

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 73/74 (1919)
Heft: 26

Artikel: Die Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-35740>

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: 20.01.2026

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

Abgesehen von den geschickten Vorschlägen für die Platzierung eines Sport- und Festplatzes, der Friedhofanlage, sowie der guten Vorschläge für die Stellung der Spitalbauten, eines Waisenhauses und Altersasyls am Sonnenbergabhang und der Kirche auf der Senti, bietet die Detailbearbeitung der Ortschaft keine nennenswerten Lösungen. —

Wenn die Darsteller von Bebauungsplänen aus dem Unterschied in der Klarheit dieser beiden Reproduktionen (ganz besonders auch von Nr. 6 auf Seite 251) die Wünschbarkeit erkennen, künftig derartige Planunterlagen (mit Terraindarstellung in Höhenkurven) koloristisch mit etwas weniger Deckfarbe zu behandeln, so werden sie nicht nur den Preisrichtern ein sachliches Beurteilen erleichtern, sondern auch uns deutlichere, beweiskräftige Wiedergaben ermöglichen, auf denen, ausser dem gedachten Ideal-Zustand der Zukunft, auch der *alte* Bestand noch zu erkennen ist. Dafür werden unsere Leser dankbar sein, was schliesslich den Verfassern selbst am meisten zu statten kommen dürfte.

Die Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich.

(Schluss von Seite 306.)

VII. Zusammenfassung.

Die „*Vernehmlassung*“ vom Mai 1919, deren zugehörigen Entwurf als Ergebnis aller bisherigen Studien wir in letzter Nummer vorgeführt und kurz erläutert haben, enthält zweierlei Begründungen: von den Experten 1918 einerseits, und von Prof. R. Petersen andererseits; sie kommen auf getrennten Wegen zum gleichen Ziele, zu den „Gemeinsamen Vorschlägen“. Aus diesen beiden Begründungen sei hier nur kurz noch einiges herausgegriffen, unter Verweisung auf die „*Vernehmlassung*“ selbst.

Zur Lösung des *Kopfbahnhofes* (Abb. 26 ff., Seite 290 vom 13. d. M.) sagen (1919) die Experten: „... Es lässt sich, annähernd an alter Stelle, ein Kopfbahnhof ausführen, der, abgesehen von der in der Kopfform an sich begründeten Mängeln, allen Betriebs-Anforderungen mindestens so gut entspricht wie andere in neuerer Zeit ausgeführte Kopfbahnhöfe. Auch lässt sich ein solcher Kopfbahnhof für den gesamten Verkehr bei in ferner Zukunft eintretendem Bedarf durch einen im Sihlbett liegenden Durchgangsbahnhof für den Lokalverkehr in zweckmässiger Weise ergänzen und auf hohe Leistungsfähigkeit bringen. So würde man, wenn sich die Ausführung eines Durchgangsbahnhofes als unmöglich herausgestellt haben sollte, unbedenklich solchen verbesserten Kopfbahnhof zur Ausführung vorschlagen können.

„Anders liegt nun die Sache, da der Nachweis geführt ist, dass ein Durchgangsbahnhof sich gut ausführen lässt. Sowohl wegen der grundsätzlichen, starken betrieblichen Ueberlegenheit der Durchgangsform über die Kopfform, als auch wegen des besondern Bedürfnisses für erstere wegen des Uebergangsbedarfes zwischen den verschiedenen in Zürich einmündenden Bahnlinien müssen wir die Wahl der *Durchgangsform für den Bahnhof Zürich entschieden befürworten*, die auch gerade unter den Zürcher Verhältnissen sich wesentlich einfacher gestalten lässt, als die, recht verwickelte Geleiseführungen bedingende Kopfform.“

