

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 71/72 (1918)
Heft: 23

Artikel: Die Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-34855>

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: 02.04.2026

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

INHALT: Die Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich. — Das Theater in Langenthal, Kanton Bern. — Architektur-Aesthetik. — Miscellanea: Steinernen Linthbrücke der S.B.B. Eine Maschine zum Bohren von Erdlöchern für Masten. Ein grosses Wasserkraftwerk am Duero. — Nekrologie: M. Deprez. A. Bolliger. — Literatur: Theorie

und Praxis. Der Bau von Schiffen aus Eisenbeton. Literarische Neuigkeiten. — Konkurrenzen: Eisenbahnbrücke bei den Arsta-Inseln in Stockholm. — Vereinsnachrichten: G. e. P.: Maschineningenieur-Gruppe; Stellenvermittlung.

Tafeln 15 und 16: Das Theater in Langenthal, Kanton Bern.

Band 72.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 23.

Die Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich.

(Fortsetzung von Seite 218.)

II. Das Projekt Sommer für Sihlverlegung und Vereinigte Personenbahnhöfe.

In seinem Bericht 1918 sagt das Preisgericht für den Wettbewerb Gross-Zürich (Seite 14 u. ff.): „dass ein Kopfbahnhof in Zürich, ebensogut wie an andern Orten mit grossem Verkehr, dem Fernverkehr dienen kann. Da das Preisgericht aber zum Schlusse kommt, dass der Vorort-Verkehr in Zürich in Zukunft nur auf einem Durchgangsbahnhof abgewickelt werden kann, liegt es nahe, die Untersuchungen auch darauf auszudehnen, ob an der Kopfform für den Fernverkehr, der zumeist durchgehender Verkehr ist, festzuhalten sei. Wenn das Preisgericht mit seinem Vorschlag (Typ C, vergl. S. 218 letzter Nr., Red.) in einen gewissen Gegensatz zu den bisher bei den massgebenden Stellen bestehenden Auffassungen tritt, so darf folgendes nicht ausser Acht gelassen werden: Der Wettbewerb — und das ist sein nicht zu unterschätzender Erfolg — hat deutlich gezeigt, dass die Verwirklichung der Schiffahrt die Ableitung der Sihl in den See als ratsam erscheinen lässt. Erst hierdurch wird der Weg frei für die Führung der Linien zum Durchgangsbahnhof, zunächst für den Vorort-Verkehr, vielleicht aber auch für den Gesamtverkehr.“ (Wir unterstreichen, Red.)

Und weiterhin: „Von grundsätzlicher und für die künftige Stadtentwicklung ausserordentlicher Bedeutung sind die Vorschläge, die dahin zielen, den bisherigen Kopfbetrieb der Vorortlinien durch einen Durchgangsbetrieb zu ersetzen. Insbesondere sind in dieser Beziehung die Entwürfe Nr. 6 und 18 beachtenswert . . . , in dem Vorschlage, die linksufrige Zürichseebahn von Thalwil über den neuen Bahnhof Enge durch das Sihlbett unter dem Hauptbahnhof hindurch und, die Limmat überquerend, nach dem Bahnhof Letten zu führen und dort zusammenzuschliessen mit der rechtsufrigen Zürichseebahn, der Vorortlinie nach Oerlikon und der Vorortlinie ins Limmattal.“ Immerhin wird die Ablegenheit des Hauptknotenpunktes im Letten als erheblicher Mangel der Entwürfe Nr. 6 und 18 bezeichnet und weiter erklärt:

„Bei den gegebenen örtlichen Verhältnissen und besonders mit Rücksicht darauf, dass der Vorort-Verkehr gegenwärtig sich erst in einem gewissen Anfangstadium der Entwicklung befindet, wäre eine Lösung erwünscht, bei

der der Hauptknotenpunkt des Vorort-Verkehrs mit dem Hauptbahnhof des Fernbahnnetzes zusammenfiel, damit der Vorort-Verkehr auf den Ferngeleisen abgewickelt werden kann.“ Endlich folgt dann, als Quintessenz der Wettbewerbs-Vorschläge, der in unserer „Einführung“ erwähnte und im Schema als Typ C skizzierte Vorschlag des Preisgerichts 1918.¹⁾

