

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 41/42 (1903)
Heft: 18

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: 22.02.2026

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

Die Vereinigten Personenbahnhöfe.

Als «*vereinigte Personenbahnhöfe*» bezeichnet der Vortragende den neuen Hauptbahnhof und seine Zweigstationen Enge und Wiedikon, welche bau- und betriebstechnisch enge zusammenhängen. An Hand von Uebersichts- und Detailplänen, Skizzen und Photographien beschreibt Herr Sommer ausführlich, wie das durch Verlegung der Sihl frei werdende Flussgebiet sich zu einer rationellen Umgestaltung der Bahnhofanlage und der damit zusammenhängenden Verkehrsverhältnisse verwenden lässt. Wir wollen versuchen, soweit es ohne Pläne möglich ist, die Ausführungen des Vortragenden im Rahmen dieses Referates kurz zu skizzieren und verweisen bezüglich der Details im besondern auf den Nachtrag zu der schon erwähnten Broschüre des Herrn Sommer, welche dieses Frühjahr im Verlag von Raschers Erben in Zürich erschienen ist und neben dem Kostenanschlag einen Uebersichtsplan 1:7500 mit genauer Darstellung der bestehenden sowie der projektierten Anlage enthält.

Das alte Postulat der vollständigen Trennung von Güter und Personenverkehr ist durchgeführt. Der Bahnhof Enge, der in das Sihlhölzli zu liegen kommt und der Hauptbahnhof, an der Stelle der heutigen Bahnbrücke über die Sihl, sind als Durchgangsstationen ausgebildet, während der schon von der N.-O.-B. in Aussicht genommene, zweite Güterbahnhof auf dem linken Sihlufer, d. h. auf dem Areal des alten Güter- und Rohmaterialienbahnhofs, als Kopfstation wieder entsteht.

Die Linienführung ist das Gerippe der ganzen Anlage. Aehnlich wie es im Ausland, besonders in Deutschland mit den neuen, grundsätzlichen Bahnhofumbauten gehalten worden ist, dienen die heute bestehenden Zufahrtslinien künftig dem Güterverkehr, wogegen für den Personenverkehr neue Linien erstellt werden. Das charakteristische der Linienführung lässt sich in folgenden Sätzen zusammenfassen: Die linksufrige Seebahn geht von der Station Wollishofen durch den Stock-Tunnel ins Sihlgebiet und bildet nach Abgabe ihrer Güterlinien im Sihlhölzli als Tiefbahn den Bahnhof Enge. Das Sihlgebiet weiter verfolgend, mündet dieselbe sodann in den ebenfalls tief liegenden Hauptbahnhof ein, von wo sie einerseits als Ringlinie in die rechtsufrige Seebahn übergeht und andererseits mit einem neuen Zürichbergertunnel in der tief liegenden Station Oerlikon an die Winterthurerlinie anschliesst. Der Uebergang der Geleise über die Limmat befindet sich direkt unterhalb des Nadelwehres beim Drahtschmiedli. Die Hauptverkehrslinie Westschweiz-Ostschweiz, d. h. Aarau-Winterthur, wird unter dem heutigen Rangierbahnhof durch über die Station Wiedikon als tiefliegende Durchgangslinie in den Hauptbahnhof eingeführt, ebenfalls mit direktem Anschluss an die rechtsufrige Seebahn und die Station Oerlikon. Uetliberg- und Sihltalbahn erhalten, anschliessend an den neuen Bahnhof Enge und mit dessen Eilgutdienst vereinigt, einen besonderen Lokalbahnhof auf Strassenhöhe. Beim neuen Bahnhof Enge wird, zum Teil unter Verwendung oder Verlegung der Sihlhölzlianlagen ein grosser Bahnhofplatz geschaffen mit direkter Zufahrt vom Bleicherweg und Seequai her durch den heutigen, zu einer breiten Strasse erweiterten Bahntunnel. Auch vor dem ins Sihlgebiet vorgeschobenen Hauptbahnhof entsteht ein neuer Bahnhofplatz, dessen westliche Begrenzung das neue Empfangsgebäude bildet. Das alte Empfangsgebäude, künftig für die Kreisverwaltung dienend, schliesst mit dem dahinter überbauten, gegen die Museumsstrasse liegen-

den Areal den Platz nach Osten ab, welcher durch die Freilegung des Landesmuseums ein charakteristisches Gepräge erhält. Hinsichtlich aller weiteren Details sei auf die erwähnten Publikationen des Verfassers der Projekte verwiesen.

Die Kosten berechnet Herr Sommer für die Sihlverlegung zu 7,5 Mill. Fr., für die vereinigten Personenbahnhöfe zu 29,3 Mill. Fr., also total 36,8 Mill. Fr. Die Verteilung derselben auf die Interessenten hat der Vortragende gegenüber den Broschüren etwas modifiziert und sieht vor, dass Bund, Kanton und Stadt Zürich je ein Drittel, d. h. 2,5 Mill. Fr. an die Sihlverlegung beitragen, die Stadt Zürich sodann an die Bahn-anlage eine weitere Summe von 1,2 Mill. Fr., also im ganzen 3,7 Mill. Fr. zu leisten hätte. Die Bundesbahnverwaltung, die allein auf den Umbau der linksufrigen Seebahn etwa 12 Mill. Fr. verwenden muss, hätte zur Ausführung der Sommerschen Bahnprojekte über diesen Betrag hinaus noch 6,7 Mill. Fr. zuzulegen, während der Restbetrag der Kosten von 9,4 Millionen aus dem Erlös des frei werdenden Bahngebietes bestritten werden könnte.