Von den verschiedenen Durchgangsbahnhöfen scheiden die Experten aus: die einen wegen zu grosser Entfernung vom jetzigen Bahnhof, andere wegen ihrer unerlässlichen Voraussetzung der vorherigen Trockenlegung des Sihlbettes. Sie geben ihrem Vorschlag vom Mai 1919 nicht nur aus betrieblichen, sondern auch aus städtebaulichen Gründen vor allen andern den Vorzug: „... Zusammenfassend ist zu sagen, dass die Verschiebung des Bahnhofs gegenüber dem Projekt 1918 in architektonischer und verkehrstechnischer Beziehung nur Vorteile aufweist. Die schweren Eingriffe in die wertvollen und bedeutenden Bauten am Bahnhofplatz und an der Bahnhofstrasse sind dadurch hinfällig geworden. Die Neubauten ordnen sich der alten Stadt besser ein. — Der vollständige Ausbau der Bahnhof-Vorplätze ist abhängig von der Sihlverlegung.

Bis diese erfolgt, können die Vorbereitungen zur Einführung der neuen Bahnhofstrasse getroffen werden. Der Uebergangszustand, wie ihn die Skizze (Abb. 34 auf S. 304 letzter Nummer, *Red.*) zeigt, erscheint durchaus annehmbar, und man wird damit rechnen müssen, sofern man die unverhältnismässig hohen Kosten der Verschiebung der Sihlmündung und der Sihlunterführung unter den Perrons scheut.“ — Bei der Erörterung der verkehrstechnischen Einflüsse durch die Experten vermisst man Angaben über die notwendige Anpassung der Strassenbahnlinien an die neue Bahnhofanlage. Die heutige Berührung der Haupt-*Transversallinien* der Strassenbahn unmittelbar am Hauptbahnhof hat sich als ausserordentlich zweckmässig erwiesen. Das Abrücken des Hauptbahnhofs von diesem natürlichen und deshalb unverschiebbaren *Stadtverkehr-Zentrum* berührt am empfindlichsten die Richtung Enge-Unterstrass (Linie 7) und stellt an eine zweckmässige Strassenbahn-Linienführung keine einfach zu befriedigenden Anforderungen.

Von den allgemeinen Gesichtspunkten des grossstädtischen Personenverkehrs im Zusammenhang mit der Wohnweise geht Prof. R. Petersen in seinen Darlegungen aus. Dabei zieht er, als gewesener Preisrichter, die Ergebnisse des „Wettbewerbs Gross-Zürich“ mit heran.¹⁾ Er führt aus, dass die Stadtverwaltung mit der Möglichkeit rechnen müsse, dass die Einwohnerzahl Zürichs in den nächsten Jahrzehnten auf das Doppelte und darüber steigen werde und fährt fort: „Wenn man nun dahin trachtet, die Wohnweise im Einfamilienhaus zu fördern und die Entwicklung der Mietkaserne zu hindern, muss man dafür sorgen, dass die doppelte Einwohnerzahl mehr als die doppelte Fläche der bisher bebauten Grundstücke erfordern kann. Verdopplung der Grundfläche bedeutet aber bei den gegebenen örtlichen Verhältnissen nach verschiedenen Richtungen hin etwa Verdopplung der Längenausdehnung. Die Längenausdehnung der künftigen Stadt wird daher mit zunehmender Einwohnerzahl allmählich die Grenze überschreiten, bis zu der die Strassenbahn noch als ausreichendes Verkehrsmittel angesehen werden kann. Daher werden für die weiter aussen liegenden Gebiete und, in Rückwirkung ihres Daseins, auch für das dazwischen liegende innerstädtische Gebiet Verkehrsmittel nötig, die eine höhere Reisegeschwindigkeit erlauben, als sie auf den Strassenbahnen möglich ist. Also müssen Bahnen geschaffen werden, die nicht im Strassenpflaster, sondern auf besonderem Bahnkörper verlaufen und grundsätzlich von vornherein Plankreuzungen mit Strassen vermeiden. Bis zu einem gewissen Grade können dies ausserhalb des Stadtgebietes auf besonderem Bahnkörper geführte Strassenbahnlinien sein...“, im allgemeinen aber werde für die Verhältnisse von Zürich der Vorortverkehr in der Hauptsache auf dem vorhandenen Netz der Fernbahnlinien zu bewältigen sein. Als Hauptlinien kommen dafür in Betracht die beiden Transversal-Richtungen Thalwil-Oerlikon und Meilen-Altstetten, deren Berührungspunkt als Umsteigestation mit dem Hauptbahnhof des Fernverkehrs zusammenfallen sollte (vergl. die schematische Abbildung 43 auf Seite 307 letzter Nummer, wo ein Masstab-Druckfehler zu korrigieren ist in 1:100 000!). Dafür müsse beim Umbau des Hauptbahnhofs wenigstens die Möglichkeit offen gehalten werden; ob eine starke Bevölkerungsvermehrung erwünscht sei oder nicht, spiele bei den Entschliessungen, vor die sich die Stadtverwaltung gestellt sieht, natürlich keine Rolle. Das Entscheidende im Expertenentwurf 1919 sei nun der Umstand, dass er den Anforderungen der Gegenwart wie der Zukunft in weitgehendem und ausreichendem

