

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 29/30 (1897)
Heft: 2

Sonstiges

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: 12.02.2026

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

Angesichts der wiederholten gegenteiligen Behauptung legt der Referent besonderen Nachdruck darauf, dass die Kommission durch gründliche Prüfung und durch Vergleich mit in neuester Zeit in Frankreich und Amerika ausgeführten grossen Bahnhofsanlagen *einstimmig* die Ueberzeugung aussprach, dass «die Verlegung des Aufnahmegebäudes auf das linke Sihluf er betriebsmäßig möglich sei, und der Anlage von sogenannten Rückstellgleisen zwischen den Hauptgleisen kein so grosser Wert beigemessen werden könne, dass dieselben ein Hindernis für die Hinüberlegung des Aufnahmegebäudes bilden dürften.» Im ferneren sei die Kommission einstimmig der Ansicht gewesen, der von der N. O. B. im Kreise III projektierte *Rangierdamm für sechs Geleise* dürfe unter keinen Umständen erstellt werden, vielmehr müsse die linksufrige Zürichseebahn von Station Enge zum Hauptbahnhof so gelegt werden, dass die Seestrasse in Enge und alle Strassen im Kreise III ohne Niveaumarkierung durchgeführt werden können. Hiezu sei die Linie von Enge weg als Tiefbahn einzuführen, was technisch und finanziell möglich und für Kreis II und III ein unbedingtes Erfordernis sei. Mit einem warmen Appell an die städtische Behörde, so, wie Basel es in seinem Streit mit der Centralbahn gethan hat, die Angelegenheit durch Aufstellung eines eigenen Projektes mit der Entschiedenheit, welche die Grösse der in Frage stehenden städtischen Interessen erheischt, an die Hand zu nehmen, stellte der Berichterstatter namens der Kommission den Antrag: «Der Zürcherische Ingenieur- und Architekten-Verein möge den Stadtrat ersuchen, unter Hinweis auf den Bericht seiner Kommission vom 1. Mai 1896 von sich aus durch hierzu bestellte Fachleute ein Projekt für den Umbau der Bahnhofsanlage ausarbeiten zu lassen mit der Freihaltung des Verkehrs auf beiden Sihlufern und mit Vermeidung des von der Nordostbahn im Kreise III projektierten Rangierdammes.»

Zum besseren Verständnis des Referates waren sowohl das Projekt der N. O. B. vom Frühjahr 1895, als auch das zur provisorischen Ausführung genehmigte Projekt der I. Bauperiode vom 30. April 1896 und einer Reihe von Mitgliedern der Kommission angefertigte Skizzen und Pläne ausgestellt.

Im Anschluss an das Referat des Herrn Jegher weist Herr Oberingenieur *R. Moser* sodann die Pläne für das Projekt *eines Hochbahnhofs* an der Stelle des jetzigen Personenbahnhofs vor und erläutert dieselben. Diese Pläne sind im Auftrag des Eisenbahndepartements von der Nordostbahn ausgearbeitet und dann dem Stadtrat zur Vernehmlassung übermittelt worden. Hiernach würde das Aufnahmegebäude in die bestehende Halle eingebaut und die letztere bis an die Sihl verlängert werden. Die Geleisehebung daselbst beträgt 5,62 m oder etwa 40 Treppenstufen. Das Gebäude würde zwei Stockwerke erhalten; ins Erdgeschoss käme an Stelle des jetzigen Ausgangs ein grosses Vestibül, in dessen Mitte der Billetschalter eingebaut wäre, ferner sind vorgesehene Räume für Spedition, Ausgabe und Aufbewahrung des Gepäcks, die Post und verschiedene Bureaux nebst den Aufgangstreppen, dahinter ein Durchgang von der Museumsstrasse bis zum Bahnhofplatz, als Ausgang für die ankommenden Reisenden, in welchem auch die Gepäckausgabe vorgesehen ist, hinter demselben ein grösserer Raum, der nahezu ganz ausgefüllt wird und nur gegen den Bahnhofplatz und die Museumsstrasse zu Magazinen und Läden ausgebaut ist, welche vermietet werden könnten. Zu beiden Seiten der Sihl würden die Strassen unter den Geleisen durchgeführt, rechts die Gessnerallee mit 18 m, links der Sihlquai mit 27 m Breite. Im oberen Geschoss münden die schon erwähnten Aufgangstreppen in einen 13 m breiten Verbindungsgang, von welchem in der Mitte ein direkter Durchgang zum eigentlichen Kopfperron führt, von diesem Verbindungsgang aus können aber auch die sämtlichen Wart- und Restaurations-Säle betreten werden, rechts diejenigen III. Klasse und links diejenigen II. Klasse. Dann folgt der Kopfperron, an welchen sich sieben Zungenperrons, fünf Mittelperrons mit 11 m Geleiseabstand und zwei Seitenperrons mit einem solchen von 9,5 m anschliessen. Dazwischen befinden sich sechs Post- oder Gepäckperrons mit 8 m Geleiseabstand. Die gedeckte Halle für diese Perrons wird 125 m lang, dagegen werden die Perrons bis über die Sihl offen verlängert und erhalten eine Länge von 210 m. Die Mehr-Kosten für diese Bauten, gegenüber dem Projekt vom Febr. 1895, sind auf 4 300 000 Fr. berechnet, wozu 700 000 Fr. für provisorische Anlagen und etwa 3 000 000 Fr. für das Land in Anschlag gebracht werden, welches der Stadt für die beiden Strassenführungen abgetreten werden müsste. Die Gesamtmehrkosten des Umbaus werden sich nach Ansicht der Organe der Nordostbahn somit auf etwa acht Millionen Fr. belaufen.

