

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 73/74 (1919)
Heft: 1

Artikel: Die Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-35561>

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: 04.04.2026

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

Im Erdgeschoss, 2,30 m über dem umgebenden Gelände, liegt gegen Süden ein Wohnraum mit Kamin-Nische, ganz in feinjähigem Lärchenholz ausgeführt (Tafel 2 und Grundriss), daneben Küche, ein Schlafzimmer und zwei Aborte; darüber im Obergeschoss ein grösserer und zwei kleinere Schlafräume und ein Badezimmer. Die Zwickelräume des Satteldaches sind für Schränke u. drgl. ausgenutzt. Im Ganzen bietet das Haus Raum für acht Betten. Im Untergeschoss sind Keller und Zentralheizung unter dem Wohnraum, auf der andern Seite ein geräumiges Boothaus für eine Segelboot, ein Ruderboot und eine Jolle, mit Aufzug-Vorrichtung für die Boote, eingebaut, sodass auch für den Wassersport alles Nötige vorhanden ist. Der über 4 km lange Silsersee eignet sich, im Gegensatz zu den meisten Gebirgseen, seiner stetigen Winde wegen, recht gut zum Segeln, sodass die Lage dieses Ferienhauses eine in jeder Beziehung ideale genannt werden muss.



Abb. 4. Ostfront des Ferienhauses Bartuns am Silsersee, Engadin.

Die Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich.

(Fortsetzung von Seite 225 letzten Bandes.)

III. Der Vorschlag W. Eggenschwyler (†).

Dem geschichtlichen Rückblick auf die bisherigen Vorschläge zur Verbesserung der Zürcher Bahnhof-Verhältnisse haben wir etwas beizufügen. Unter Bezugnahme auf unsere Erörterung der Urheberrechte in unserer Nummer vom 8. Dezember 1918 ersucht uns Herr E. Eggenschwyler in Aarau auch auf den Vorschlag seines kürzlich verstorbenen Bruders, des Nationalökonom *Walter Eggenschwyler* aufmerksam zu machen. Diesen uns nicht bekannt gewesenen Vorschlag hatte W. Eggenschwyler veröffentlicht im März 1916 in der von ihm herausgegebenen Monatschrift „Der Schweizer Volkswirt“.¹⁾ Dem Verfasser war nach Darstellung seines Bruders das Projekt Sommer nicht bekannt; es handelt sich somit nicht um eine Variation jener Idee, sondern um einen eigenen neuen Gedanken, weshalb wir glauben die Priorität dafür seinem

Der Rohbau ist ganz aus einheimischem Material aufgeführt: Fexerstein mit einigem Sgraffito für Mauerwerk

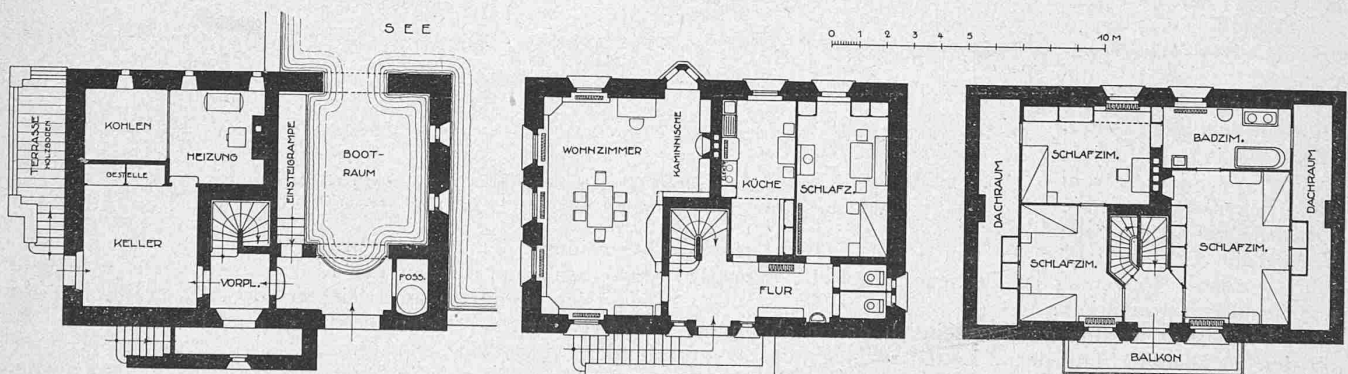


Abb. 5 bis 7. Ferienhaus Bartuns. — Architekten Rittmeyer & Furrer, Winterthur. — Grundrisse, Masstab 1:250.