¹⁾ Zu Kapitel IV «Gruppierung der Geleise» (das wir einem Eisenbahnfachmann des Wettbewerb-Preisgerichtes verdanken) berichtigt Prof. Petersen die ungenaue Unterschrift der Abbildung 23 auf Seite 80 (vom 22. Februar 1919). Jenes Schema stelle nicht eine «Anregung des Wettbewerb-Preisgerichtes» dar, vielmehr eine später entstandene *Kombination* aus den Anregungen des Gutachtens der Experten und der Anregung des Preisgerichtes, für die linksufrige Zürichseebahn das Sihlbett zu benutzen.

Masse entspreche; er biete anderseits mit Bezug auf den ersten Ausbau die billigste Anlage, mit der ein Durchgangsbahnhof verwirklicht werden kann; Bauanlagen, die erst in einer spätern Zukunft nützliche Verwendung finden werden, seien vorerst nicht erforderlich. Als besonders wichtig wird der Umstand betont, dass das Aufnahme-Gebäude und die Perronhalle, einer Anregung der städtischen Bauverwaltung folgend, zur Vermeidung des teuern Grunderwerbes nördlich der jetzigen Bahnanlagen verlegt sind, und dass der Bahnhofumbau unabhängig wird von der Frage der Sihlverlegung.

Was schliesslich die *baukünstlerischen Momente* anbelangt, sagt Prof. Petersen, und wir pflichten ihm hierin vollkommen bei: „Die Vorteile der Hochlage des Bahnhofes sind mit Rücksicht auf den Betrieb der Fern- und Vorortbahnen so bedeutend, dass demgegenüber die Benachteiligung des Stadtbildes durch einen die Limmat überquerenden Viadukt (am Platzspitz unten! *Red.*) vollständig in den Hintergrund tritt. Gegen den Viadukt über den Leonhardsplatz beim Experten-Projekt 1918 (Abbildung 30 ff., Seite 293. *Red.*) waren erhebliche ästhetische Bedenken laut geworden, denen eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden kann. Durch die Zurückverlegung der Bahnhofhalle auf die Westseite der Sihl und ihre Verschiebung nach Norden werden die ästhetischen Bedenken erheblich abgeschwächt. Wenn die Eisenbahnanlagen auch an einzelnen Punkten störend in das Stadtbild eingreifen, so darf dabei nicht ausser acht gelassen werden, dass die Aesthetik der Bahnhofanlage in der Hauptsache darin besteht, dass sie die Grundlage schafft, die luftige Bebauung, den Kranz der in grünen Gärten liegenden Häuser bis nach Küsnacht und Thalwil, bis Weiningen, Dietikon und Urdorf auszudehnen.“