Es sind jetzt genau 20 Jahre verflossen, seit Ingenieur Hermann Sommer, gegenwärtig in St. Gallen, seine Projekte für die Ableitung der Sihl (nicht in das ganz untiefe Wollishofer Seebecken, sondern richtigerweise nach Alt-

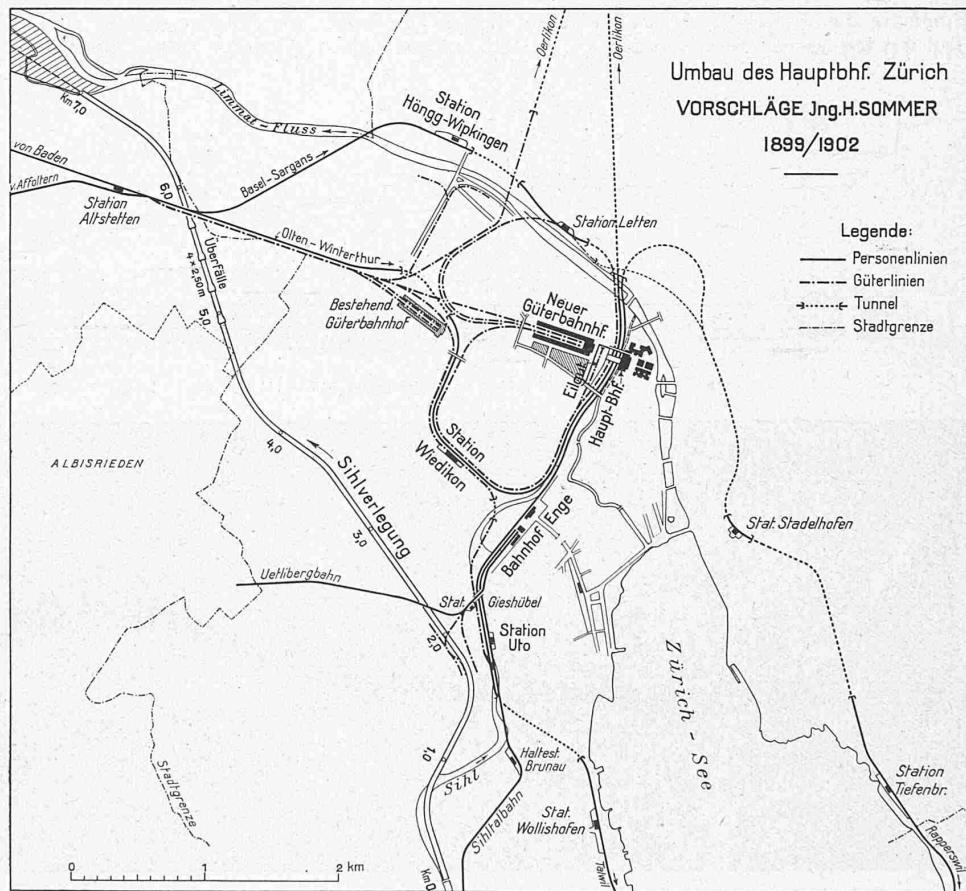


Abb. 7. Uebersichtsplan der Projekte H. Sommer. — Masstab 1 : 50 000.

stetten) zwecks Freimachung des Weges für die Führung der Bahnlinien zu einem zentralen Durchgangsbahnhof aufstellte und den zuständigen Behörden einreichte. Sie wurden später auch in einem Vortrag im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein erläutert, unter gebührender Verdankung als „ernste und fleissige Arbeit der Beachtung der interessierten Kreise wie der Technikerschaft“ empfohlen²⁾ und — ad acta gelegt. Nachdem nun heute die Sommersche Idee durch den Bericht des Preisgerichts 1918 eine so

¹⁾ In dem Zitat dieses Vorschlages auf Seite 218 letzter Nummer ist eine, leider erst zu spät entdeckte, sinnstörende Satzverstellung unterlaufen. Wir bitten dort in Spalte rechts, 10. Zeile von oben, die Worte: «samt der rechtsufrigen Seelinie durch» einfach streichen zu wollen. Sie gehören in die 11. Zeile hinter das Wort «Sihlbett», sind aber im Zusammenhang unserer «Einführung» an jener Stelle ohne Bedeutung. Red.

