

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93/94 (1929)
Heft: 5

Artikel: Vom Hauptbahnhof Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-43294>

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](#)

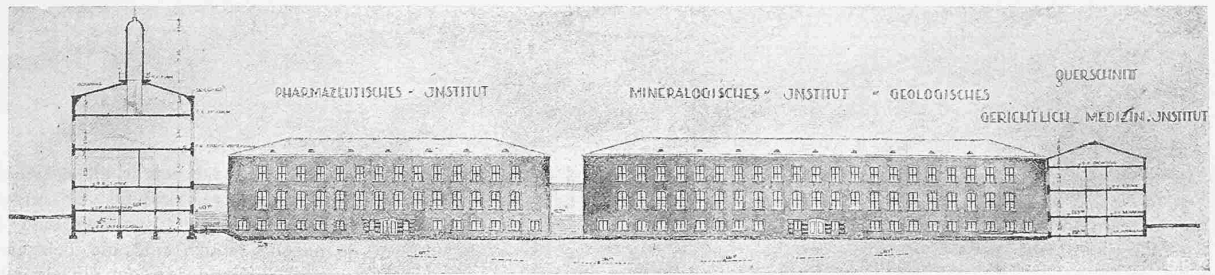
Terms of use

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: 05.04.2026

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

WETTBEWERB FÜR ERWEITERUNGSBAUTEN AN DER MULDENSTRASSE FÜR DIE UNIVERSITÄT BERN.



Ankauf (1000 Fr.), Entwurf Nr. 3. — Arch. J. Wipf, Thun. — Südwest-Fassade, Grundriss des I. Stocks und Nordwest-Ansicht 1 : 1000, Lageplan 1 : 2000.

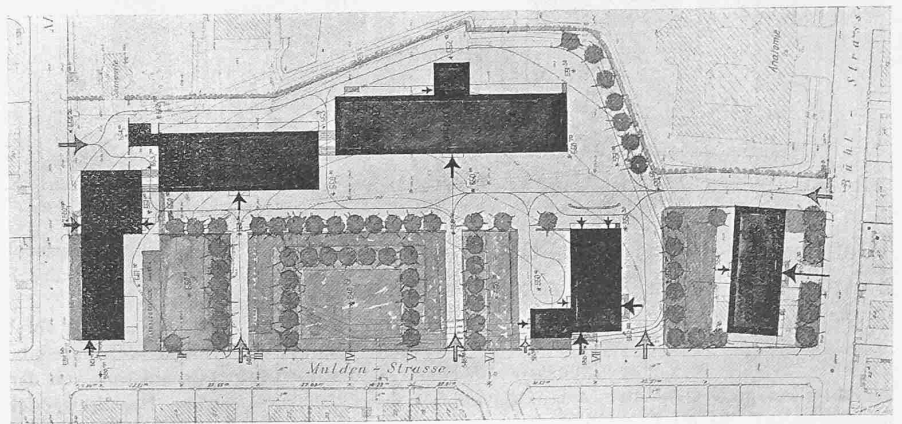
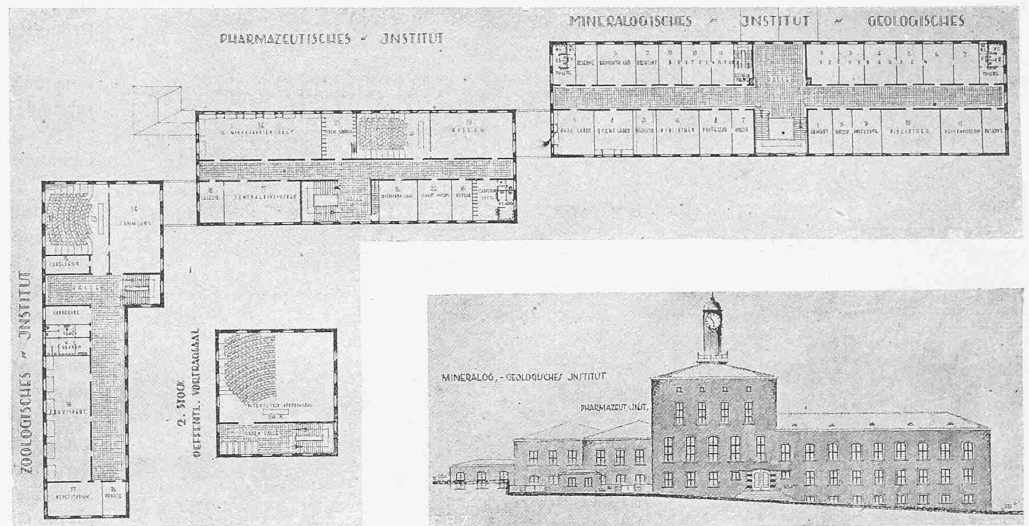
Vom Hauptbahnhof Zürich.