Damit schliessen wir unsere Berichterstattung über die bisherigen Bestrebungen zu einer *alle* Teile, nicht zuletzt die S.B.B. selbst, besser befriedigenden Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich zu gelangen, als sie der S.B.B.-Entwurf von 1916 schaffen könnte. Durch intensives Zusammenarbeiten erfahrener und berufener Fachleute hat sich aus den mannigfachen und verschiedenartigsten Vorschlägen und Beiträgen ein Entwurf herauskristallisiert, den das Merkmal jeder möglichst vollkommenen technischen Lösung kennzeichnet: Einfachheit und Klarheit. Dazu wird, soweit sich dies nach den vorliegenden Erhebungen beurteilen lässt, das Maximum des Effektes mit einem Minimum von Aufwand erreicht, das Ziel aller ernsthaften Ingenieurarbeit. Die Stadt Zürich darf zu dieser gründlichen Abklärung ihrer nicht einfachen Bahnhof- und Eisenbahnverkehrs-Probleme beglückwünscht werden; die Fachleute, die sich darum bemüht haben, verdienen auch den Dank der ganzen Oeffentlichkeit. Für die Technikerschaft sei er hiermit ausgesprochen! *Die Redaktion.*

Miscellanea.

Eidgen. Technische Hochschule. Die E. T. H. hat die Würde eines Doktors der *technischen Wissenschaften ehrenhalber* (Dr. sc. techn. h. c.) verliehen an die Herren Dr. phil. *Alfred Amsler* in Schaffhausen, in Anerkennung seiner Verdienste auf dem Gebiete der wissenschaftlichen Messinstrumente für Hydrometrie und Materialprüfung; Dr. phil. *H. Behn-Eschenburg*, Generaldirektor der Maschinenfabrik Oerlikon, in Anerkennung seiner Verdienste um Theorie und Praxis des Wechselstromes, insbesondere des Einphasenbahnbetriebs; *René Thury*, Elektriker in Genf, in Anerkennung seiner Verdienste um die Entwicklung der Gleichstrommaschinen und elektrischen Regulatoren, und *Adolph Saurer senior*, in Arbon, in Anerkennung seiner Verdienste auf dem Gebiete des Stickmaschinen- und Kraftwagenbaues.

Die Eidg. Technische Hochschule hat die Würde eines Doktors der *technischen Wissenschaften* verliehen den Herren: *Raoul von Muralt*, dipl. Ing.-Chemiker aus Bern [Dissertation: Ueber die Einwirkung von Natriumhydroxyd auf die α -Naphthylaminsulfosäuren]; *Paul Seelig*, dipl. Chemiker aus Zürich [Dissertation: Ueber die

Dissociation des Kohlenoxysulfids bei hohen Temperaturen]; ferner die Würde eines Doktors der *Mathematik*: Herrn *Rudolf Hiltbrunner*, dipl. Fachlehrer aus Wyssachen (Bern) [Dissertation: Ueber Invarianten von Punktsystemen] und jene eines Doktors der *Naturwissenschaften*: Herrn *Werner Kopp*, dipl. Fachlehrer in Mathematik und Physik aus Münster (Luzern) [Dissertation: Der thermische Verlauf des Paramagnetismus bei Magnetit, Platin und Palladium.]

Commission électrotechnique internationale. In einer am 22. Oktober 1919 unter dem Vorsitz von Professor *Maurice Leblanc* in London abgehaltenen Hauptversammlung, an der 18 Länder vertreten waren, hat die Internationale Elektrotechnische Kommission die vor dem Kriege gebildeten Ausschüsse („Comités d'études“, vorher „Comités spéciaux“ genannt) wieder eingesetzt und einige neu gegründet. Die acht verschiedenen Ausschüsse umfassen je sechs bis zehn Vertreter, die den folgenden Staaten angehören: Belgien, Dänemark, Frankreich, Grossbritannien, Holland, Italien, Japan, Norwegen, Schweden, Schweiz, Spanien, Ver. Staaten. Die Schweiz ist dabei in sechs Kommissionen vertreten. Zum Präsidenten der Kommission für 1920 wurde Dr. *C. O. Mailloux* (NewYork) ernannt. Die nächstjährige Hauptversammlung soll in Amerika stattfinden.

