

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 95/96 (1930)
Heft: 2

Artikel: Die Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich der S.B.B.
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-43928>

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: 11.02.2026

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

INHALT: Die Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich der S.B.B. — Wettbewerb für ein Verwaltungsgebäude der Kantonalbank in Solothurn. — Neue Normen im deutschen Brückenbau. — Die Wohnung für das Existenzminimum. — Nekrologe: Henry Baudin. — Mitteilungen: Die Ueberleitung des Cadlimobaches in den Ritomsee. Verbreitung des Telephons. Porenloser Beton System Dr. Emperger. Die

Wohnung für das Existenzminimum. Eidgen. Technische Hochschule. Basler Rheinhafenverkehr. Projekt einer Untergrundbahn in Rom. — Wettbewerbe: Bebauungsplan für die rechtsufrigen Quartiere in Genf. Neues Aufnahmegebäude für den Bahnhof Neuenburg. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine: Zürcher Ing- und Arch.-Verein. Technischer Verein Winterthur. Gesellschaft ehem. Studierender.

Band 95

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 2

Die Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich der S. B. B. *(Fortsetzung von Bd. 93, S. 124)*

Als wir vor bald Jahresfrist unsere Leser über den Stand dieser Angelegenheit unterrichteten, lag die Notwendigkeit vor, eine ernstlich drohende Störung der normalen Entwicklung durch die breit angelegte, ja bis in technische Kreise vorgetriebene öffentliche Propaganda für ein „Projekt Gull“ zu verhindern.¹⁾ Deshalb war damals das Hauptaugenmerk auf die Charakteristik jener privaten Projektstudie und ihrer offenbaren Mängel gerichtet, technische wie wirtschaftliche Mängel, die es den verantwortlichen Bahnorganen verboten, es gegenüber ihren eigenen Plänen ernstlich in Betracht zu ziehen. Das schloss seine gründliche Prüfung natürlich nicht aus; im Gegenteil, jene Prüfung hatte den Nachweis zu erbringen und die Behörden von Stadt und Kanton Zürich davon zu überzeugen, dass die amtlichen Pläne in jeder Hinsicht den Vorzug verdienen und ungestört weiterverfolgt werden müssen. Heute, da die damals drohende Gefahr nicht mehr besteht, können wir uns der gründlichen Darstellung des gross angelegten Projektes der S. B. B. zuwenden, das von den kantonalen und städtischen Behörden in seiner Gesamtanlage grundsätzlich schon 1924, und 1928 für die erste Etappe seiner auf viele Jahre sich erstreckenden Durchführung auch im Einzelnen in aller Form genehmigt worden ist. Wir stützen uns im folgenden auf Pläne und Mitteilungen der Organe der Generaldirektion und der Kreisdirektion III der S. B. B., insbesondere des Projektverfassers Obering. A. Acatos und des Bauleiters, Ing. W. Wachs in Zürich, denen wir für ihre Auskunft auch an dieser Stelle danken.

Ueber die Verkehrsentwicklung des Hauptbahnhofs Zürich unterrichtet nebenstehende graphische Darstellung (Abb. 1), in der auch die Bevölkerungskurve der Stadt eingetragen ist. Charakteristisch ist dabei, dass während der Jahre 1925 bis 1928 Bevölkerung und Reisendenzahl ziemlich gleich stark, nämlich um etwa 3,3% im Jahr gestiegen sind, wogegen der Güterverkehr in der gleichen Zeitspanne um etwas über 10% im Jahr, also mit dreifacher Intensität angewachsen ist. Das bedeutet für die S. B. B. die Notwendigkeit, für die Bewältigung dieses sehr beträchtlichen Güterverkehrs von ungefähr 4000 Wagen im Tagesmittel besorgt zu sein, ganz abgesehen davon, dass der Ausbau des Güterbahnhofs unter Verschiebung nach Westen dem Ausbau des Personenbahnhofs zeitlich vorangehen muss, um für diesen den nötigen Raum frei zu bekommen. Da aber die bisherigen Bahnsteiganlagen des Personenbahnhofs bereits an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind, ergibt sich die weitere Notwendigkeit, die Bahnsteiganlagen durch ein *Provisorium* sofort zu erweitern, und zwar ausreichend für solange, als der Ausbau des Güterbahnhofs dauern wird, d. h. für schätzungsweise 15 bis 20 Jahre. Alsdann erst kann der gründliche Umbau des Personenbahnhofs, sei es als Kopf- oder als Durchgangsbahnhof, in Angriff genommen werden.

