

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 71/72 (1918)
Heft: 22

Artikel: Das Theater in Langenthal, Kanton Bern: erbaut durch Keiser & Bracher, Arch. in Zug
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-34853>

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: 18.04.2026

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

der bis vor kurzem amtlicherseits allseitig als unwirtschaftlich abgelehnte Radikal-Umbau des Hauptbahnhofes Zürich zu einem Durchgangsbahnhof unerwarteterweise in den Kreis ernsthafter Erwägung gerückt worden.

Der Durchgangsbahnhof.

Die Idee eines Durchgangsbahnhofs für Zürich ist sehr alt. Schon 1854, anlässlich der Erweiterungsstudien der ersten Bahnhofanlage (an jetziger Stelle), schlugen die Ingenieure der Bahn vor, den Personenbahnhof zu verlegen und zwar als Durchgangsbahnhof zwischen die jetzige Bahnhofstrasse und den Talacker, etwa in die Gegend der jetzigen Nüscherstrasse. Man wollte damit eine seewärtige Durchführung der Altstetter-Linie ermöglichen, die dann gegen Südwesten, nach der Enge hin abbiegend, dem Seeufer entlang die Richtung nach Thalwil gefunden hätte. Glücklicherweise kam diese Idee nicht zur Ausführung.

Angeregt durch diese Entwürfe macht nun das Preisgericht, gestützt auf seine oben erwähnte grundsätzliche Auffassung von der Bedeutung des Vorort-Verkehrs und infolgedessen der Wünschbarkeit eines Durchgangsbahnhofs, in seinem Bericht 1918, Seite 17, folgende Äusserung: „Das Preisgericht hält es nicht für ausgeschlossen, dass eine Umwandlung des gegenwärtigen Kopfbahnhofs der Fernbahnen zu einem Durchgangsbahnhof möglich wäre, wenn die Personengeleise der linksufrigen Zürichseebahn und der Sihltalbahn samt der rechtsufrigen Seelinie durch das trockenengelegte Sihlbett von Osten her in die jetzigen Bahnhofanlagen links der Sihl eingeführt würden.“ Diese Lösung veranschaulicht als Typ C unser Schema Abbildung 6, wobei wieder die Abzweigung nicht von Wiedikon, sondern von Enge erfolgt, was indessen für das Vergleichschema belanglos ist. Die Anordnung entspricht im Wesentlichen auch dem Projekt von Architekt

Erweiterung und Umbau des Hauptbahnhofes Zürich.

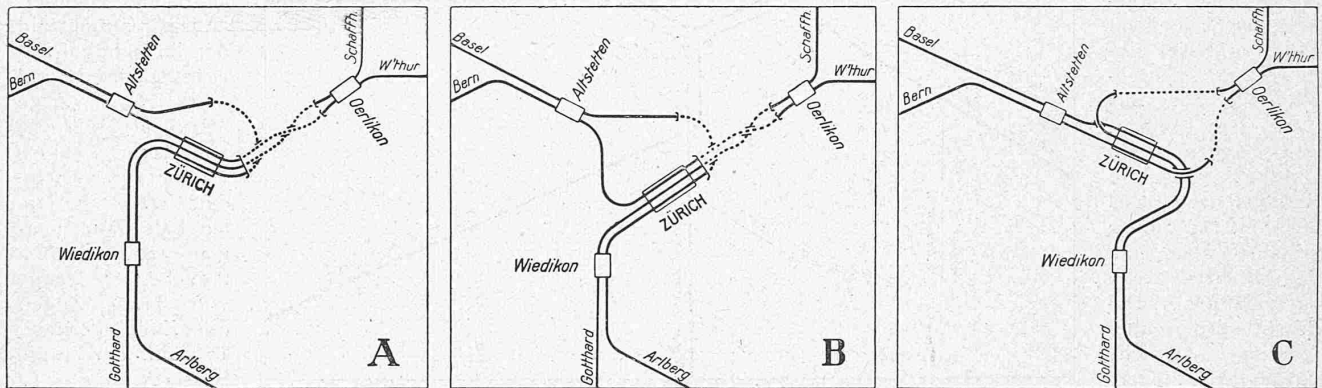


Abb. 4 bis 6. Typische Möglichkeiten kreuzungsfreier Linienführung in einem Durchgangsbahnhof für Zürich.

