinie, oben links und rechts für die beiden Seebahnen und die Winterthurerlinie. Nur mit der Art, wie es bezüglich

der letzteren im Projekte der Nordostbahn geschieht, können wir nicht einverstanden sein. Diese Anlage ist in Bezug auf Betriebssicherheit so zweifelhaft und für den Gebrauch so unzweckmässig, dass man sie nicht ernst nehmen kann. Sie ist um so unbegreiflicher als ja die *direkte* Einführung ohne wesentliche Schwierigkeiten und mit Vorteil für die fallende Anlage der einzelnen Rangiergruppen möglich ist. Oben an der Limmatbrücke ist eine Horizontale vorhanden, aus welcher man das Winterthurer Gütergleise abzweigen lassen kann. Es würde als drittes Gleise erst auf dem zu verbreiternden Viadukt und dann tangential auf einem Erddamm herabgeführt. Letzterer nähme zugleich ein Abflaufgleise für die in verschiedenen Höhen liegenden Rangiergruppen auf. Allerdings wäre hiezu vor der Limmatbrücke eine Signalstation notwendig, aber eine solche müsste ja auch unten am Viadukt und an der Spitzkehre angebracht werden. Die Signalstation an der Limmatbrücke versähe auch zugleich die Abzweigung des Gütergleises für die Rechtsufrige, welche dort unabhängig auf der Stadtseite stattfände.

Da der *Güterbahnhof* zweckmässigerweise in guter Verbindung mit dem Rangierbahnhof stehen soll, so ergibt es sich von selbst, dass er *rechts* der Aarauerlinie zu legen ist. Der Güterbahnhof nach dem Nordostbahnprojekt ist aber auch in Bezug auf die *Strassenverbindungen* mit der Stadt auf den denkbar ungünstigsten Platz gedacht. Er ist von dieser in dem Winkel zwischen der Einmündung der Linksufrigen und dem Bahnhof förmlich abgedämmt und der Verkehr aus allen Stadtgebieten (mit Ausnahme von Wiedikon) auf den Engpass an der Hohlstrasse angewiesen. Auch ist die langgestreckte Form für die Verbindung zu den einzelnen Teilen des Güterbahnhofes ungünstig, da der ganze Fuhrwerkverkehr auf einer Strasse hin und her stattfinden müsste. Weitaus günstiger gestalten sich die Verbindungen, wenn man den Güterbahnhof auf das Gelände zwischen dem neuen Viadukt und vor den im Abtrag befindlichen alten Damm verlegt. Er kann da eine *cherförmige* Entwicklung erhalten, so dass jeder Teil auf einem andern Wege, von einer breiten, auf dem Gelände des Dammes anzulegenden Strasse aus, etwa auf folgenden Wegen von den verschiedenen Stadtteilen her erreichbar sein würde (s. S. 10 u. 11):

Die westlich der Linksufrigen auf der Ebene gegen Altstetten neu entstehenden Strassen erhalten Verbindung durch eine an der Hardstrasse neu herzustellende Unterführung; von Wiedikon und Aussersihl an der Langstrasse; von den Teilen Aussersihl an der Sihl über den Sihlquai um den Kopf des Personenbahnhofes und über die zu verbreiternde Zollstrasse; von der grossen Stadt durch die Bahnhof- und die dazu parallellaufenden Strassen und von allen Stadtteilen rechts der Limmat, von Hirrländen bis Unterstrass über die Bahnhofbrücke und Zollstrasse; endlich von Wipkingen, dem Hard- und Industriequartier und Aussersihl jenseits des Bahnhofes, welche nach dem Projekt der Nordostbahn nur durch die Langstrassen- und Hohlstrassenunterführung zum Güterbahnhof gelangen könnten, diesen aber gerade am nötigsten haben, direkt von allen gegen den Bahnhof führenden Strassen. Ja es lassen sich fast alle Längsstrassen des Industriequartiers durch Gleise mit dem Güterbahnhofe in Verbindung bringen, und so Privatgrundstücke, welche allerlei gewerblichen und kaufmännischen Zwecken dienen können, gewissermassen in den Bahnhof einbeziehen. Außerdem können die Privatlagerstätten, welche an diesem Ort jetzt schon bestehen, wenigstens für die nächsten Jahre noch an ihrer Stelle bleiben und erst nach und nach mit der Ausbreitung des Güterbahnhofes weiter hinaus geschoben werden. Die Erweiterungsfähigkeit ist in dieser von dem Gelände des alten Dammes und dem neuen Viadukt eingeschlossenen Bucht weit mehr gesichert als auf der linken Seite, da man es durch Nichtveräußerung

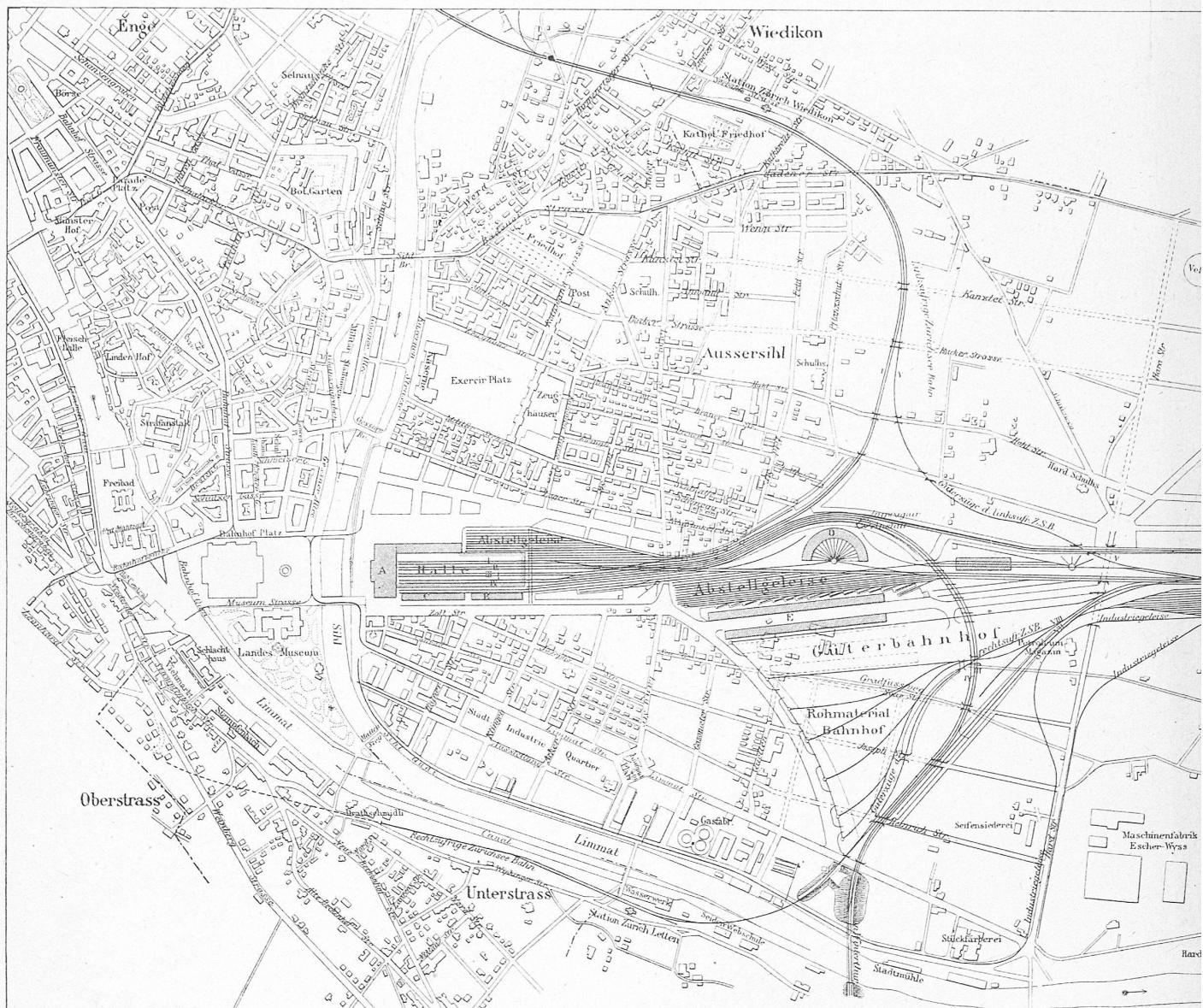
des alten Winterthurerdamm Bodens in Händen hat, die Bucht von der Bebauung mehr frei zu halten, als es auf der offenen Ebene gegen Altstetten möglich ist. Das Gelände, welches hier zur Verfügung stände, ist ungefähr doppelt so gross als das im Projekte der Nordostbahn mit allen Erweiterungen vorgesehene.*)