und Fexerplatten für Dachdeckung, Lärchenholz für die Zimmer- und Schreinerarbeit. So sehr das Aeussere, unter möglichster Vermeidung alles Spielerischen und Koketten, der landesüblichen Form angepasst wurde, besonders auch in der Erwägung, dass die Engadiner Bauformen dem Bergklima in selten zweckmässiger Weise entsprechen, so sehr wurde für die innere Raumeinteilung und Ausstattung der Massstab moderner, städtischer Bedürfnisse als massgebend erachtet. Elektrisches Licht, Zentralheizung mit Kohlenfeuerung und elektrischem Betrieb, Warm- und Kaltwasserversorgung sind daher als selbstverständliche Einrichtungen installiert. Den Garteneingang hat Bildhauer R. Wenig mit einem charakteristischen Hauszeichen, einem Murmeltier, geschmückt (Abb. 8).



Abb. 8. Hauszeichen am Garten-Eingang Bildhauer R. Wenig, Winterthur.

verstorbenen Urheber auch an dieser Stelle sichern zu müssen, umso mehr als der Vorschlag Eggenschwyler trotz gewisser Ähnlichkeit in der Linienführung sich vom Projekt Sommer grundsätzlich unterscheidet in der Trennung von Vorort- und Fern-Verkehr.

W. Eggenschwyler tritt als Volkswirtschaftler und Verkehrs-Politiker an das Problem heran und stellt folgende Leitsätze für sein Reorganisations-Projekt der Zürcher Fern- und Vorortbahnen auf: „Es soll die wichtigsten Vorortlinien zu zwei

¹⁾ „Der Schweizer Volkswirt“, Monatschrift für Handel, Verkehr, Steuerwesen, Sozialpolitik und praktische Geschäftsorganisation. Verlag Art. Institut Orell Füssli, Zürich. Wir verdanken dem Verlag die Erlaubnis zum Abdruck des Bildstocks auf S. 6, sowie der in Anführungszeichen wiedergegebenen Ausführungen W. Eggenschwylers.

oder drei durchgehenden Strängen zusammenfassen; es soll den Hauptbahnhof entlasten; es soll eine möglichste Trennung des künftigen elektrischen und Dampfbetriebes mit sich bringen — und zu alledem wenig kosten.“ Eggenschwyler geht richtigerweise von den Bedürfnissen des Vorortverkehrs aus, dessen Lösung die des Bahnhofproblems einschliesse. Er erörtert verschiedene Möglichkeiten zur Vereinigung der Vorortlinien zu Durchgangslinien, wobei er die Notwendigkeit einer möglichst zentralen Bahnhofanlage betont, und fährt dann, in Erläuterung seiner Skizze (Abb. 12) fort:

„Am vorteilhaftesten scheint uns eine Ueberführung des Hauptbahnhofs der Sihl entlang, mit Verlängerung über Platzspitz und Limmat bis in die Lettengegend, wo der Anschluss an die Rechtsufrige einerseits, an die Oerlikonerlinie andererseits stattfände. Der Umstieg von den Vorort auf die Fernzüge und umgekehrt erfolgte auf die denkbar einfachste Weise im Hauptbahnhof selbst, der nach Art des Pariser Austerlitz- und des Berliner Werthe-Bahnhofs ausgebaut würde. Der Anschluss an die Linksufrige erfolgte entweder durch einen neuen Tunnel im (leicht erhöhten) Engebahnhof oder via Sihlhölzli-Giesshübel-Wollishofen; der Anschluss an die Winterthurer und Schaffhauser Linie mittels eines neuen Tunnels in Oerlikon. Der Schnellverkehr Zürich-Thalwil würde vorerst noch auf der alten Linie, später auf neuer Bahn um die Stadt herum oder auf einem der vielen Umbau-Projekte der Linksufrigen geführt. Besonders erwägenswert erscheint die Verbindung dieser Variante mit dem alten Beder- oder Grütlistrasse-Projekt in der Art, dass sowohl die Wiedikonener Linie (Schnellzüge) als die neue Vorortbahn in den geplanten neuen Engebahnhof eingeführt würden. Notwendig ist die neue Haltestelle natürlich nur für den Lokalverkehr.