Einen viel brauchbareren Vorschlag machte J. Glauser (†), Kontrollingenieur beim Schweiz. Eisenbahndepartement, als Gegenprojekt zu den Umbauplänen der damaligen N. O. B. und der Experten 1895 (vergl. Bd. XXVI, Nr. 1 und 2, Juli 1895). Er wollte die Stirnwand des Kopfbahnhofs öffnen, um nach Uebersetzung der Limmat und Untertunnelung des Zürichberges in östlicher bzw. südöstlicher Richtung aus- und einfahren zu können. Vervollständigt man diese Bahnstufen für den Durchlauf aller drei Richtungen, so erhält man ein Schema vom Typ A (Abb. 4). Neuerdings haben die Experten 1918 diesen Typ, in etwas anderer Anordnung und unter Verzicht auf den Durchlauf der Linie Basel-Arlberg, als Hochbahnhof bearbeitet und bei ihren Gegenvorschlägen in erste Linie gestellt. Das Aufnahmegebäude denken sie sich am rechten Sihlufer.

Legt man den Durchgangsbahnhof etwa in die Richtung des Oerlikon-Tunnels, als Tangente an die Ausfahrtkurve nach Wiedikon, so erhält man eine Anordnung nach Typ B (Abbildung 5). Diesen Vorschlag machte erstmals Ing. A. Jegher (1896); die Experten 1918 studierten ihn versuchsweise, ohne seine Ausführung zu empfehlen. Sie würde erheblichen baulichen Schwierigkeiten für Bahn und Strassenführungen begegnen, auch käme das Aufnahmegebäude $1\frac{1}{4}$ km vom jetzigen entfernt zu liegen (vgl. Experten-Bericht 1918, Seite 18 und 19, sowie den bezügl. Bauungsplan von Prof. K. Moser, Planbeilage Blatt XVI). Den für die Stadtentwicklung unerträglichen Nachteil der grossen Entfernung vermied das Projekt von Ingenieur H. Sommer (1899/1902), ebenfalls nach Typ B, aber mit Ableitung der Sihl von der Allmend nach Altstetten und Anlage des Personenbahnhofs als Tiefbahn im trockenengelegten Sihlbett, zwischen Kaserne und Zollbrücke. Ohne Kenntnis des Projektes Sommer entwickelte die gleiche Idee Arch. E. Wipf in seinem Gross-Zürcher Wettbewerbsentwurf „Neue Wege“. Für die Projekte Sommer und Wipf ist, wegen der Sihlbett-Benützung, in Abb. 5 anstelle von Wiedikon die Station Enge zu denken.

H. Ernst (†) vom Jahre 1896 (vergl. Bd. XXVIII, Seite 8, vom 4. Juli 1896). Ein Vorzug gegenüber A und B liegt darin, dass ein Tunnel weniger benötigt wird, ein empfindlicher Nachteil ist die grössere Entfernung des nach Nordwesten verschobenen Aufnahmegebäudes.

Für den Durchgangsbahnhof sprechen grundsätzlich auch die Bedürfnisse der für den Nahverkehr wichtigen rechtsufrigen Seelinie Meilen-Rapperswil und der Sihltalbahn, auf die an dieser Stelle ausdrücklich hingewiesen sei, nachdem wir beide, als für den Transitverkehr bedeutungslos, in unserer Einführung zunächst weggelassen haben.

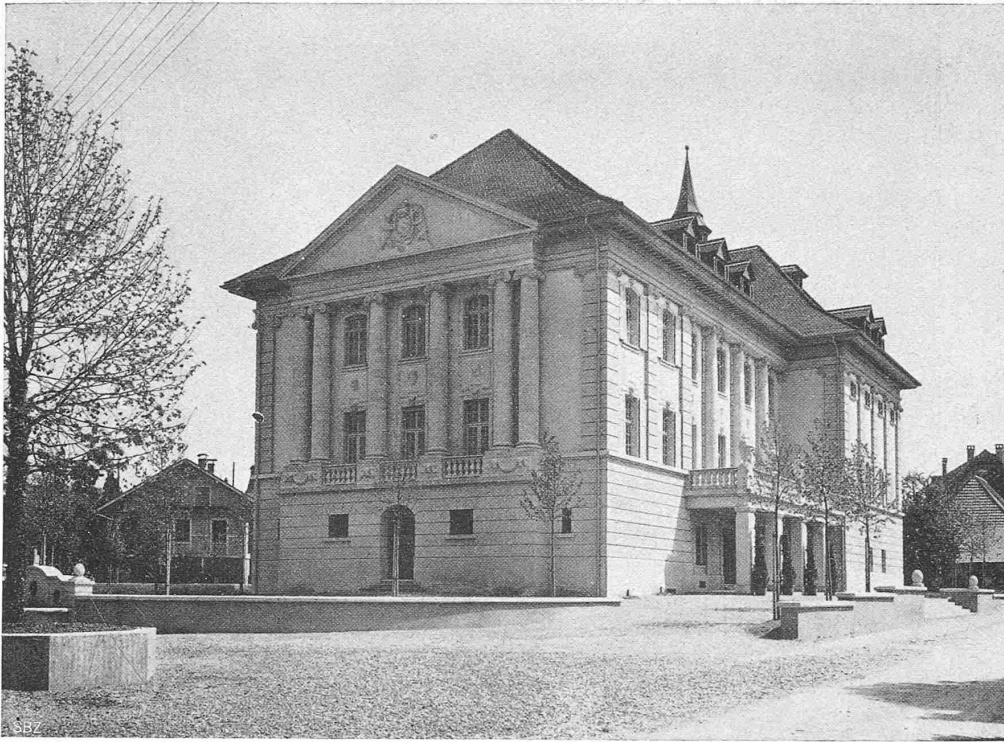
Dies etwa wäre zu sagen zur Einführung in das, wie man sieht, ziemlich vielgestaltungsfähige Problem der Zürcher Bahnhof-Erweiterung. Wir werden nun der Reihe nach und unterstützt durch verschiedene Mitarbeiter die wichtigsten Vorschläge näher erläutern, in der Absicht, dadurch allseitig aufklärend zu wirken und so unsererseits zur Förderung der besten Lösung beizutragen.