Die Lage des Personenbahnhofes in Bezug auf seine Achse ist jedenfalls unveränderlich, es kann sich nur noch fragen, ob angesichts des immer dringender auftretenden Bedürfnisses und Verlangens einer innigeren Verbindung von Aussersihl jenseits des Bahnhofes, des Industrie- und Hardquartiers mit der Stadt, das Ende des Bahnhofes dort verbleiben soll, wo es jetzt ist und ob die erwünschten Ver-

*) Bei der Einführung der Winterthurer- und der rechtsufrigen Linie über den kostspieligen Viadukt hat man doch offenbar die doppelte Absicht gehabt: erstens, die Einfahrtslinien zu konzentrieren und zweitens, die rechte Seite des Bahnhofes für den Rangier- und Güterbahnhof frei zu erhalten. Beide Zwecke werden mit der ausgeführten Anlage auch erreicht, wenn man die Aarauerlinie nicht unter dem Viadukt hindurch, sondern neben diesem mit den andern Linien vereinigt. Warum soll nun das mit schweren Opfern Erreichte wieder preisgegeben werden, wenn dadurch nichts erzielt wird, was dem Ganzen zum Vorteil gereichen, bzw. einen begangenen Fehler verbessern würde? Warum soll gerade das Entgegengesetzte geschehen, wenn daraus nur Nachteile hervorgehen?

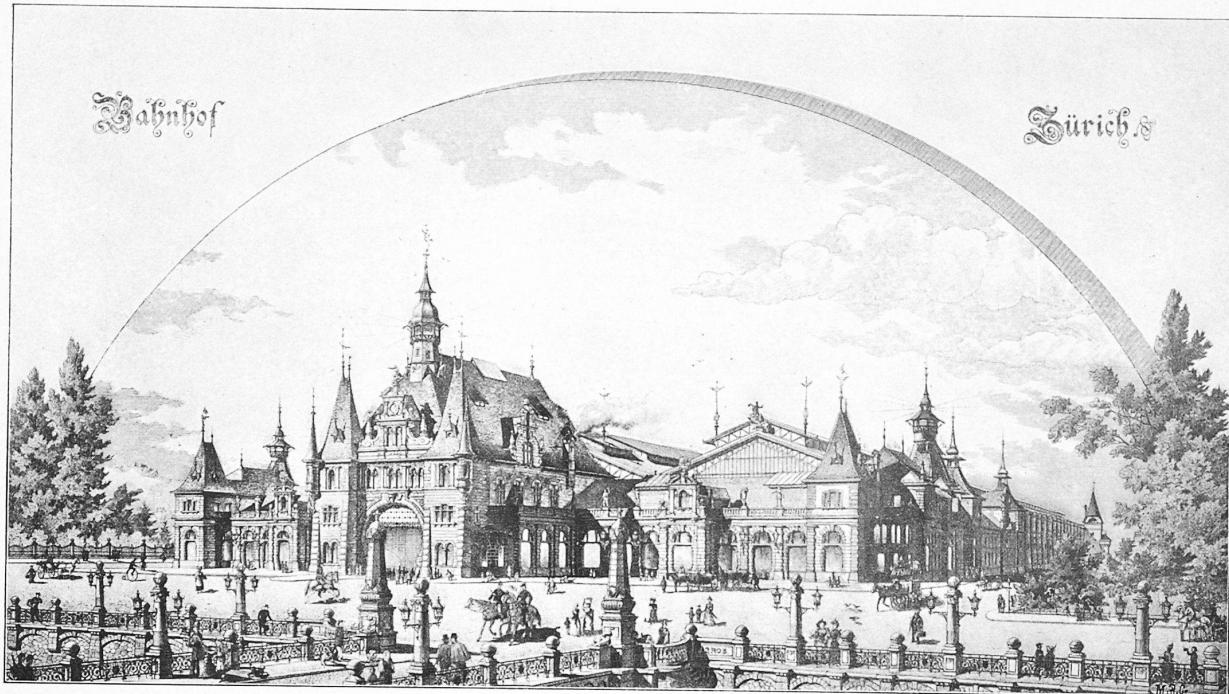
bindungen längs der Sihl durch Ueberfahrung des Bahnhofes oder durch Hochlegung desselben erzielt werden sollen, oder ob es nicht zweckmässiger sei, anlässlich des Umbaues ein neues Empfangsgebäude auf dem linken Ufer der Sihl zu erstellen und die Verbindung mit genannten Stadtteilen durch Freilegung in grösserer Masse zu bewirken.