²⁾ Vergl. Referat in Bd. XLI, S. 205 (vom 2. Mai 1903).

wertvolle Würdigung erfahren, allerdings an die Adresse Anderer, erfüllen wir nur eine Anstands-Pflicht technischer Geschichtschreibung, wenn wir das ausser auf dem städtischen Tiefbauamt nur wenig bekannte Projekt in seinen Grundlinien nachträglich veröffentlichen, trotzdem es durch die seitherige bauliche Entwicklung der Stadt in verschiedenen Punkten inzwischen überholt worden ist. Wir tun dies von uns aus, nicht auf Veranlassung des Urhebers, nachdem uns erst vor einem halben Jahre die Sommer'schen Pläne vor Augen gekommen sind; einem Wunsche des Verfassers entsprechen wir allerdings, wenn wir dabei auch der abweisenden Antworten der grossen Zürcher Zeitungen gedenken, die er erhielt, als er anlässlich der Hochwasserkatastrophe 1910 neuerdings in der Öffentlichkeit die Sihlverlegung anregen wollte. Es hat wieder einmal ausländischer Autoritäten bedurft, um einer guten Idee, leider etwas reichlich spät, die gebührende Anerkennung im eigenen Hause zu verschaffen.

*

Eine ernsthafte Beachtung haben diesen Arbeiten Sommers die *Bahnhof-Experten* in ihrem Bericht 1918 zu Teil werden lassen; wir lesen dort (S. 20 und 21) was folgt:

Drahtschmidlisteges überschritten haben, von Norden her ein. Die Bahnlinie von Altstetten erhält doppelte Einführung mit nach Norden und nach Süden ausholenden Bögen. Der nördliche Geleisebogen berührt Wipkingen, der südliche führt, bei der Hardstrasse von der jetzigen Linie abbiegend, über Wiedikon, und mündet etwa beim Stauffacherplatz, aus westöstlicher in südöstliche Richtung umbiegend, in das Sihlbett ein, um so den Altstetter Hauptgeleisen auch einen Einlauf in den Hauptbahnhof von Süden her zu gestatten. Die Thalwiler Hauptgeleise sind naturgemäss von Süden her eingeführt, aber nicht unmittelbar von ihrer jetzigen Linie abbiegend, sondern, nachdem sie durch einen Tunnel unter dem Stock hindurch westlich verschwenkt sind und bereits südlich der Station Giesshübel das Sihlbett erreicht haben.

Es ist nicht zu verkennen, dass mit diesen Vorschlägen eine grosszügige Lösung der Zürcher Bahnhoffrage angestrebt wird. In allen den vier¹⁾ Verkehrsbeziehungen, für die dies hauptsächlich in Frage kommt, ist direkter Zugdurchlauf möglich. Ausserdem ist in Aussicht genommen, sowohl vom rechten zum linken Ufer, wie von Altstetten nach Altstetten Züge durchlaufen zu lassen und

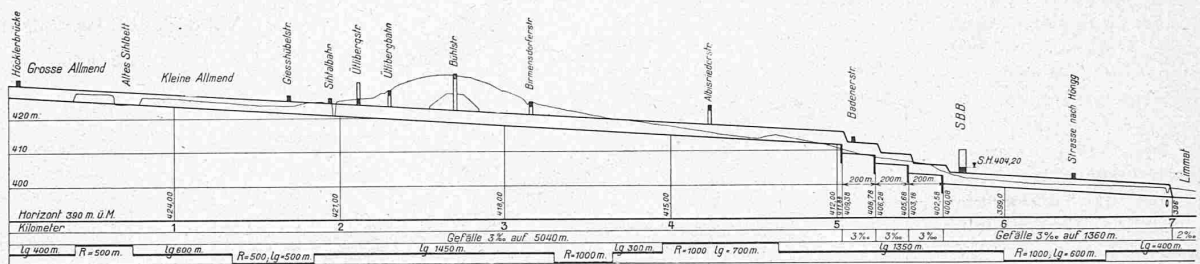


Abb. 9. Längsprofil zum Projekt der Sihlverlegung von Ing. H. Sommer. — Längen 1:40 000, Höhen 1:2000.