Als Mängel, welche diesem Projekte anhaften, unterscheidet Redner zweierlei: erstens solche, deren Hebung bei entsprechender Änderung des vorliegenden Projektes möglich sein würde und zweitens solche, die mit der Höherlegung der Geleise verbunden und nicht zu beseitigen sind.

Von ersteren werden angeführt: ungenügende Zu- und Abfahrtsplätze, der Mangel an gedeckten Umsteigplätze, die direkte Ausmündung des Verbindungsganges auf das Trottoir der Museumsstrasse, die schwerfällige Konstruktion mit hohen Lichtschächten, welche mit dem Stehenlassen des alten Hallendaches verbunden ist, die Anordnung der Ausgänge, welche dazu durch die Verbindung der Gepäck-Elevatoren mit den Ausgabebüros gekreuzt werden. Ferner wird die Länge der Halle, welche von 158 auf 125 m reduziert würde, sowie der Perrons mit nur 210 m als eine zu kurze bezeichnet, die Beeinträchtigung des Vestibüls durch den Einbau des grossen Kassagebäudes, sowie die ganze Architektur als unschön und mehr einer Fabrik ähnlich sehend, gerügt.

Wenn es bei anderer Gestaltung des Projektes gelingt, diese Mängel zu beseitigen, so bliebe das Hochbahnhofprojekt unter allen Umständen mit grossen Mehrkosten und mit den Unbequemlichkeiten des Treppensteigens belastet, so dass die Ausführung einer solchen Anlage sich nicht empfehlen dürfte, um so weniger, als der einzige Vorteil desselben die Durchführung des Sihlquais auf anderem Wege sich nahezu in gleich guter Weise erzielen liesse.

Herr Stadtbaumeister *Geiser* konstatiert, dass die Stadtbehörde in dieser schwierigen Frage in verschiedenen Richtungen den Ansichten der Kommission beipflichtet und ihre Forderungen unterstützt. Für die städtischen Interessen handelt es sich in erster Linie darum, zu erstreben, dass sich die Verbindungen zwischen den einzelnen Teilen des dritten Kreises günstiger gestalten, als dieses nach dem Projekt der Nordostbahn der Fall wäre. Daneben darf die Idee eines Hochbahnhofes an der jetzigen Stelle nicht ganz ausser Acht gelassen werden. Von der Nordostbahn kann nicht erwartet werden, dass sie ein solches Projekt, dem sie von Grund aus entgegen ist, mit Erfolg durchstudiere, dagegen hat der Sprechende bei einem hiesigen Architekten ein Hochbahnhofprojekt gesehen, welches die meisten der von Hrn. Moser gerügten Ubelstände nicht zeigt und auch architektonisch von besserer Wirkung ist als das soeben vorgezeigte. Es wäre nun Aufgabe der Stadt, diese Angelegenheit in jeder Richtung gründlich studieren zu lassen.

Im fernern wird vom Sprechenden noch auf die konstitutionelle Seite der Sache aufmerksam gemacht und namentlich darauf hingewiesen, dass ja für alle Ausgaben über einem Betrage von 200 000 Fr. das städtische Referendum anzuordnen sei. Wie würde sich nun das Verhältnis gestalten, wenn der Bund ein bestimmtes Projekt annehmen, der Gemeinde dann aber ein namhaftes, finanzielles Opfer zumuten und letztere dasselbe verwerfen würde? Solchen Eventualitäten vorzubeugen sei nur möglich durch eigenes eingehendes Studium der Fragen und Abklärung der einschlägigen Verhältnisse seitens der Stadt.

Herr Oberst *Huber* macht darauf aufmerksam, dass in Zukunft Niveaumarkierungen von Eisenbahnen mit Tramways vielleicht gar nicht mehr gestattet werden, so dass der Umbau der bestehenden Strassenbahnen für elektrischen Betrieb wegen der Niveauübergänge bei der Seestrasse Enge und bei der Badenerstrasse ganz unmöglich gemacht werden könnte. Schon aus diesem Grunde sollte getrachtet werden, das Bahniveau bis zur Station Enge entweder höher oder tiefer zu legen. In andern Ländern, z. B. in Preussen, müssen die Eisenbahnen für ungehemmten Verkehr der Strassen und Tramways sorgen; bei uns können sie diesen Verkehr einfach unmöglich machen. Hier muss unbedingt Abhilfe geschaffen werden.

Mit Bezug auf die von der Kommission beantragte Eingabe an den Stadtrat möchte Herr Professor *Ritter* und andere Mitglieder den Schlussatz, dass vornehmlich das Studium einer Verlegung ans linke Sihluf er gewünscht werde, fortlassen, wogegen von anderer Seite Wert darauf gelegt wird, dass wenigstens an der Forderung der Freihaltung des Verkehrs zu beiden Seiten der Sihl und der Beseitigung des Rangierdammes unsererseits festgehalten werde. Letzteres wird denn auch einmütig beschlossen und es soll die Eingabe in diesem Sinne nebst einem Begleitschreiben beförderlichst an die Behörde abgehen. (Ist bereits erfolgt: Siehe «Schweiz. Bauzeitung» Bd. XXVIII S. 183.)

S. P.

Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

Für die Ausbeutung einer bestehenden Grube von Porzellanerde in Frankreich und Verbesserung der mechanischen Einrichtungen werden zwei *Betriebsleiter gesucht*, ein kommerzieller und ein technischer. Kenntnis der französischen Sprache unerlässlich. (1077)

Gesucht ein *Ingenieur* mit praktischer Erfahrung in Drainage, Damm- und Flussbauten nach Sumatra. Eintritt sofort. (1078)

Auskunft erteilt

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