Die letztere Lösung ergibt jedenfalls das vollkommenste Resultat und eine Reihe von Vorteilen für die Stadt, die sie unter allen Umständen erstrebenswert machen. Durch eine Zurückverlegung des Bahnhofendes um etwa 50 m vom jetzigen linken Sihlufer, erhielte man hier und am rechten Ufer bis zur Halle des einer andern Bestimmung zuzuführenden alten Empfangsgebäudes einen freien Platz von etwa 250 m Länge, mit der geringsten Breite zwischen den Fronten des Landesmuseums und des „Bayrischen Hofes“ von rund 170 m, welcher von der Sihl in zwei ziemlich gleiche Hälften geteilt wird. Durch diese Freilegung erhielte der ganze Stadtteil einen vornehmen Charakter und Zürich einen Platz, der ihm ohne viel Aufwand für seine Ausgestaltung zur besondern Zierde gereichen würde. Die gute Verbindung zu dem auf die rechte Seite zu verlegenden Güterbahnhof ist nur auf diese Weise möglich. Strassen, Brücken und Tramway könnten in zweckmässigster Weise angelegt werden. Die Sihl könnte wieder ihre normale Breite von etwa 50 m erhalten, da man die Brücken in entsprechende Höhe legen

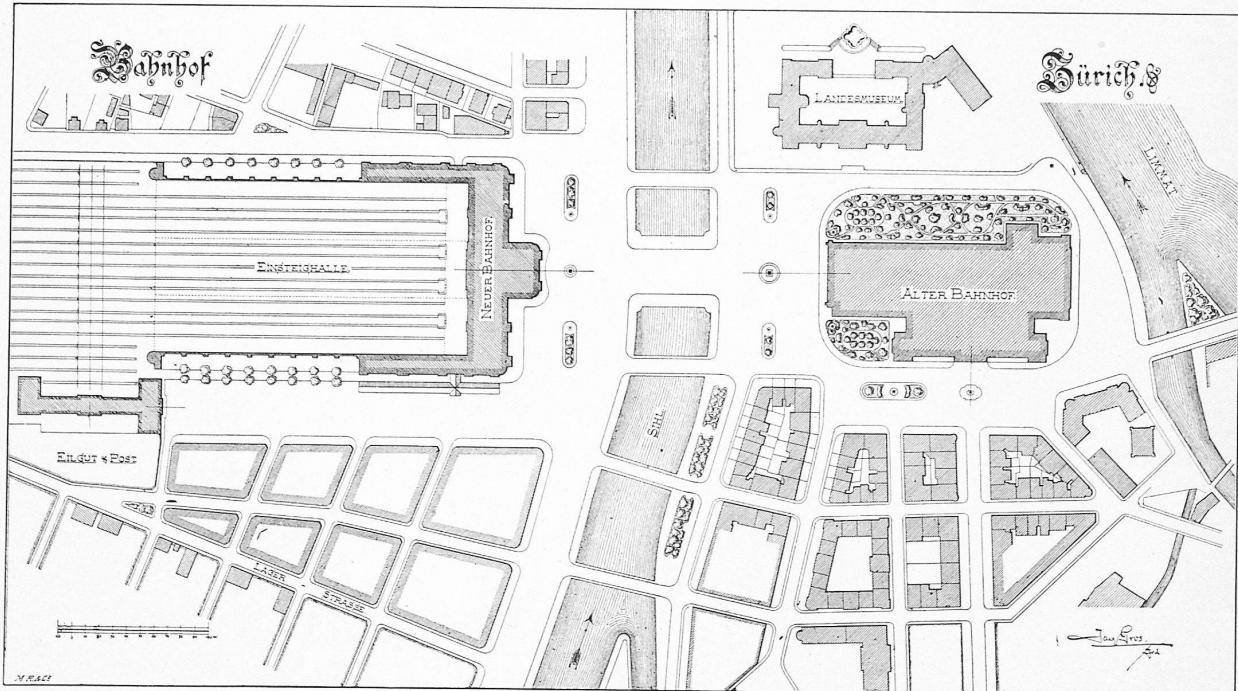


Nach einem Farbendruck der Topographischen Anstalt Winterthur,

Bahnhof-Umbau-Projekte in Zürich.



Perspektive vom Landesmuseumsbau aus.



Lageplan im Maßstab 1:5000.

Entwurf eines neuen Aufnahmsgebäudes auf dem linken Sihlufer in Zürich

von Architekt J. Gros.

Seite / page

II(3)

**leer / vide /
blank**

kann; die hässliche und gesundheitswidrige Geschiebewüste im Sihlbett verschwände und gäbe auf der Strecke zwischen Gessnerallee und Ausstellungsstrasse einer stattlichen Erweiterung des Sihlquai Raum. Die herrliche, jetzt ihrer abgeschnittenen Lage wegen vernachlässigte Platzspitzanlage würde für Zürich wieder geniessbar; das Landesmuseum könnte bis über seinen Mittelbau frei gelegt werden, es bildete einen Teil der Begrenzung des grossen Platzes und würde von der Rauchplage befreit. Nachteile hätte diese Lösung gar nicht im Gefolge. Sie ist, wie eine probeweise vorgenommene Bearbeitung dieses Projektes zeigt, ohne Nachteil für die Entwicklung der Bahnhofsanlage möglich und beeinträchtigt kaum die Privatbesitzverhältnisse in der Umgebung des bestehenden Bahnhofes. Gegenüber den grossen Vorteilen für die Allgemeinheit müssten solche auch in den Hintergrund treten. Es handelt sich ja nicht um die eigentliche Verlegung des Bahnhofes, sondern nur um eine, allerdings sehr wichtige Verbesserung der örtlichen Verhältnisse. Auch ist ein solcher Vorgang nicht ohne Beispiel. Wir erinnern nur an Frankfurt, wo vier bestehende Bahnhöfe aufgegeben und der dafür erstellte neue Bahnhof 1,5 km hinaus verlegt wurde.

Angesichts solcher Vorteile fallen die andern Lösungen kaum noch in Betracht, selbst in Bezug auf etwa entstehende Mehrkosten nicht.

Durch die Vergrösserung des Bahnhofes, wie sie jetzt durch die Verwaltung der Nordostbahn geplant ist, werden die bestehenden Missverhältnisse nur festgelegt und die Verbesserung eines früher unbewusst begangenen Fehlers auf unabsehbare Zeit hinaus verunmöglicht.*)

Was man mit Beibehaltung des Nordostbahnpfades durch Herstellung etwa einer Ueberbrückung der Perron geleise am linken Sihlufer (Verlängerung der Kasernenstrasse) erzielen würde, könnte unmöglich befriedigen. Man denke nur an die Rampen zu einer solchen Brücke, welche bei einigermassen bequemer Steigung bis zur Höhe von etwa 6 m, von der Gessnerbrücke bis zur Mündung der Ausstellungsstrasse reichen müssten.