Binnenschiffahrt-Kongress in Strassburg. Vom 1. bis 4. September tagte in Strassburg ein „Congès de la navigation intérieure“, an dem auch die die Schweiz interessierenden Fragen der Rhein- und Rhone-Schiffahrt verhandelt wurden. Von einem der beiden schweizerischen Delegierten an diesem Kongress, Herrn Prof. A. Rohn, ist uns ein Bericht darüber eingegangen, den wir wegen Raummangel auf eine nächste Nummer verschieben müssen.

Nekrologie.

† **L. Giroud.** Im Alter von 79 Jahren ist zu Olten am 19. ds. Ingenieur Louis Giroud, Chef der Maschinenfabrik Giroud A.-G., verschieden. Wir hoffen, in unserer nächsten Nummer einen Nachruf nebst Bild unseres geschätzten Kollegen bringen zu können.

Konkurrenzen.

Wohnkolonie für Beamte und Arbeiter in La Chaux-de-Fonds. Im Mai dieses Jahres eröffnete die Gemeinde La Chaux-de-Fonds unter den dort ansässigen Architekten einen Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für eine Beamten- und Arbeiter-Wohnkolonie mit insgesamt 253200 m² Flächeninhalt. Dem Preisgericht gehörten an: Architekt Eugène Colomb und Kantonsingenieur A. Méan in Neuchâtel, Ingenieur H. Mathys, Baudirektor P.-W. Jeaneret und Gemeinderat Breguet in La Chaux-de-Fonds. Insgesamt wurden sieben Entwürfe eingereicht. Das anfangs August versammelte Preisgericht erteilte einen

- I. Preis (2000 Fr.) an Architekt *André Bourquin*,
 - II. Preis (1800 Fr.) den Architekten *Debély & Robert*,
 - III. Preis (1600 Fr.) den Architekten *Hausmann & Monnier*,
 - IV. Preis (1000 Fr.) an Architekt *Arthur Maroni*,
 - V. Preis (600 Fr.) an Architekt *Jean Crivelli*,
- alle in La Chaux-de-Fonds.

In seiner Nummer vom 13. Dezember 1919 beginnt das „Bulletin Technique“ mit der Darstellung der prämierten Entwürfe, worauf wir hiermit unsere Leser aufmerksam machen.

Wasserwirtschaftsplan der Limmat (Band LXXIII, S. 285; Band LXIV, S. 230 und 253). Das Preisgericht, das am 18. dies seine Schlusssitzung abhielt, hat folgende Preise erteilt:

Für die *Bearbeitung des ganzen Gebietes*:

- I. Preis (3000 Fr.) an das Ingenieurbureau *L. Kürsteiner* in Zürich.
- II. Preis (2300 Fr.) an das Ingenieurbureau *Dr. H. Bertschinger* in Zürich.
- III. Preis (1500 Fr.) an das Ingenieurbureau *W. Hugentobler* in St. Gallen.
- IV. Preis (1400 Fr.) an das Ingenieurbureau *Dr. G. Lüscher* in Aarau.
- V. Preis (800 Fr.) an das Ingenieurbureau *K. Arnold* in Zürich.

Für die *Bearbeitung einzelner Strecken* erhielten Preise von je 500 Fr.: Ingenieur *Theodor Frey* in Zürich, sowie die Ingenieure *W. Wyssling jr.* in Eglisau und *Vaterlaus* in Thalwil für ihr gemeinsames Projekt.

Sämtliche Projekte sollen nach Neujahr in Zürich, Rapperswil und Baden öffentlich ausgestellt werden.