Vergleichsweise führt der Vortragende noch die Bahnhofumbaukosten von Frankfurt a./M. und von Basel an.

Die Frankfurter Anlagen kosteten laut amtlichen Angaben total 43 852 000 Fr. Hierin sind die besondern Linienführungen sowie der ganze Personenbahnhof mit den Werkstätten und zwei komplette Güterbahnhöfe, ebenfalls mit Werkstätten inbegriffen. Die Basler Umbauten, Güter- und Personenbahnhof mit der Elsässerlinie zusammen, dürften laut amtlichen Angaben 35,2 Mill. Fr. kosten; hieran zahlt die Stadt Basel 4,1 Mill. Fr., sodass die Leistung der Bundesbahnen noch 31,1 Millionen ausmachen wird.

Diese Zahlenvergleiche mögen zeigen, dass die Projekte für die Sihlverlegung und die Personenbahnhöfe von Zürich vom finanziellen Standpunkt aus sich nicht als etwas Unerhörtes darstellen. Wie man sich im übrigen zu den Ideen des Herrn Sommer stellen mag, so verdienen die Studien als ernste und fleissige Arbeit die Beachtung der interessierten Kreise wie der Technikerschaft. *W. D.*

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Die Frühjahrsitzung des Ausschusses findet am 10. Mai 1903 in Brugg statt. Die in Brugg und Umgebung wohnenden Mitglieder der Gesellschaft sind freundlich eingeladen, sich den Mitgliedern des Ausschusses bei dem gemeinsamen Mittagsmahle sowie für den Nachmittag des Tages anzuschliessen. Der Zusammenkunftsort wird später mitgeteilt.

Stellenvermittlung. Den Mitgliedern der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker, die sich für die Bagdadbahn interessieren, teilen wir mit, dass nach soeben eingegangenen Berichte das Personal für die erste Sektion, von Konia nach Eregli (200 km) schon komplett ist. Der Zeitpunkt des Beginnes für die Studien zur zweiten Sektion ist, wie man uns berichtet, noch nicht bestimmt.

Der Sekretär: H. Paur, Ingenieur.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Auskunftsstelle	Ort	Gegenstand
4. Mai	Betriebsbureau der Gasfabrik	Bern, Sandrainstrasse 17	Erd-, Maurer- und Schlosser-Arbeiten zum Umbau des Regulatoren- und Gasmesser-Raumes in der Gasfabrik.
5. »	Otto Bölsterli, Baumeister	Baden (Aargau)	Grab-, Maurer-, Zimmer-, Steinhauer- und Spengler-Arbeiten zum Neubau der Turnhalle in Wettingen.
5. »	Gemeindekanzlei	Braunegg (Aargau)	Sämtliche Arbeiten und Lieferungen zur Anlage einer Wasserversorgung in Braunegg.
5. »	A. Schmid, Gemeindepräsident.	Steffisburg (Bern)	Alle Arbeiten zum Bau des Schulhauses in Steffisburg.
6. »	Strasseninspektorat	Liestal (Baselland)	Strassenkorrektur und Eindöhlung des Zettelbächleins in Giebenach.
7. »	W. Heene, Architekt	St. Gallen	Sämtliche Arbeiten für den Neubau des «Marthaheims» in St. Gallen.
7. »	J. Scheuzger, Präsident	Schöftland (Aargau)	Sämtliche Arbeiten u. Lieferungen für den Neubau der Konsumgenossenschaft Schöftland.
8. »	J. Pieringer, Prediger	Biel, Neuhausstrasse 28	Alle Arbeiten für den Bau eines Wohnhauses und den Umbau der Kapelle der Methodistengemeinde in Biel.
8. »	Gemeindeschreiberei	Köniz (Bern)	Korrektur der Köniz-Schlieren-Oberscherli Strasse II. Sektion. (Lauelacker-Oberscherli-Au). Länge etwa 2580 m. Kostenvoranschlag 62000 Fr.
8. »	Hochbaubureau	Basel	Abbruch- und Bau-Arbeiten für die Begräbniskapelle Elisabethenstrasse in Basel.
10. »	Gemeindevorstand	Flims (Graubünden)	Erstellung eines Waldweges von 3942 m Länge in der Gemeinde Flims.
10. »	G. Egloff, z. Rebstock	Wettingen (Aargau)	Erstellung einer neuen Rebbergstrasse im Gemeindebann Wettingen.
10. »	Felix Jenny	Ennenda (Glarus)	Maurer-, Zimmermanns- und Spengler-Arbeiten für einen Hausaufbau in Netstal.
15. »	Vorstand Habisreutinger	Hosenruck (Thurgau)	Lieferung einer neuen Bestuhlung im Schulhaus Hosenruck.
18. »	Baubureau	Basel, Rathaus, III. Stock	Schreiner- und innere Zimmerarbeiten für den Saal- und Hallenbau des Rathauses Umbaus in Basel.
20. »	Kantonsrat Möller	Necker (St. Gallen)	Bau der Ruhrstrasse, von Wolfertswil durch das Ruhrthal nach Böschbach. Länge der Strasse etwa 5100 m. Kostenvoranschlag 50400 Fr.
23. »	Elektrizitätswerk der Stadt Zürich	Zürich, Bahnhofbrücke Nr. 1	Lieferung von 3 Motorgeneratoren von je 800 kw, 12 Drehstromtransformatoren von 100 bis 500 kw Leistung nebst den zugehörigen Apparaten.