*) Eine Betrachtung des Planes von Zürich lehrt, dass die Achse des Bahnhofes, um die Entwicklung der Stadt nicht zu stören und bequeme Verbindung gleichmassiger nach allen Seiten offen zu erhalten, etwa über den bestehenden Exerzierplatz hätte gezogen werden sollen. Die Achse des bestehenden Bahnhofes liegt mehr so, als hätte man an der Stadt vorbeifahren, bzw. die Bahn gegen den Zürichberg hin verlängern wollen, mehr für die Anlage eines durchgehenden Bahnhofes, nicht für einen Kopfbahnhof, dessen Achse dem Zentrum der Stadt zustreben muss, wenn die Anlage befriedigen soll. Diesen Fehler kann man durch Verlegung des Bahnhofendes auf das linke Sihlufer einigermassen verbessern und dazu sollte man die gebotene Gelegenheit nicht unbenutzt vorübergehen lassen.

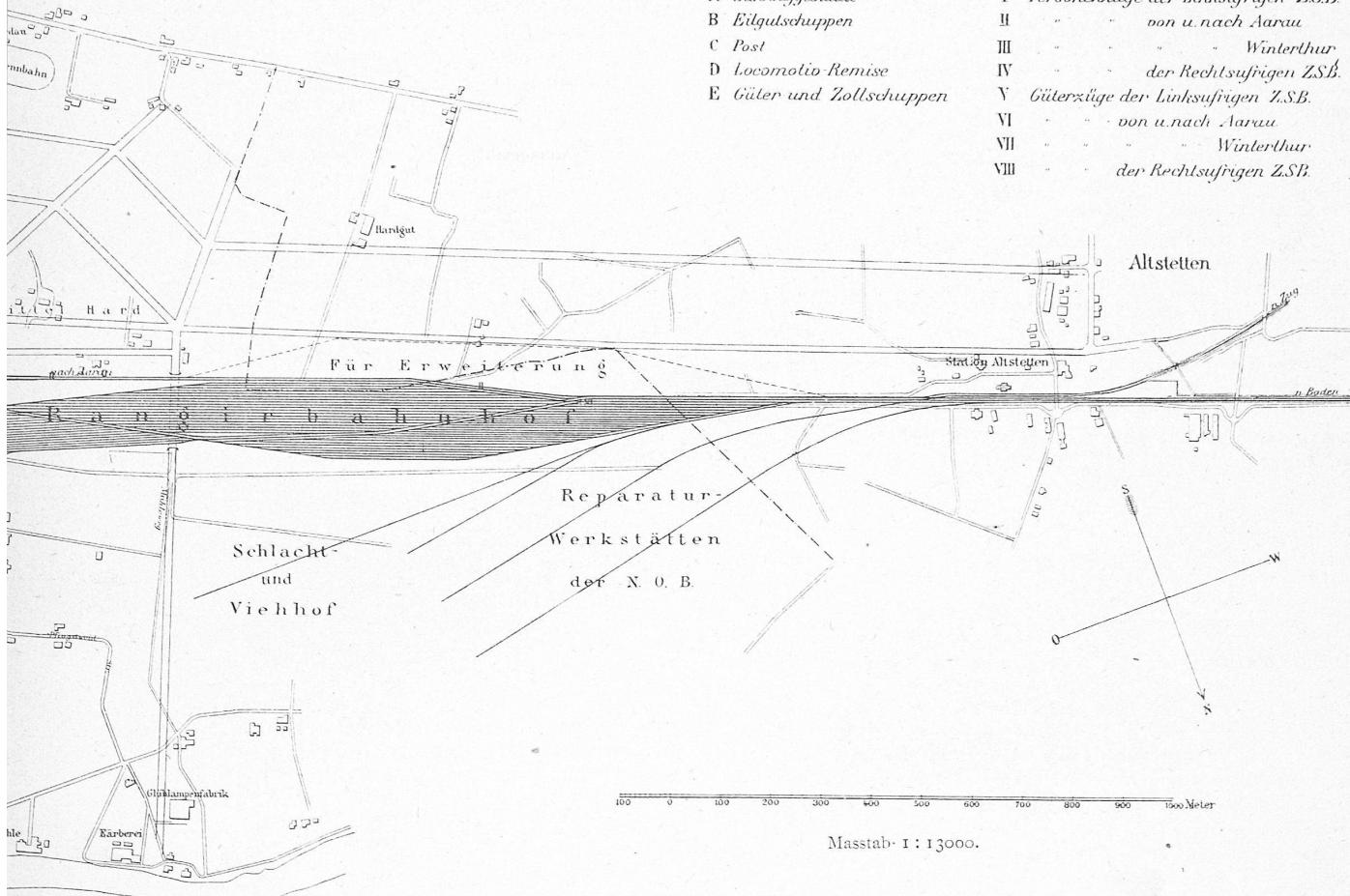
BAHNHOF ZÜRICH

ERWEITERTE ANLAGE

UEBERSICHTSPLAN

nach Vorschlag der städtischen Experten

vom Mai 1895.



Von einer *Hochlegung des Bahnhofsums* kann in vorliegendem Falle überhaupt nicht die Rede sein. Eine solche Anlage würde ausserordentliche Kosten verursachen, weil nicht nur das Planum etwa bis zur neuen Langstrassenunterführung hinaus in allen für den Betrieb des Personenbahnhofes anhängenden Teilen gehoben, sondern auch das Aufnahmegebäude gänzlich umgebaut werden müsste, wenn man sich nicht mit Flickwerk begnügen wollte. All diesen Aufwand würde man aber nur machen, um an den beiden Ufern der Sihl zwei Strassen hindurchzuführen, mit denen man bei weitem nicht das erreichen könnte, was bezüglich der Verbindung mit Aussersihl erwünscht ist, und welche bei der wahrscheinlich nicht gross bemessenen Höhe unter der etwa 120 m breiten Perronanlage gewiss nicht freundlich ausfallen würden. Man würde wohl noch das Sihlbett wieder einengen können, sonst würde aber nichts erreicht werden. Dazu hätte man die im Bahnhof von der Langstrassenunterführung bis zum Viadukt, wo die alte Höhengleiche erhalten bleiben müsste, eine Rampe von etwa 9 ‰ im Bahnhof als kaum erträgliche Belästigung für den Betrieb und die Unbequemlichkeiten in den Kauf zu nehmen, welche einem hochliegenden Bahnhof für den Verkehr des Publikums naturgemäß anhaften. Das Ergebnis wäre kein befriedigendes und der Aufwand stände mit dem Erreichten in keinem annehmbaren Verhältnis. Wo ähnliche Umbauten vorgenommen wurden, wie z. B. in Hannover oder Köln, handelte es sich um Durchgangsbahnhöfe, dort war eine andere Lösung überhaupt nicht möglich und sie war gerechtfertigt, weil man nur auf diese Weise den städtischen Verkehr in entsprechend grösserer Ausdehnung entfesseln konnte.