(Forts. folgt.)

Das Theater in Langenthal, Kanton Bern.

Erbaut durch Keiser & Bracher, Arch. in Zug.
(Mit Tafeln 13 und 14.)

Der 1909 verstorbene langjährige Präsident des S. I. A., der frühere Zürcher Stadtbaumeister Arnold Geiser, dem der S. I. A. die „Geiser-Stiftung“ und die Stadt Zürich den „Geiser-Brunnen“ verdankt, hatte seine Heimatgemeinde Langenthal zur Erbin seines Vermögens eingesetzt, zum Zweck, ihr dadurch den Bau eines Konzert- und Theatersaales zu ermöglichen. Vom Herbst 1914 bis Herbst 1916 haben nun die Architekten Keiser & Bracher den Bau aufgeführt, dessen Äusseres unsere Tafelbeilage zeigt. Die Darstellung der übrigen Bilder, Grundrisse und Schnitte sollen in nächster Nummer folgen. (Schluss folgt.)



ANSICHT VON DER BAHNHOFSTRASSE

UNTERES BILD: BÜHNENHAUS-SEITE



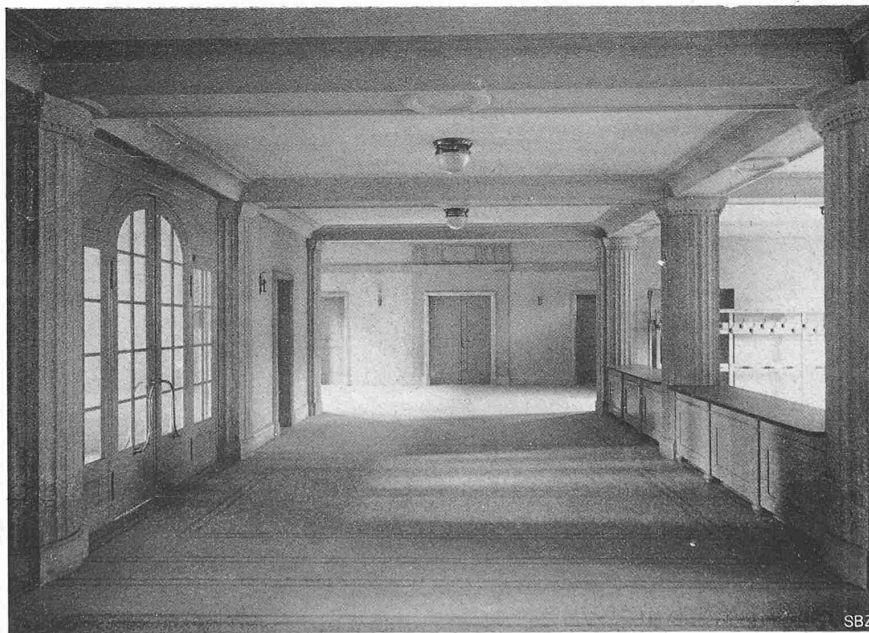
DAS THEATER IN LANGENTHAL, KANTON BERN

ERBAUT DURCH KEISER & BRACHER, ARCH. IN ZUG



HAUPTTEINGANG

EINGANGS-VESTIBÜL



DAS THEÄTER IN LANGENTHAL, KANTON BERN

ERBAUT DURCH KEISER & BRACHER, ARCH. IN ZUG