Schon im Jahre 1924 hatten die S. B. B. ein Gesamtprojekt für den Umbau in fünf Bauetappen aufgestellt, die zeitlich aufeinander folgen. Diese Etappen seien hier kurz in Erinnerung gerufen, unter Beifügung der damals dafür veranschlagten Baukosten:

I. Bauetappe: Erstellung einer Lokomotiv-Remise an der Geroldstrasse, eines Postdienst- und Verwaltungsgebäudes am linken Sihlufer, Vermehrung der Bahnsteiggleise

und der Abstellgleise, Umbau des Aufnahmegebäudes. Damaliger Voranschlag 17 Mill. Fr.

II. Bauetappe: Direkter Anschluss der Linien von Oerlikon und der rechtsufrigen Zürichseebahn (Meilen-Rapperswil) an den Güterbahnhof. 13 Mill. Fr.

III. Bauetappe: Ausbau des Güter- und Rangierbahnhofs. 27 Mill. Fr.

IV. Bauetappe: Umbau der Abstell- und Eilgutanlagen, sowie Erstellung eines neuen zweispurigen Tunnels zwischen Zürich und Oerlikon. 45 Mill. Fr.

V. Bauetappe: Erstellung des eigentlichen Personenbahnhofs. Dabei ist bis nach Vollendung der IV. Etappe baulich die freie Entscheidung darüber gewahrt, ob man in V. Etappe den Personenbahnhof als Kopf- oder als Durchgangsbahnhof erstellen will, sei es als Hochbahnhof oder in tieferer Lage. (zwischen 50 und 100 Mill. Fr.)

Diese Etappen sind in den nachfolgenden Plänen (Abb. 2 bis 10) dargestellt; dabei sind in jeder Etappe die bei Baubeginn jeweils bestehenden und beibehaltenen Geleise und Gebäude dünn, die in der betreffenden Etappe neu zu erstellenden Anlagenteile dick gezeichnet. Es ist klar, dass seit Aufstellung des Entwurfes bereits verschiedenes daran geändert worden ist, doch sind diese Änderungen nicht wesentlicher Art. Bevor wir uns der Beschreibung der einzelnen Etappen zuwenden, seien noch die bisherigen Verhältnisse im Personenbahnhof im Vergleich zum Provisorium kurz geschildert.

Der bestehende Personenbahnhof weist elf Zugsgleise auf; davon liegen zwei nicht an eigenen Bahnsteigkanten, werden aber doch wie die andern benützt. Auf diesen elf Geleisen wurden im Fahrplan 1927/28 172 ankommende und 169 abgehende, zusammen also 341 Züge innert 24 Stunden abgefertigt, wobei die Benützung zu den verschiedenen Tagesstunden stark verschieden ist. Die Belegung der einzelnen Hallengeleise bewegt sich zwischen 19 und 40 Zügen, wobei die kleinere Zahl für die beiden nicht an Bahnsteigkanten liegenden Geleise gilt. Auf dem einzelnen Bahnsteiggleise wurden daher im Mittel $341 : 9 = 38$ Züge behandelt. Nach den Erfahrungen können Bahnsteiggleise in Kopfbahnhöfen mit maximal 40 Zügen belegt werden. Es ergibt sich somit für

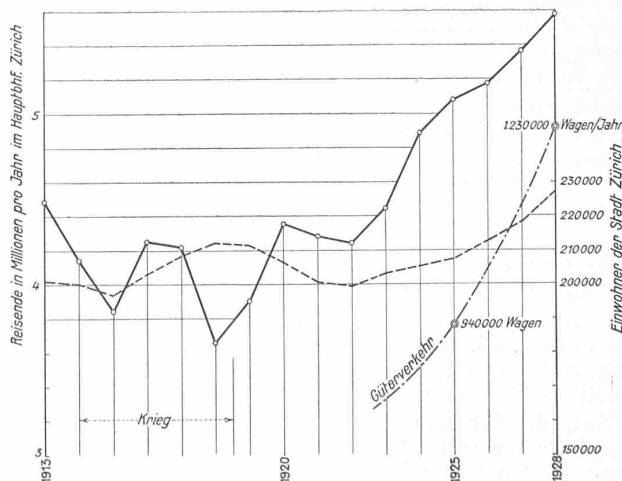


Abb. 1. Bahnverkehr und Bevölkerungskurve (gestrichelt) von Zürich.