Aus dieser allgemeinen Erörterung ergiebt sich die Beantwortung der an uns gestellten Fragen wie folgt:

a) Halten Sie die Belassung des Aufnahmegebäudes zwischen Limmat und Sihl für richtig und als für absehbare Zeit genügend?

Die Rückverlegung des Bahnhofendes, bzw. der Bau eines neuen Empfangsgebäudes auf dem linken Siblufer ist die einzige empfehlenswerthe Lösung der Personenbahnhoffrage.

Die Ausdehnung der Anlage, wie sie im Projekte der Nordostbahn vorgesehen ist, ist jedenfalls mehr als ausreichend gross, sowohl nach Anzahl als nach Länge der Bahnsteiggleise. Sie könnte bei zweckmässigerer Anordnung sowohl der Hauptgleise als auch der zur Zusammenstellung, Ein- und Abstellung der Züge nötigen Gleiseanlagen jedenfalls reduziert werden.*)

b) Halten Sie die Verlegung der sämtlichen Einrichtungen für den Güter- und Eilgutverkehr auf die Südseite des Bahnhofes links der Sihl für richtig und als für absehbare Zeit genügend?

Der Güterbahnhof ist auf die rechte Seite und zwar auf das Gelände zwischen dem neuen Viadukt und dem abzutragenden Damme zu verlegen. Daran sollen sich, ebenfalls auf der rechten Seite, an der Stelle des jetzigen Stückgüterbahnhofes, die Einrichtungen für Viehverladung, für Eilgut und Post anschliessen.

*) Die Anzahl der Perrongleise ist übermässig gross. Es genügt, wenn für jedes der sieben einzuführenden Gleise selbständige Ein- bzw. Ausfahrt vorhanden ist. Dazu ist es aber unerlässlich, dass die Gleise in der von uns oben angegebenen Ordnung neben einander liegen, um gegenseitige Kreuzungen möglichst zu vermeiden und dass die Züge nach beiden Seiten hin rasch abgestellt und eingestellt werden können, ohne das Aus- und Einfahren von Zügen zu behindern bzw. daran behindert zu werden. Dazu sollen die nötigen Gleisegruppen links und rechts angeordnet und für eine zweckmässige Verbindung mit den Maschinenständen gesorgt werden. Es ist bei der Kostspieligkeit einer Personenbahnhofsanlage nicht gerechtfertigt und auch nicht notwendig, dass für jeden Bestimmungsort eine oder gar zwei Perronlinien vorhanden sind. Dadurch kommt es, dass die Anlage viel zu wenig ausgenutzt wird und eine für den Betrieb und Verkehr lästige Weitläufigkeit erhält. Es ist eben auch nicht ausgeschlossen und bringt keine Beeinträchtigung der Sicherheit mit sich, wenn die Perrongleise der einen Richtung auch aushülfweise für eine andere benutzt werden. Für diese Art der Benutzung der Bahnsteiggleise lassen sich zahlreiche Beispiele aufführen.

c) Halten Sie die Verlegung der sämtlichen Werkstätten aus dem Bahnhofe für richtig und als für absehbare Zeit genügend?

Die Verlegung der Reparaturwerkstätten ist schon längst angezeigt gewesen. Die Lage dieser und der Güterschuppen auf der andern Seite haben wesentlich dazu beigetragen, die dem wachsenden Verkehr entsprechende Ausbildung des Bahnhofes zu verhindern.

Was nun den Ort für die neuen Werkstätten anbelangt, so ist diese Frage wohl kaum leichter zu entscheiden als in dem vorliegenden Fall; denn für keinen Ort des Nordostbahnnetzes treffen alle Bedingungen für rasche und wohlfahrtliche Wiederherstellung des Fahrmaterials so günstig zusammen als für Zürich-Altstetten.

Die erste Bedingung ist, dass sich die Werkstätten in der Nähe desjenigen Knotenpunktes des Netzes befinden, auf dem das Fahrmaterial am reichlichsten zusammenfließt, bzw. nach welchem es auf dem kürzesten Wege herbeigezogen werden kann. Dieser Punkt ist aber für das Nordostbahnnetz entschieden Zürich.

Sodann kommen in Frage die Verhältnisse für die Heranziehung der Arbeiter und für Versorgung derselben und ihrer Familien. Auch in der Beziehung wird es kaum einen geeigneteren Ort in der Schweiz oder im Kanton geben als Zürich. Hier strömen die Arbeitskräfte von allen Seiten zusammen, hier finden sie am leichtesten Wohnung, hier können sie sich am ungezwungensten bewegen in Bezug auf die Wahl der Mittel für die Erhaltung ihrer Familie, Erziehung der Kinder, Nebenverdienst durch die Familienglieder, Einführung der heranwachsenden Kinder in einen Lebensberuf u. s. w. Die Steuerverhältnisse kommen für sie nicht in Betracht, weil sie am wenigsten davon betroffen werden, dagegen aber von den Wohlfahrtseinrichtungen einer grossen Stadt den vollen Nutzen ziehen können, während sie an einem kleinen und entlegnen Dorf darauf verzichten müssten oder auf das angewiesen sind, was sie sich mit eigenen Mitteln oder mit Unterstützung der Verwaltung davon verschaffen können. Dies nötigt sie aber ihre Freizügigkeit aufzugeben und bringt sie in ein Abhängigkeitsverhältnis zum Arbeitgeber, was den heutigen sozialen Verhältnissen nicht entspricht. Beweis für das Gesagte gibt, dass es den grossen Maschinenwerkstätten in und um Zürich gewiss nicht einfallen wird, ihre Anstalten ganz aus der Umgebung zu verlegen.

Wenn nun in dieser Beziehung die örtlichen Verhältnisse die denkbar günstigsten sind und dieser Ort noch den vom Standpunkte des Betriebes der Nordostbahn zu stellenden Anforderungen am besten entspricht, so darf man über die Wahl von Zürich-Altstetten für die Werkstätten nicht im Zweifel sein, namentlich noch dazu dann nicht, wenn auch die Verhältnisse für die bauliche Anlage so günstig liegen wie hier. Nördlich vom Rangierbahnhof, wohin das Fahrmaterial zusammenläuft, befindet sich Gelände, welches den Bau der grössten Maschinenbauanlagen in freier Anordnung möglich macht, das im Preise gewiss nicht so hoch steht und dessen Beschafftheit gewiss derart ist, dass aus den Bau-, bzw. Verzinsungs- und Tilgungskosten eine Versteuerung der Reparaturkosten nachgewiesen werden könnte, welche nicht vielfach durch die andern günstigen Verhältnisse aufgewogen würden. Wenn sich auch kleinere Orte ausser Zürich bemühen, durch wohlfahrtliche Landabgabe, Versprechungen für Schulen und andere Unterstützungen, die Werkstätten an sich zu bringen, so können sie doch niemals auch nur einen Teil dessen bieten, was in Zürich schon vorhanden ist und sind derartige problematische Gewährungen niemals von solcher Bedeutung, dass ein günstiger Einfluss auf den Betrieb der Werkstätten nachgewiesen werden könnte.