Abs. 8. Ausschnitt aus dem Uebersichtsplan zur Sihlverlegung von Ing. H. Sommer. — Masstab 1:25 000.

„Ingenieur H. Sommer (jetzt in St. Gallen) hat in den Jahren 1899 bis 1903 sowohl durch Vorträge wie durch veröffentlichte Druckschriften Vorschläge für den Ersatz des gegenwärtigen Kopfbahnhofes durch einen Personenbahnhof in Durchgangsform gemacht, die er jetzt den Experten erneut unterbreitet hat, zugleich mit Erläuterungen, wie seine frühern Projekte entsprechend den gewachsenen Betriebsbedürfnissen und den neuern Erfahrungen umzugestalten seien. Der Grundgedanke der Sommerschen Entwürfe besteht darin, den Hauptpersonenbahnhof in kreuzweiser Lage zu dem jetzigen in das Sihlbett zu legen, das durch eine weitgehende Verlegung der Sihl am Fusse des Uetliberges entlang für diesen Zweck frei zu machen wäre (Abb. 7). In den in nordsüdlicher Geleiserichtung anzuordnenden Bahnhof treten die Hauptgeleise von Oerlikon und von Meilen, aus entsprechenden Tunneln kommend, nachdem sie die Limmat westlich des jetzigen

so die Abstell-Anlagen des Hauptbahnhofes zu entlasten. Allerdings müsste der Bahnhof, der nach dem Sommerschen Projekt nur acht Perrongeise und etwa 85 m Breite aufweist, auf etwa die doppelte Geleisezahl und auf die doppelte Breite gebracht werden, um jetzigen und künftigen Verkehrsbedürfnissen zu entsprechen. Das würde zwar die Anlage erheblich in das bebaute Gelände am linken Sihlufer hineingreifen lassen, aber doch keine grössern Eingriffe in die gegenwärtige Bebauung erfordern, als sie bei einem ausreichenden Entwurf ohnehin in Aussicht genommen werden müssen. Wenn sonach die Anlage sich in jeder Beziehung als Durchgangsbahnhof ausweist, so hat sie gegenüber den oben erörterten eines ähnlichen Bahnhofes jenseits der Langstrasse (Typ B, Seite 218 letzter Nummer, *Red.*) den Vorteil, dass das Aufnahmegebäude fast genau an derselben Stelle errichtet wird, an der das

¹⁾ Den drei Transit-Linien und der Rechtsufrigen Seebahn. *Red.*

jetzige steht, sodass also die Wege aus und nach der Stadt gegenüber dem bestehenden Zustand nur unwesentlich verlängert werden.

Trotz dieser günstigen Beurteilung, die man dem Grundgedanken der Sommerschen Projekte zuteil werden lassen kann, ist diese Gesamtanordnung doch mit gewissen schwerwiegenden Mängeln verknüpft, die sich durch keinerlei Vorschläge für die Einzelbearbeitung beheben lassen. Herr Sommer ordnet seinen Bahnhof in Tieflage an, um alle Strassen, die jetzt die Sihl mit Brücken überschreiten, darüber hinwegführen zu können. Gegen die Tieflage ist zwar vom Standpunkte der Perronzugänge kein ausschlaggebender Einwand herzuleiten. Wohl aber verbietet sie, die beiden Linien nach Thalwil und Wiedikon mittels Ueberwerfung der Geleise auseinander zu führen und somit den Perrongeisen diejenige Ordnung zu geben, die für den kreuzungsfreien Ein- und Auslauf der Züge erforderlich ist (vergl. die Anordnung in dem auf Blatt IV¹⁾ dargestellten Projekt). Auch für die nach dem Abstellbahnhof zu führenden Dienstgeleise besteht infolge der überkreuzenden Strassenbrücken die Unmöglichkeit kreuzungsfreier Herausführung. Den Abstellbahnhof ordnet Herr Sommer, etwa