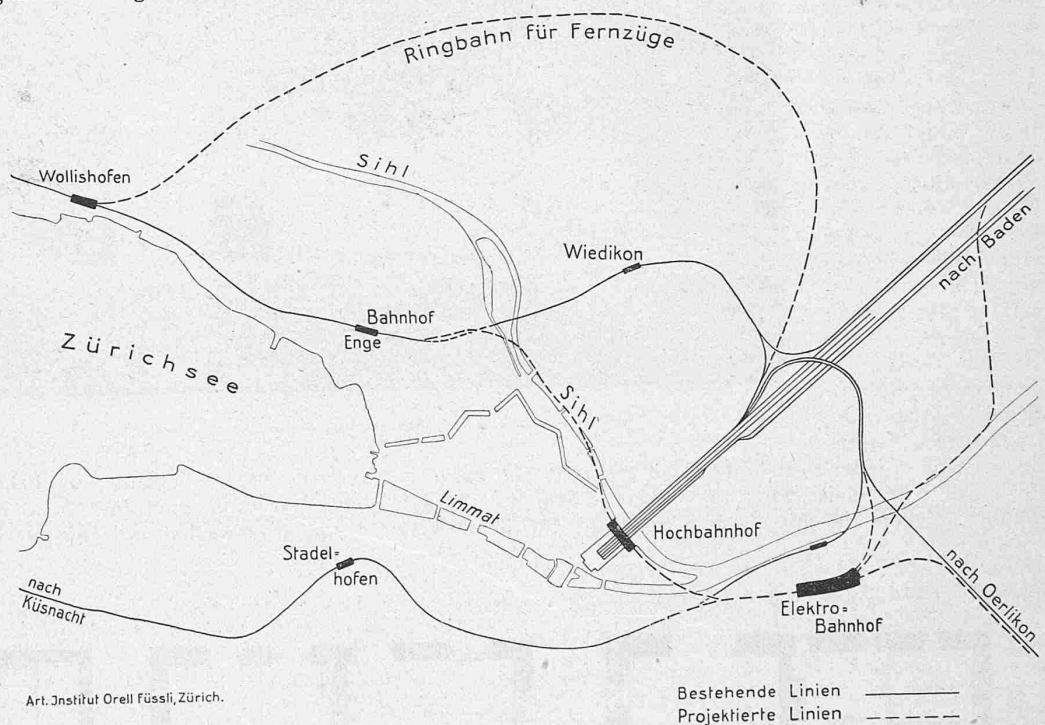
Die Kosten werden ganz wesentlich davon abhängen, ob der Hochbahnhof und der in Letten anzuliegende Elektro-Bahnhof nur für den (durchgehenden) Stadt- und Vorortverkehr oder aber auch für den später zu elektrifizierenden Fernverkehr, speziell in der Richtung Oerlikon und Zug, eingerichtet wird. Wie man weiss, fehlt es nicht an Argumenten zugunsten einer baldigen Elektrifizierung der Zürcher Gotthard-Zufahrt. Beschränkt man sich auf die Neuregelung des Personenverkehrs mit den Vororten, so erhält die neue Linie ausgesprochenen „Métro“-Charakter und dürfte — ohne den Umbau der Linksufrigen — auf nicht mehr als 20 Millionen zu stehen kommen. Die grössten Posten wären die Erstellung eines neuen Oerlikoner Tunnels und des neuen Lettenbahnhofs, sowie der allfälligen Abzweigung nach Wipkingen-Altstetten. Der Tunnel der Rechtsufrigen dürfte nach vorheriger Elektrifizierung dem Personenverkehr noch auf unbeschränkte Zeit genügen.