Was noch die Beschaffung der motorischen Kraft anbelangt, so ist diese für Reparaturwerkstätten niemals von grosser Bedeutung, sie kann aber auch, wenn man ihr solche beilegen wollte, bei den heutigen Fortschritten der elektrischen Uebertragung gar nicht in Betracht kommen.

Endlich kommen noch die Vorteile dazu, welche für die Verwaltung aus der *nahen* Lage bei Zürich hervorgehen —, kurz es giebt nur lauter Gründe, welche für, und *keinen*, welcher gegen die Wahl von Zürich spräche.

Im Speziellen.

1. Ist die vorgesehene innere Einteilung des Aufnahmegebäudes richtig und dessen Umfang ausreichend, oder muss eine andere Disposition gewählt werden und welche? (siehe insbesondere Centralhalle, Durchgänge, Kopfporten).

Die innere Einteilung des Aufnahmegebäudes und der Bahnsteighalle ist richtig und in mehr als ausreichendem Umfange vorgesehen. Jedenfalls ist mit der Verlegung der Warte- und Erfrischungsräume, der Gepäckräume und Kassen an die Kopfseite des Bahnhofes das Richtige getroffen und es sind hiermit alle Bequemlichkeiten für den Verkehr erreicht, welche mit dieser in vorliegendem Fall zweckmässigsten Anordnung verbunden sind, nur sollte der Kopfporten in gerader Linie vor den Enden der Gleise sich erstrecken.

2. Ist der östliche Vorplatz des Aufnahmegebäudes gegen die Limmat genügend gross, und wie ist verneindendfalls für den erforderlichen Platz zu sorgen?

Diese Platzfrage ist im Hinblick auf die noch in Aussicht stehenden Kommunikations- und Brückenbauten nur durch Verlegung des Aufnahmegebäudes auf das linke Sihlufer befriedigend zu lösen.

3. Ist die vom Stadtingenieur vorgeschlagene Ueberführung der Kasernenstrasse über den Bahnhof nach dem Sihlquai (linkes Sihlufer) richtig, oder ist es möglich und empfehlenswert, statt dessen (unter Beibehaltung der jetzigen Langstrassenunterführung und der beiden Viadukte der Winterthurer und der rechtsufrigen Linie) mittelst Umbau des Bahnhofes in einen Hochbahnhof eine Unterführung der Kasernenstrasse zu erzielen?

Aus den schon oben angegebenen Gründen ist weder die Anlage einer Ueberführung der Kasernenstrasse zum Sihlquai noch die Hochlegung des Bahnhofes empfehlenswert.

4. Ist die vom Stadtingenieur in Vorschlag gebrachte Hauptverkehrsstrasse vom Bahnhofe über die Sihl durch den jetzigen Rohmaterialbahnhof und die Neufrankengasse nach dem Güterbahnhof richtig?

Der obere Teil einer solchen Strasse bis zur Langstrasse mit einer Brücke über die Sihl in der Richtung der Schweizergasse ergibt sich bei jedem Bahnhofprojekt als vorteilhaft für die Verbindung des Bahnhofquartiers mit der Langstrassenunterführung und für die Bebauung des übrig bleibenden Geländes des jetzt bestehenden Rohmaterialbahnhofes. Dieser Teil der Strasse mit der Brücke über die Sihl wäre namentlich dann von grossem Nutzen, wenn der Güterbahnhof auf die *rechte* Seite verlegt würde.

Die Verlängerung über die Langstrasse hinaus am Rande der Bahn anlagen bis zur Hohlstrassenunterführung müsste namentlich dann hergestellt werden, wenn der Güterbahnhof auf der linken Seite (nach dem Projekte der Nordostbahn) ausgeführt werden sollte, weil sie für Ausser-sihl jenseits des Bahnhofes und das Industriequartier die einzige Verbindung zu diesem bilden würde.

5. Genügt der für den Güterbahnhof in Aussicht genommene Raum für absehbare Zeit oder ist der Güterbahnhof bis zur Hohlstrasse auszudehnen, um unter anderem auch die Anlegung von Lagerhäusern zu ermöglichen?

Die für den Güterbahnhof in Aussicht genommene Fläche genügt für lange Zeit und kann bei der endgültigen Feststellung des Planes durch beliebige Verbreiterung gross genug genommen werden. Die Lagerhäuser sollten jedenfalls in inniger Verbindung mit dem Güterbahnhof stehen.

6. Genügen die vorgesehenen Ab- und Zufahrten in und vor dem Güterbahnhofe für die Bewältigung des zu gewärtigenden Verkehrs und ist nicht auch eine Ausfahrt gegen Westen herzustellen?

Ueber das Verhältnis der Zu- und Abfahrten der verschiedenen Stadtteile haben wir uns oben schon ausgesprochen. Es ist das denkbar ungünstigste und veranlasst hauptsächlich den Antrag auf Verlegung des Güterbahnhofes auf die gegen die Stadt zu offene rechte Seite des Bahnhofes. Wie wir schon oben gezeigt haben, sind dann die Verbindungen mit allen Stadtteilen frei und würden für die grosse Stadt und alles was dahinter liegt ganz besonders gewinnen, wenn das Ende des Personenbahnhofes bzw. das Aufnahmsgebäude auf das linke Sihlufer zurückverlegt würde.

Sollte aber wider Erwarten der Güterbahnhof dort ausgeführt werden, wo ihm das Projekt der Nordostbahn hinverlegt, dann ist es jedenfalls vorteilhaft für die Regelung des Fuhrwerkverkehrs, noch eine Verbindung am Westrande der langgestreckten Anlage zu erstellen, etwa von

der Badenerstrasse oder einer dazu parallelen Strasse. Dadurch würde sich für einen grossen Teil der Stadt eine Ringfahrt vermitteln lassen.

7. Liegt es im Interesse des Betriebes und des Verkehrs, von der Winterthurerlinie Gütergleise abzutrennen und mit dem Bahnhof Zürich-Wiedikon und mittelst Spitzkehre mit dem Güterbahnhof Zürich zu verbinden?

Es ist unbedingt nötig, den Verkehr der Güterzüge vom Personenbahnhofe fern zu halten und für diesen von allen einmündenden Linien direkte Verbindungen zum Rangierbahnhof herzustellen, wie wir das schon eingangs erörtert haben. Überall wo der Verkehr anfängt so grosse Verhältnisse anzunehmen, wie jetzt hier, muss eine Trennung für die verschiedenen Arten derselben vorgenommen werden.