Seit den gründlichen Diskussionen über die Erweiterungsmöglichkeiten des Zürcher Hauptbahnhofes durch die von Stadt und Kanton Zürich dafür berufenen Experten, die Ingenieure Prof. W. Cauer, Dr. Ing. C. O. Gleim und Prof. R. Petersen, und als Architekt Prof. K. Moser — über deren zwei Gutachten die „S. B. Z.“ eingehend berichtet hatte¹⁾ — sind zehn Jahre verflossen. In dieser Zeit ist die sehr komplizierte Frage gründlich weiter studiert und der Lösung näher gebracht worden. Nachdem allseitig die technische und finanzielle Unmöglichkeit erkannt worden war, einen neuen Personenbahnhof in einem Zuge zu erstellen, haben sich Regierung und Stadtrat von Zürich mit einem nach Massgabe des Bedürfnisses durchzuführenden *etappenweisen Ausbau einverstanden erklärt*. Dabei bleibt die Möglichkeit offen, die endgültige Entscheidung darüber, ob der Personenbahnhof als hochliegender Kopf- oder Durchgangsbahnhof zu erneuern sei, bis zum Abschluss der vier vorbereitenden Etappen zu verschieben. Nach Einholung der Zustimmung von Stadt und Kanton, bezw. nach Erfüllung einiger gewünschter Verbesserungen am Projekt, hat der Verwaltungsrat der S. B. B. im Sommer 1927, bezw. im November 1928, die zur Ausführung der I. Etappe nötigen Kredite von zusammen rd. 11 Mill. Fr. bewilligt. Wegen der Dringlichkeit wurden die Bauarbeiten, insbesondere die Brücken für die provisorischen fünf neuen Perrongelise, sofort in Angriff genommen.

Da trat überraschenderweise zu Anfang dieses Jahres Architekt Prof. G. Gull vor die Öffentlichkeit mit einer neuen Idee, die alle bisherigen Studien der zu Rate gezogenen ersten Autoritäten auf dem eisenbahntechnischen Spezialgebiet der grossen Bahnhöfe in den Schatten stellen will; vor allem aber wendet sich Prof. Gull gegen den durch alle amtlichen Instanzen genehmigten etappenweisen Ausbau, dessen Einstellung er anstrebt, zugunsten der sofortigen Errichtung seines neuen hochliegenden Kopfbahnhofs.²⁾ Dagegen, dass auch Aussenstehende sich mit dem Problem befassen, ist selbstverständlich nichts einzuwenden. Nachdem aber Prof. Gull seit etwa Jahresfrist vergeblich versucht hat, sein Projekt den

¹⁾ Im Nov./Dez. 1918 und Dez. 1919, mit vielen Plänen.

²⁾ Ziemlich ähnlich dem Experten-Projekt 1918 in „S. B. Z.“ vom 13. Dez. 1919 (Bd. 74, Seite 290, Abb. 26 und 27). Vergl. auch Sitzungs-Protokoll S. 61 dieser Nr.



massgebenden Behörden in Zürich und Bern genehm zu machen, stellt die jetzige Versammlungs- und Zeitungspropaganda die *Flucht in die Öffentlichkeit* dar, in einer Frage, in der die Öffentlichkeit einfach nicht zuständig ist, ein sachliches Urteil zu fällen. Welche Früchte solche Demagogie zeitigt, dafür einige Textproben aus der zürcherischen Tagespresse der letzten Woche:

„... In der Diskussion kam zum Ausdruck, dass die *Bevölkerung* [wir unterstreichen, Red] Zürichs heute den Bau eines richtigen Durchgangsbahnhofes *infolge der topographischen Lage* der Stadt als unmöglich betrachtet.“ —

Ein anderer Bericht: „... Namentlich wurde in der Diskussion die *geniale Art und Weise* gewürdigt, in der Prof. Gull die äusserst *komplizierte Frage der Geleiseführung* gelöst hat.“ [Als technischer Mitarbeiter des Architekten wird in Fachkreisen alt S. B. B.-Obering. R. Grünhut genannt]. —

„... In den letzten Monaten nun ist Zürich ein Retter entstanden, der mit phänomenalem Können und einem bei einem