¹⁾ Vgl. „S. B. Z.“ Bd. 93, Seite 117 (9. März 1929) mit vielen Plänen; ferner unter Zürcher Vereinsnachrichten, Seiten 61, 103 und 130 ebenda.

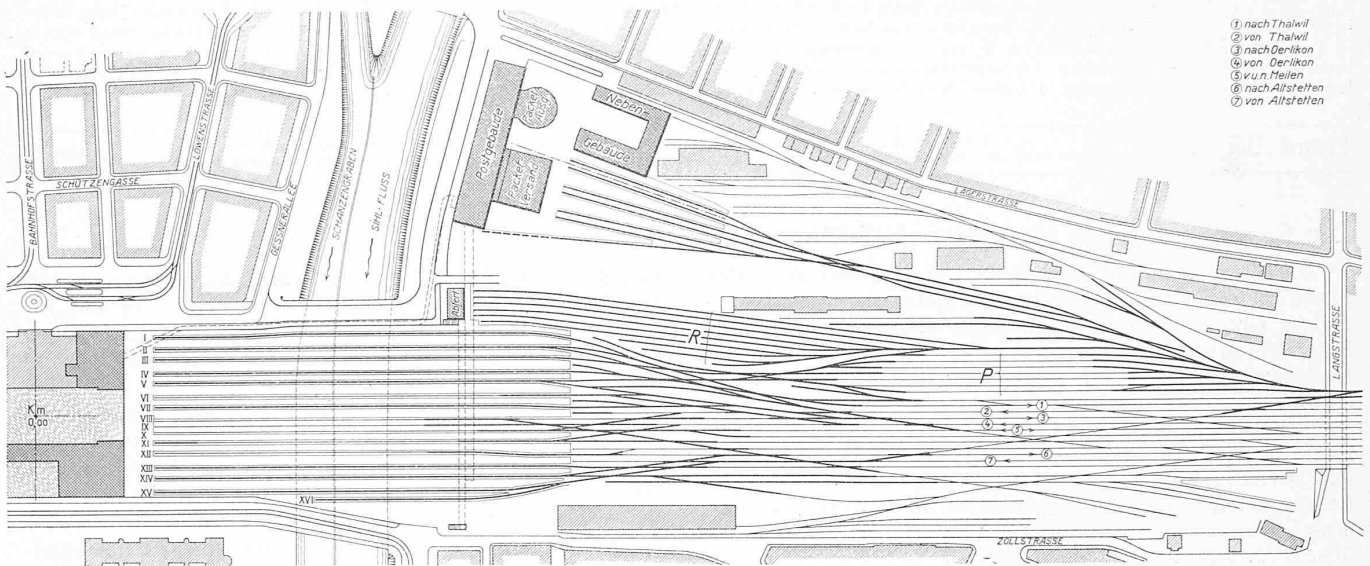


Abb. 2. Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich. I. Etappe: Bahnsteiganlage des Personenbahnhofs und neuer Postbahnhof. — Masstab 1 : 5000.

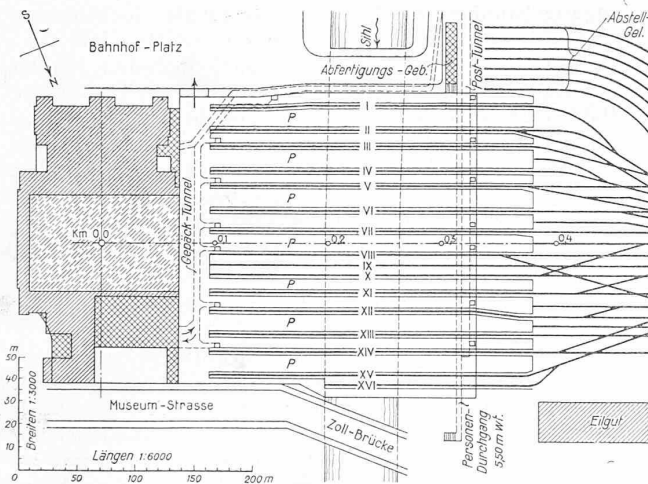


Abb. 4. Die provisorische Erweiterung der Bahnsteiganlage (P = Personen).