8. Ist die Abzweigung genannter Gütergleise von der Winterthurerlinie auf offener Bahn als mit einem sichern Betriebe vereinbar; wenn ja, welche Sicherungsmassregeln sind geboten?

Wenn sich die Notwendigkeit der Abzweigung einer Linie an einer Stelle ergibt, wo gerade keine Station vorhanden ist, dann muss eben an dieser Stelle eine solche, aber nur für diesen Dienst eingerichtet werden (Signalposten). Die Unsicherheit der Abzweigung liegt aber auch nicht sowohl darin, als in dem Vorhandensein einer Weiche in der ungünstig gestalteten Bahnstrecke und das Unzweckmässige in der hin- und hergehenden Bewegung, welche jeder ein- und ausfahrende Zug machen muss. Auch kommt noch hinzu, dass diese Spitzkehrenverbindung etwa doppelt und wenn man die gegebene Abzweigungsstelle an der Limmatbrücke in Betracht zieht, dreimal so lang wird als die direkte Verbindung.

9. und 10.

9. Empfiehlt es sich, die Bahnstrecke Brauerstrasse Station Zürich-Wiedikon als Erdamm mit Böschungen,
“ “ * seitlichen Anschlussmauern,
als Viadukt

zu behandeln?

10. Ist für diese Strecke eine höhere Lage und damit eine günstigere Unterführung der Strassen, oder eine niedrige Lage und damit eine ungünstigere Unterführung der Strassen vorzuziehen?

Das Bahnplanum der Strecke Brauerstrasse-Wiedikon sollte jedenfalls so hoch gehoben werden, dass alle durchschnittenen Strassen über ihren jetzigen Höhengleichen die erwünschte lichte Durchfahrtshöhe von 4,20 m erhalten können. Um die Strassenlinien festzustellen, sollte sofort in Uebereinstimmung mit der Bahnanlage, der Bebauungsplan in jener Gegend entworfen werden. Jede Strasse sollte eine Durchfahrt erhalten und die in die Baublöcke versteckten Zwischenstrecken könnten als Erdämmen ausgeführt werden. Wenn ferner noch die zu bebauenden Grundstücke entsprechend eingeteilt werden, dann sollte diese Art der Behandlung genügen und die Gestaltung des Bahnkörpers in Viaduktform erspart werden können.

11. Ist die projektierte Geleiseverbindung mit dem projektierten städtischen Schlacht- und Viehhof richtig oder welche bessere Lösung giebt es?

Nach dem vorliegenden Projekte ist der in Aussicht genommene Schlacht- und Viehhof mit dem Rangierbahnhof direkt verbunden. Diese Verbindung ist richtig. Ihre Gestaltung im einzelnen müsste in Uebereinstimmung mit dem Plane des Schlacht- und Viehhofes hergestellt werden.

Würde aber der Güterbahnhof auf die oben von uns vorgeschlagene Stelle verlegt, bzw. die Aarauerlinie auf die linke Seite gezogen, dann wäre es zweckmässiger, auch den Schlacht- und Viehhof hinüberzulegen. Dessenungeachtet ist aber die im Projekte angedeutete Lage nicht ausgeschlossen; nur müsste dann ein Zufahrtsgeleise vom Ende des Rangierbahnhofes, bzw. von Altstetten her ausgeführt werden, um die Aarauer Zufahrtslinie nicht auf offener Strecke durchschneiden zu müssen.

12. Ist die projektierte Geleiseverbindung mit dem städtischen Industriequartier in der Hardstrasse richtig oder welche bessere Lösung giebt es?

Das an der Seifensiederei und der neuen Anlage von Escher Wyss vorüber zum Sihlquai führende Geleise muss unter allen Umständen erhalten bleiben. Die Verbindung derselben mit dem Rangierbahnhofe durchschneidet nach dem Projekt der Nordostbahn die Aarauerlinie und müsste daher entweder von Altstetten aus in gleicher Höhe geführt werden, oder muss, wenn man die Durchschneidung in gleicher Höhe durchaus vermeiden will, in der im Projekte ausgedrückten oder ähnlicher Weise geschehen.

Durch die Verlegung der Aarauerlinie, welche wie oben angedeutet, aus andern Gründen schon empfehlenswert erscheint, wird die rechte Seite für diese und andere ähnliche Verbindungen zugänglicher.

Zürich, den 18. Mai 1895.

sig. Gerlich, sig. W. Lauter, sig. Weiss,
Prof. am Eidg. Polytechnikum. Oberingenieur. Geh. Reg.-Rat.

Das Expertengutachten übt eine scharfe Kritik an dem Projekt der Nordostbahn. Dessen schwache Seiten, wie die Beibehaltung der für den Betrieb so ungünstigen Einführung der Winterthurer- und der rechtsufrigen Linie, die Anlage des sogenannten „Rangierdammes“, die Lage des Güterbahnhofes etc. werden schonungslos blossgelegt.

Kritisieren ist leicht! In baulichen Fragen glaubt sich jeder zur Kritik berechtigt, der Berufene sowohl, wie die grosse Zahl der Unberufenen, die alles besser verstehen wollen. Besser machen jedoch ist schwer. Die Herren Experten haben gezeigt, dass sie nicht nur kritisieren, sondern auch besser machen können. Dass es ihnen gelungen ist in der kurzen Zeit ihrer gemeinsamen Arbeit einen Vorschlag auszuarbeiten, wie ungefähr beim Bahnhofumbau vorgegangen werden könnte, ist jedenfalls nicht ihr kleinstes Verdienst. Wir legen unsern Lesern den Gegenvorschlag der Herren Experten auf Seite 11 und 12 dieser Nummer vor. Derselbe ist in gleichem Maßstab, wie das Projekt der Nordostbahn und überhaupt in ähnlicher Weise wie dieses ausgeführt. Schon ein flüchtiger Vergleich der beiden Projekte zeigt, wie organisch, ja man möchte fast sagen, wie naturnotwendig sich das Umbau-Projekt der Experten entwickelt, gegenüber dem Projekte der Nordostbahn.

Der Kernpunkt des Projektes der Experten liegt in der Verlegung des Empfangsgebäudes auf das linke Sihlufer. Diese Lösung wird jedem, der an das Studium des Bahnhofumbaus herantritt, sofort als die natürlichste und als diejenige, welche der schönen Ausgestaltung des bezüglichen Stadttheiles am besten entspricht, erscheinen. Auch die Nordostbahn hatte seiner Zeit diese Lösung ins Auge gefasst. Nachdem sich jedoch ergeben, dass bei der Aufgabe des jetzigen Aufnahmegerätes dasselbe auf Grund vertraglicher Bestimmungen wieder an die Stadt zurückfallen müsste, hat die Nordostbahn diese Lösung wieder aufgegeben. Wir glauben die Vermutung hegen zu dürfen, dass die Experten-Kommission, welche die Nordostbahn im vergangenen Herbst zur Begutachtung ihres Projektes nach Zürich einberufen hatte und welche aus den Herren Generaldirektoren *Ebermayer* und *Jäger* aus München, Regierungsrat *Kriesche* aus Berlin und Regierungsbaumeister *Lübke* bestand, auch auf diese Lösung gekommen, wenn ihnen in der bezüglichen Fragestellung nicht förmlich verboten worden wäre, sich über diesen Punkt auszusprechen.

