

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 27/28 (1896)
Heft: 24

Artikel: Bahnhof-Umbau in Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-82356>

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: 18.01.2026

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

Mozart-Denkmal an jenes den Kunstwert architektonischer Erscheinungen kennzeichnende Epigramm *Platens* erinnern, worin der Dichter ausspricht, dass nicht „Pomp, Zierraten, dorische Säulen und gothische Schnörkel“ an sich, sondern erst der das Ganze durchdringende „geheime Begriff“ es ist, der ein wirkliches Kunstwerk zum „versteinerten Rhythmus“ stempelt.

Bahnhof-Umbau in Zürich.

Für die erste Periode des Bahnhof-Umbaues hat die N. O. B. am 1. Mai d. J. den zuständigen Behörden ein Projekt vorgelegt, für welches die Generalversammlung dieser Eisenbahngesellschaft inzwischen den erforderlichen Kredit erteilt hat. Das Projekt sieht eine Vermehrung der Geleise im jetzigen Personenbahnhof voraus, der Eilgutbahnhof wird auf der rechten Seite der Bahn beibehalten und an die Stelle des bestehenden Zollgebäudes verlegt, während der Güterbahnhof, wie im Projekte von 1895 vorgesehen, auf die linke Seite der Bahn, jenseits der Linksufrigen hinausgerückt wird. In eine zweite Periode soll die Verlegung der Werkstätten und die Anlage des sogenannten Rangierdammes und in eine dritte der weitere Ausbau des Bahnhofes fallen.

Da durch die Genehmigung dieses ersten Vorstosses der N. O. B. die spätere Ausführung des von der Stadt und der Regierung angefochtenen Projektes von 1895 eingeleitet wird, so ist es selbstverständlich, dass die Stadt gegen die Ausführung dieses Provisoriums Stellung nahm. Unterstützt von dem Gutachten der Kaufmännischen Gesellschaft und der Special-Kommission des Zürcherischen Ingenieur- und Architekten-Vereins hat der Stadtrat eine Reihe von Einwendungen gegen dieses Projekt erhoben, von welchen wir, der Kürze halber, hier nur die wesentlichsten erwähnen wollen.

Der Stadtrat bezeichnet die Vorlage als unannehbar, mit Rücksicht auf die Grösse der Stadt und des Verkehrs im Hauptbahnhof (1894: 2,65 Millionen Reisende und 613000 t Güter) und zwar sei dieselbe um so unannehbarer, als voraussichtlich nach Vollendung der betreffenden Arbeiten eine Reihe von Jahren weiter nichts mehr geschehen werde. Die Disposition im Personenbahnhof sei unzulässig; die Entfernung der Wartsäle II. und III. Klasse von den Zügen nach Aarau, Affoltern und Meilen beträgt 200 bis 300 m. Die Passagiere II. Klasse nach dem linken Ufer, Luzern und dem Gotthard müssen diejenigen, welche nach den Zügen aller andern Linien gehen, kreuzen und es werden sämtliche Passagiere von der am Stirnperron ausmündenden Gepäck- und Expressgut-Expedition belästigt. Der Stirnperron ist dreifach gekröpft; es fehlt daher jede Uebersicht und die meisten Reisenden werden sich nicht zurecht finden können. Von den Zügen bis zum Bahnhof-Ausgang beträgt der Weg mehr als 200 m. Der Eilgutschuppen ist vom Güterbahnhof durch den ganzen Bahnhörper getrennt, auch fehlt ihm eine genügende Geleiseverbindung, da er nur mittelst Drehscheiben zugänglich ist. Eine unzulässige Verschlechterung gegenüber dem jetzigen Zustand besteht darin, dass der Güterbahnhof mit dem grössten Teile der Stadt nur durch die Niveau-Uebergänge der Brauer- und Hohlstrasse verbunden ist. Es fehlt sodann völlig die Verbindung mit dem Bahnhofplatz durch den Rohmaterialbahnhof, sowie auch der Anchluss des bestehenden (östlichen) Industrieleises der Hardstrasse. Das Projekt übergeht ferner alle Ansprüche der Stadt auf Verbesserung der Verkehrsverbindungen mit einziger Ausnahme der Hardstrasse; eine Fahrstrasse am linken Sihlufer mit Ueber- oder Unterführung ist ausgeschlossen, der Mühleweg wird nicht überführt u. s. w.

In einer konferenziellen Verhandlung der Beteiligten, welche am 16. Mai stattfand, wurde seitens des Eisenbahndepartements folgendes festgestellt:

„Die Hauptfrage der Verlegung des Personenbahnhofes wird zur Zeit noch nicht erörtert; immerhin wird die

Nordostbahn eingeladen, dem Departemente beförderlich eine Vorlage für den Umbau des Bahnhofes in einen Hochbahnhof einzureichen, damit links und rechts der Sihlstrassen zur Verbindung der ober- und unterhalb der Bahn gelegenen Stadtteile geschaffen werden können, welches Begehr der Stadt als ein berechtigtes anzusehen ist.