Der neue Bahnhof, quer über die Sihlbrücke vor dem jetzigen Hauptbahnhof, könnte sich in diesem Falle auf einen einfachen zweigeleisigen Viadukt mit zwei Perrons und Treppen beschränken. Besondere Wartesäle, Gepäckbureaux usw. wären nicht nötiger als in den Pariser Métrostationen. Der Billetverkauf könnte automatisch, für das unkundige Publikum an einem der alten Schalter stattfinden. Die

ganze Bahnhofanlage wäre von einem geradezu lächerlichen Erstellungspreis, stellte sich als ein einfaches Teilstück des vom Engetunnel nach Letten hinaufführenden Viadukts (im Gesamtpreis von höchstens 10 Millionen) dar.“

Eggenschwyler erörtert weiterhin die Möglichkeit, diese Linie in teilweise viergeleisigem Ausbau auch für die Fernzüge Schaffhausen-Gotthard zu benützen. Die Bildung der elektrischen Züge denkt sich Eggenschwyler im „Elektro-Bahnhof“ Letten, wo die vier Vorortstränge zusammenlaufen; den äusseren Anschluss des Vorort-Verkehrs an die Fernzüge will er in Richterswil, Zug, Baden, Bülach und Winterthur vornehmen. Er schliesst seine Ausführungen wie folgt:

„Auf die betriebstechnischen Vorteile einer solchen Neuorganisation des Vorortverkehrs kann hier aus Raumgründen nicht eingegangen werden. Uns war es in erster Linie um die Entlastung des Hauptbahnhofs und um die



Art. Institut Orell Füssli, Zürich.

Abb. 12. Entlastung des Hauptbahnhofs Zürich nach Vorschlag von W. Eggenschwyler (†). Aus: „Der Schweizer Volkswirt“ vom März 1916. — Verlag Art. Institut Orell Füssli, Zürich.

Vermeidung der ungeheuren Kosten zu tun, die ein Umbau desselben samt Umbau der Linksufrigen mit sich brächte. Was sich obendrein an Erleichterung und Verbilligung des Vorortverkehrs erzielen lässt, ist eine Draufgabe. Nichts hindert, dass ein also reformierter Stadtbahnbetrieb bei uns selbst mit den in Paris oder Berlin gebräuchlichen Taxen ($\frac{1}{2}$ bis $\frac{1}{4}$ der unsrigen!) mit der Zeit eine hübsche Rendite abwürfe. Niedrige Taxen (etwa 20 Cts. bis Oerlikon, Altstetten, Küsnacht, Kilchberg, 60 bis Winterthur, Baden, Zug, Richterswil) wären schon der raschen Ermöglichung einer kurzfristigen Zugfolge wegen angezeigt. Die erwähnten ausländischen Beispiele beweisen, dass derartige reine Vorortbahnen selbst bei einer mittlern Einnahme von 1 Rappen pro Personenkilometer gut zu bestehen vermögen, — wenn nur die Plätze gut ausgenützt sind.

Gleichzeitig wäre eine solche Reform die denkbar praktischste Massregel zur Mässigung der städtischen Mieten durch schärfere Konkurrenz der Vororte. Sie hätte ohne jeden Zweifel eine grossartige Dezentralisation der arbeitenden Bevölkerung zur Folge, indem Zug, Baden, Winterthur usw. zu wahren Vorstädten Zürichs würden.“

Soweit Eggenschwyler. Sein Vorschlag hat später eine indirekte Beurteilung erfahren durch das Preisgericht für den Wettbewerb Gross-Zürich und zwar in der Kritik der Entwürfe Nr. 6 und 18 (vergl. S. 223 letzten Bandes), die für den Vorort-Durchgangsverkehr die Linienführung Eggenschwylers (nur in Tieflage) zeigen. (Forts. folgt.)