Die städtischen Experten haben in sehr zutreffender Weise die Vorteile aufgezählt, welche die Verlegung des Aufnahmegerätes an das linke Sihlufer mit sich bringt. Begnügt man sich lediglich mit einem Umbau des alten Gebäudes, so ist in der That nur Halbes geschafft und man wird in späteren Zeiten tief bereuen nicht radikal vorgegangen zu sein.

Hauptsächlich um zu zeigen, wie schön die Umgebung des Bahnhofes bei der Verlegung des Aufnahmegerätes sich ausgestalten lässt, haben wir auf beifolgender Tafel einen bezüglichen Entwurf von Architekt *J. Gros* zur Darstellung gebracht, aus dessen Lageplan ersichtlich ist, wie durch die Anlage breiter Sihlquais das rasch aufblühende Industriequartier zugänglich gemacht werden kann, während

es durch einen zwölffachen eisernen Strang für immer von der Stadt abgeschnitten bleiben soll; denn die bestehenden und projektierten Verkehrswägen dahin werden immer ungenügend bleiben. Schon jetzt zeigt sich der Platz vor dem alten Aufnahmegeräte für die projektierten elektrischen Strassenbahnen als viel zu klein und er wird in Zukunft für eine weitere Entwicklung derselben durchaus ungenügend sein. Darum hinüber ans jenseitige Ufer der Sihl! Die Entfernung des Bahnhof-Einganges würde bloss um 300 m weiter gerückt und diese kleine Distanz sollte bei einer „Grosstadt“ doch kaum mehr ernstlich in Betracht fallen!

Für das alte Aufnahmegeräte wird sich sicherlich eine geeignete Verwendung finden, welche das darin angelegte Kapital angemessen verzinst.

Herr Architekt *Gros* hat, wohl mit Rücksicht auf das nahe liegende Landesmuseum, zu seinem Entwurf einen Stil gewählt, über dessen Berechtigung für ein modernen Zwecken dienendes Aufnahmegeräte die Meinungen sehr verschieden sein können; doch ist damit ja nicht gesagt, dass der Neubau gerade nach diesem, aus Motiven alter schweizerischer Bauwerke zusammengesetzten Entwurf ausgeführt werden soll. Seine Entstehung verdankt der *Gros'sche* Entwurf jener denkwürdigen Generalversammlung der N.O.B. im Frühjahr letzten Jahres, in welcher eine Dreier-Kommission, bestehend aus Herrn *Guyer-Zeller*, Ingenieur Oberst *Ammann* und Architekt *Gros* zur Prüfung der Bahnhof-Umbau-Frage gewählt wurde. Die Ausarbeitung eines Umbau-Projektes des jetzigen Bahnhofes veranlasste denselben eine Studienreise nach mehreren mustergültigen Bahnhöfen des Auslandes zu machen, was zur Folge hatte, dass ihn das erste Umbau-Projekt in keiner Weise mehr befriedigte und ihn bestimmte, einen Neubau am linksseitigen Sihlufer auszuarbeiten. Das bezügliche Projekt, das zum grössten Teil schon im November letzten Jahres fertig war, wurde sowohl den verschiedenen Kommissionen der N.O.B., als auch den ausländischen Experten dieser Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegt.

Herr *Gros* berechnet die Baukosten für das 156 m breite und 56 bzw. 31 m tiefe, in rotem Sandstein gedachte Hauptgebäude mitsamt der 230 m langen und 126 m breiten Halle auf 6,6 bis 7 Millionen Franken.

Wir schliessen unsere Betrachtungen mit dem Wunsche, dass bei dieser wichtigen Frage sowohl die Nordostbahn-Gesellschaft, als auch die Behörden und die Einwohnerschaft Zürichs von einem weiten Blick in die Zukunft beseelt sein mögen, damit in gegenseitigem Einverständnis ein Werk geschaffen werde, das der baulichen Entwicklung der Stadt zur Zierde und Ehre gereicht.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Gesucht ein jüngerer *Ingenieur* für ein Wasserwerk der französischen Schweiz.

(1904)

Auskunft erteilt

Der Sekretär: *H. Paur*, Ingenieur,
Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
15. Juli	Bureau des Stadtgenieurs	Zürich I	Erstellung des östlichen Trottoirs an der Universitätstrasse, Strecke Haldenbachstrasse bis Vogelsangstrasse.
15. »	Bureau der Sisselnkorrektion	Eiken (Aargau)	Lieferung und Montage der Eisen- und Holzbestandteile für die Schwell- und Aufzugsvorrichtung eines neuen Wasserwuhres in der Gemeinde Eiken.
15. »	Wilhelm Martin, Architekt	Kreuzlingen (Thurg.)	Schreiner-, Glaser-, Schlosser- und Malerarbeiten zum Umbau des alten Schulhauses in Kreuzlingen.
16. »	Stationsvorstand	Mels (St. Gallen)	Bau eines neuen Aufnahmegerätes in Mels. Voranschlag 15000 Fr.
17. »	Lindt & Hünerwadel, Arch.	Bern, Gurtingasse 6	Parkett- und Bodenbelag-Arbeiten zu den Neubauten der Schweiz. Lebensversicherungs- und Rentenanstalt auf der Falkenhöhe in Bern.
19. »	Schulgutsverwaltung	Nänikon (Zürich)	Maurer, Maler, Schreiner-, Schlosser- und Uhrmacherarbeiten am Primarschulhaus in Nänikon.
20. »	Honegger, Gemeinderat	Wald, Tonacker (Zürich)	Bau der Strasse III. Klasse von Vorder-Aathal bezw. Strasse I. Klasse daselbst bis Hinter-Aathal. Oberbau der bei obiger Strasse zu erstellenden Brücke über die Jona.
28. »	Gemeindeamt	Bronschhofen (St. Gall.)	Bau der Gemeindestrasse Bronschhofen nach Mangwil. Länge etwa 1700 m.
1. August	Baumgartner, Gemeindeammann	Waldkirch (St. Gallen)	Bau einer Gemeindestrasse II. Klasse von Engelburg nach Schönthal (Bernhardzell). Länge der Strasse 2385 m, Breite 4,20 m.