Aber auch, wenn man sich mit der durch die Tieflage bedingten mangelhaften Geleiseanordnung und ihren erheblichen Betriebsnachteilen abfinden wollte, so würde ein in Tieflage quer durch die Stadt auf etwa 2,5 km Länge in 100 bis 200 m Breite hindurchschneidender Bahnhof das Stadtbild gleichfalls erheblich entstellen.

Wenn sonach nicht befürwortet werden kann, die Sommerschen Vorschläge für die Gesamtgestaltung der Bahnhofanlage weiter zu verfolgen, so sind doch nicht nur die Verdienste Sommers um die Klärung der Bahnhoffrage und die Betonung der Vorzüge der Durchgangsform gerade für die Zürcher Verhältnisse anzuerkennen, vielmehr bleibt aus den Sommerschen Vorschlägen die Ausnutzung des Sihlbettes für Bahnanlagen in beschränkterem Umfange erwägenswert.“ — So die Experten 1918.

Wie uns Ing. H. Sommer mit Bezug auf die fachmännische Beanstandung seines Bahnhof-Vorschlages mitteilt, glaubt er den gerügten Mängeln doch abhelfen zu können; er behält sich vor, zu gegebener Zeit sich darüber zu

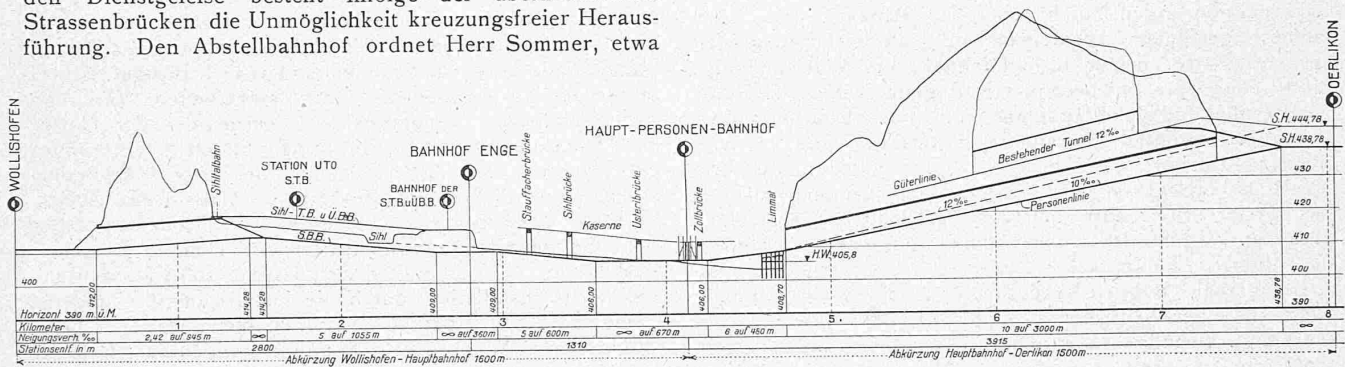


Abb. 10. Längsprofil der Bahnstrecke Wollishofen-Zürich-Oerlikon laut Projekt H. Sommer. — Längen 1:40 000, Höhen 1:2000.

ebensoweit vom Personenbahnhof wie in dem Projekt Blatt IV, anstelle des Sihlhölzli an. Das hier verfügbare Gelände war für den Verkehrsumfang, wie er zur Zeit der Sommerschen Entwurfaufstellung noch allgemein angenommen wurde, wohl ausreichend. Bei den jetzigen Entwurf-Grundlagen müsste man bis auf den Waffenplatz