70-jährigen besonders anzuerkennenden Weitblick den gordischen Knoten der Zürcher Bahnhoffrage löst: Prof. Gull von der E. T. H., dessen ingeniose Leistung den Beifall der weitesten Kreise findet. In den bedeutendsten Gesellschaften der Stadt Zürich wird das Projekt Gull durchbesprochen und studiert, der Ingenieur- und Architektenverein, der Presseverein, der Verkehrsverein haben sich damit beschäftigt und sich eingehend von prominenten Persönlichkeiten darüber orientieren lassen.“ —

Es ist ferne von uns, dem Autor dieses Projekts, in dem der Laie bereits allgemein das Ei des Kolumbus erblickt, besagte Genialität auf eisenbahntechnischem Gebiet absprechen zu wollen — auch Leonardo da Vinci war ja zugleich Künstler und genialer Techniker. Aber eine derartige Beunruhigung der öffentlichen Meinung mit einer zum mindesten noch sehr umstrittenen Idee, dazu ausgerechnet während der Abwesenheit (in Ferien) des bisherigen Bauvorstandes Dr. E. Klöti, der als S. B. B.-Verwaltungsrat-Mitglied am genauesten über den wahren Zusammenhang der Dinge unterrichtet ist, muss der ernsthafte Techniker bedauern, weil dadurch den verantwortlichen Behörden ihre ohnehin nicht leichte Aufgabe sehr unnötigerweise erschwert wird. Wir haben uns nach Bekanntwerden des Projektes Gull³⁾ sogleich darum bemüht, es in der Sprache des Technikers, der Zeichnung, und in der den Lesern der „S. B. Z.“ gewohnten exakten Weise darstellen zu können. Erst dann wird es auch dem Fernerstehenden möglich sein, sich ein Urteil zu bilden, und, sofern es positiv ausfällt, zur Förderung einer noch bessern Lösung an seinem Orte beizutragen. Das wird auch der Zürcher Ing. und Arch.-Verein tun, der das Projekt Gull durch eine Spezialkommission beförderlichst einer unvoreingenommenen und sorgfältigen Prüfung unterziehen wird. Bis dahin aber sollten die Freunde der Gull'schen Idee das zweifellos gutgemeinte, indessen als Wertmesser einer so komplizierten Sache nicht beweiskräftige Rühren der Werbetrommel einstellen.

† KONRAD PRESSEL.

Einen schweren Verlust hat die Bauingenieur-Abteilung der Technischen Hochschule München erlitten. Sonntag den 20. d. M. wurde der ordentliche Professor Dr. Konrad Pressel mitten im Semester aus seiner liebevoll und erfolgreich gepflegten Lehrtätigkeit plötzlich durch einen Herzschlag herausgerissen. Von seinem Landhause bei Dorfen in unserem lieben Isartale hatte er sich auf einen Spaziergang begeben, von dem er nicht zurückkehrte. Verzweifelt, stundenlanges Suchen und Umfragen ergab schliesslich, dass er in bewusstlosem Zustande von der Strasse aufgehoben und in einem Kraftwagen nach Wolfratshausen ins Krankenhaus gebracht worden war, wo aber nur mehr der Tod festgestellt werden konnte. Versunken in die Bewunderung unserer schönen Berge war er dagestanden; da ist er umgesunken, um sich nicht mehr zu erheben.

Von unstillbarem Forschereifer beseelt, ein durchaus edler, lauterer Charakter, hat er belebend und anspornend auf hoffnungsvolle Schüler eingewirkt. In der Hochgebirgswelt weit und breit

war er daheim. Noch während der letzten Sommerferien hatte er wieder einmal den Groszglockner bestiegen und umkreist, und eine reiche Ausbeute künstlerisch aufgefasster Lichtbilder seinem getreuen „Kleinen Steinheil“ verdankt. Für den Sommer 1929 war eine Wiederholung dieser Hochalpenwanderung geplant. Ein rüstiger gewandter Turner war er bis in die letzten Tage. Vielleicht hat er

sich in dieser Richtung für seine Jahre körperlich zuviel zugemutet. Allein, das war seine Art, das Leben zu geniessen, sie hat ihn wohl auch davor bewahrt, hochbetagt hinzusiechen. Er war aber auch ein warmer, verständnisvoller Freund der schönen Künste, zumal der Musik und Malerei, worin er selber Tüchtiges leistete.