Die Lage des Güterbahnhofes wird erst bestimmt, wenn seitens des Departements festgestellt sein wird, dass dessen Anlage dem Entscheide über die Frage der Verlegung des Hauptbahnhofes nicht vorgreift.

In Uebereinstimmung mit der Haltung der Stadtbehörde werden die baulichen Anordnungen im jetzigen Hauptbahnhof nur im Sinne eines Provisoriums genehmigt. Der Nordostbahn wird nicht gestattet werden, hernach eine Pause eintreten zu lassen; vielmehr wird ihr obliegen, nach Genehmigung eines Projektes seitens der Bundesbehörde die Arbeiten ohne Unterbrechung zu Ende zu führen.

Die *bloss provisorische* Geltung vorausgesetzt, wird die Vorlage als annehmbar erachtet, wenn die Geleise nach Altstetten bis auf die Höhe des Stirnpercrons für die übrigen Linien ausser der Rechtsufrigen verlängert werden und das im Wege stehende Gebäude geschleift wird; von dem Begehr der Stadt, dass die Perrons einzudecken seien (was von der Nordostbahn nicht beabsichtigt wird), wird Vormerk genommen.

Der Nordostbahn liegt es ob, den neuen Güterbahnhof mit dem Bahnhofplatze durch eine Strasse zu verbinden, worüber sie noch eine Vorlage zu machen hat. Das Departement erachtet, dass die Stadt sich an den hieraus erwachsenden Kosten in einem gewissen Masse beteiligen soll.

Die Stadt Zürich wird Gelegenheit erhalten, sich über diese Pläne wie über diejenigen für den Hochbahnhof noch auszusprechen.“

Obschon vom Eisenbahndepartement die Arbeiten dieser ersten Bauperiode klar und deutlich als Provisorium bezeichnet werden, so können wir uns der Befürchtung nicht verschliessen, dass damit die erste Etappe im Feldzug der N. O. B. gegen die Stadt erreicht wird. Sind einmal die fünf Millionen Franken glücklich verbaut, so steht die Lapidarschrift der ausgeführten Bauten deutlicher und machtvoller da, als alle papierenen Bedingungen und so wenig als der total verfehlte Winterthurer-Viadukt wieder abgerissen wird, so wenig wird man an einer Entfernung des sogenannten Provisoriums denken, um einer rationellen Lösung der Bahnhoffrage Raum zu geben. Wir glauben, dass der richtige Weg des Vorgehens der gewesen wäre, zuerst *principiell die Umbau-Frage zum Abschluss zu bringen und dann erst provisorische Bauten zu gestatten*. Die Stadt Zürich und der Bund, wenn er den Rückkauf vollzieht, werden somit einen Bahnhof erhalten, dessen Anlage von fachmännischer Seite wiederholt als unannehbar bezeichnet worden ist. Vergleicht man das Vorgehen des Departements gegenüber der Centralbahn beim Bahnhof-Umbau in Basel, so ist das rasche Entgegenkommen, das die Nordostbahn gefunden hat, nicht recht begreiflich. Es soll uns freuen, wenn wir von massgebender Seite dahin belehrt werden, dass wir zu schwarz sehn.

Miscellanea.

Bauverwaltung der Stadt Zürich. Der Vorsteher des Bauwesens unserer Stadt, Herr Dr. Paul Usteri, hat seinen Rücktritt erklärt, um in eine andere, weniger mühevolle Stellung überzutreten. Die Stadt Zürich verliert in ihm einen Beamten von ausserordentlicher Arbeitskraft. Seinem Wirken und seiner Energie ist grösstenteils das Zustandekommen der Vereinigung Zürichs mit den Aussengemeinden zu verdanken, deren Grundlagen er entworfen und mit seltenem Geschick durchgeführt hat. Die Auffüllung der Lücke, die durch das Ausscheiden Dr. Usteri's aus dem Stadtrat entsteht, wird nicht leicht sein und sein Nachfolger wird Mühe haben, neben der grossen Zahl der täglich zu erledigenden Geschäfte sich in die Stellung einzuarbeiten und sich mit der Ausführung der bedeutenden Aufgaben zu befassen, die unmittelbar bevorstehen. Wenn in Interessenkreisen der Wunsch besteht, es möchte ein Fachmann an die Spitze des Bauwesens der Stadt gestellt werden, wie dies auswärts auch der Fall ist, so darf dieses