äussern. Wir unsererseits können nur bestätigen, dass die Sihlverlegung in Verbindung mit Anlage einer Schiffahrtstrasse aus der Limmat in den See bei Wollishofen und zur Freimachung des Sihlbettes in Aussersihl zur Zeit auf dem städtischen Tiefbauamt studiert wird, ebenso ein Durchgangsbahnhof nach Typ C laut Vorschlag des Preisgerichts 1918. Andererseits bearbeitet Prof. Dr. G. Gull einen Durchgangsbahnhof nach Vorschlag Sommer, bzw. Wipf, also nach Typ B. Der Vorschlag der Experten beruht, wie schon erwähnt, auf der ihnen offenbar nicht bekannt gewesenen Glauserschen Idee, Typ A, die übrigens vor etwa Jahresfrist auch Grundbuchgeometer E. Waldvogel in St. Gallen in einer Entwurfs-

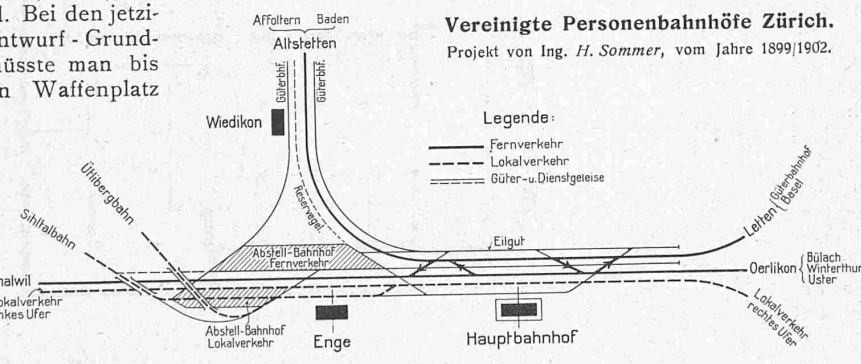


Abb. 11. Linien-Schema des Sommerschen Durchgangsbahnhofs (Typ B¹⁾).

gehen, um ausreichendes Gelände zu finden. Dann aber würde die Entfernung zwischen Personenbahnhof und Abstellbahnhof 2,5 km betragen.

Der Spielraum für die kreuzungsfreie Auseinanderführung der Hauptgeleise und für die kreuzungsfreie Hinausführung der Dienstgeleise zum Abstellbahnhof liesse sich allerdings wahrscheinlich gewinnen, wenn man den Personenbahnhof nicht in Tieflage, sondern in Hochlage ausführen wollte, also die jetzt die Sihl auf Brücken kreuzenden Strassen unter dem Bahnkörper unterführen würde. Dann würde aber dieser Bahnkörper auf eine Länge von 2,5 km als mächtiger, breiter Wall die aussenliegenden Stadtteile von der Innenstadt abtrennen, eine städtebaulich unmögliche Anordnung.

¹⁾ Betrifft die Experten-Studie nach Typ B. Red.

wurfskizze den städtischen Behörden vorgelegt hat.¹⁾ Damit wären die Urheberrechte an den verschiedenen Ideen, soweit uns bekannt, allseitig klargestellt.

Im Vordergrund des Interesses steht gegenwärtig die Frage der Sihlableitung. Es ist klar, dass die Einzelheiten des Sommerschen Entwurfs heute nicht mehr massgebend sind, schon deshalb, weil die Sihlableitung nunmehr in Verbindung mit einem Schiffahrtskanal projektiert wird.

Die Sihlableitung war von Sommer zu 7,5 Mill. Fr. Baukosten veranschlagt worden, die Bahnanlagen auf insgesamt rund 29,3 Mill. Fr., wovon 24,5 Mill. Fr. auf die eigentlichen Baukosten entfallen. (Forts. folgt.)

¹⁾ Den ersten Durchgangsbahnhof für Güter, sowie für die rechtsufrige Seelinie entwarf 1874 Robert Moser (†) als Oberingenieur der N. O. B. Er ist dargestellt in der «Eisenbahn», Bd. II, S. 125 (19. März 1875).