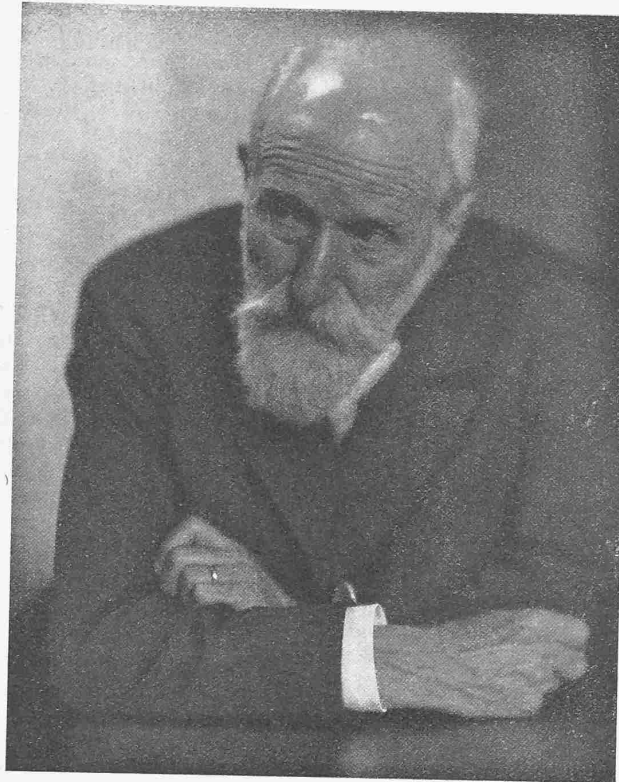
Namentlich auf den Gebieten des Stollen-, Schacht- und Tunnelbaues genoss er als Gutachter weitverbreiteten Ruf. Konrad Pressels schriftstellerische Tätigkeit bietet lichtvolle Darstellungen aus den mannigfachen praktischen Aufgaben, vor die er sich gestellt sah. Sie sind in der „Schweizerischen Bauzeitung“ und andern angesehenen fachwissenschaftlichen Zeitschriften erschienen. Sein letztes Vermächtnis an erlesene Kreise der Fachwelt ist ein leuchtendes Kleinod, das kürzlich bei R. Oldenburg in München erschienene schmale Büchlein: „Experimentelle Methode der Vorausbestimmung der Gesteinstemperatur im Innern eines Gebirgsmassivs“ — das schlichte Endergebnis vieljähriger Studien und Untersuchungen.¹⁾

Einem Lebensbilde, das ich im Juli 1927 geschrieben, sei

noch das Folgende entnommen: „Konrad Pressel war ein Sohn des grossen Meisters der Ingenieurbaukunst Wilhelm Pressel, der seinerseits Etzels Mitarbeiter beim Bau der Schweizer. Zentralbahn gewesen, hierauf, als Baudirektor der Oesterr. Südbahngesellschaft in Wien, u. a. den Bau der Brennerbahn durchführte, zuletzt, als Generaldirektor, das ottomanische Eisenbahnnetz in Angriff nahm und im Jahre 1902, 82 Jahre alt, zu Konstantinopel starb. Konrad, in Olten geboren, erwarb 1875 das Reifezeugnis am Wiener Akademischen Gymnasium und begann, nach Abdiennung des Freiwilligenjahres bei den Preussischen Gardedragonern, Rechtswissenschaften zu studieren an der Universität Wien. Nach einem Jahre wandte er sich den technischen Wissenschaften zu, zuerst in Graz und bis 1882 in München, um Maschineningenieur zu werden. Bald kam er in die Dienste von Brandt & Brandau bei Tunnelbauten der Salzkammergutbahn und 1883 beim Patolina-Tunnel in Italien. Während einer kurzen Unterbrechung arbeitete er mit seinem Vater; aber schon 1886 berief ihn Prof. Moritz Schröter als Assistent für theoretische Maschinenlehre nach München, von wo ihn nach einem Jahre Brandau holte, um ihm die Bauleitung des Suram-Tunnel auf der Linie Batum-Tiflis im Kaukasus zu übertragen. 1891 trat er als Oberingenieur bei Linde's Gesellschaft für Eismaschinen in Wiesbaden ein und hatte als solcher über acht Jahre lang in ganz Europa ausgiebige und bahnbrechende Arbeit zu leisten.

Als der *Bau des Simplon-Tunnels* in Angriff genommen wurde, kehrte Konrad Pressel 1899 zurück und nahm als Oberingenieur mit dem Sitze in Iselle die Bauleitung der südlichen Hälfte

¹⁾ Worüber er selbst noch in letzter Nr. der „S. B. Z.“ berichtet hat, und das sein engerer Fachkollege Prof. C. Andreae auf Seite 60 vorliegender Nummer eingehend bespricht.



Prof. Dr. KONRAD PRESSEL, Ingenieur
GEW. BAULEITER DES SIMPLON-TUNNEL, SÜDSEITE

24. Juni 1857

20. Jan. 1929

Red.

³⁾ Vgl. „N. Z. Z.“ 1929, Nr. 5 und Nr. 102 (mit Skizze).

Red.