LEGENDE: Geleise I und II nach Gotthard und Luzern; III und IV Chur, Buchs und lokal Richterswil; V und VI Schaffhausen und lokal Oerlikon-Wettingen und Winterthur; VII und VIII Romanshorn und St. Gallen; IX Reserve (und Güterzug-Kehrgeleise); X Uster; XI Meilen; XII Basel; XIII Affoltern-Zug; XIV Bern-Genf; XV Biel-Genf; XVI Lokal Dietikon und Reserve. (Breiten : Längen = 2 : 1.)

Zürich ein durchschnittlicher Leistungsgrad von $34/40 = 0,85$. Dieser im Vergleich zu andern Kopfbahnhöfen hohe Leistungsgrad ist nur dadurch erreichbar, dass von einer planmässigen Benützung der Bahnsteiggeleise abgesehen wird. Hierdurch wird aber den Reisenden die Orientierung erschwert und die Dienstabwicklung beeinträchtigt.

Es ist daher angezeigt, für das Erweiterungsprojekt den Leistungsgrad nur zu 0,70 anzunehmen. Dann ergibt sich für die 14 an Perronkanten liegenden Geleise eine Leistung von $14 \times 40 \times 0,70 = 392$ Züge dazu für die zwei Geleise ohne Perronkante

$$\text{wie bisher } 2 \times 19 = 38 \text{ Züge} \\ \text{zusammen } 430 \text{ Züge}$$

somit eine Vermehrung gegenüber dem heutigen Zustand von $430 - 341 = 89$ Zügen oder rund 21 %.

Diese Untersuchung zeigt, dass selbst bei ungünstiger Annahme des Leistungskoeffizienten der um die fünf Bahnsteiggeleise des Provisoriums (Geleise I bis V in Abb. 2) erweiterte Personenbahnhof eine Steigerung seiner Leistung erfährt, die für längere Zeit den Verkehrsbedürfnissen zu entsprechen vermag, jedenfalls für so lange, als auch die heute in den Bahnhof Zürich einmündenden Linien eine Verkehrszunahme noch ertragen.

Die berechneten Zahlen gelten für den normalen Verkehr. Bei grossem Verkehrsandrang wird die Leistungsfähigkeit noch gesteigert werden können. Es kann ohne weiteres angenommen werden, dass auf den zukünftigen 16 Geleisen bei besonderen Anlässen bis 480 Züge angenommen und abgefertigt werden können. Dies erhellt daraus, dass schon im heutigen, ungenügenden Bahnhof in derartigen Fällen wie an Festtagen eine wesentlich höhere als die oben angegebene durchschnittliche Zugzahl erreicht worden ist. So sind z. B. am Tag des Sechseläutens 1926 in Zürich 360 Züge ein- und ausgelaufen. Dies wurde aber nur ermöglicht durch Unterdrückung von 22 regelmässigen Güterzügen, Bereitstellung der Extrazugkompositionen im alten Rohmaterialbahnhof und in verschiedenen Geleisegruppen des Rangierbahnhofes, intensive wechselseitige Benützung der Bahnsteiggeleise und andere aussergewöhnliche Massnahmen. Zur Steigerung der Leistungsfähigkeit werden auch die zwei neuen Abstellgeleisegruppen R und T (Abb. 1 und 2) mit zusammen 14 Geleisen beitragen, die ein verhältnismässig rasches Verbringen der bereitgestellten Zugskompositionen nach den Hallengeleisen gestatten werden. Dazu kommt ferner als günstiger Umstand, dass die elektrischen Lokomotiven nicht mehr zur Ausrüstung ins Depot fahren müssen, sondern meistens in den Wartegeleisen zunächst den Personenbahnhof verbleiben und daher ohne wesentliche Belegung der Weichenstrassen rasch und ohne Störung des Zugverkehrs an die Züge fahren können.

Durch die Elektrifikation ist eine raschere Zugfolge möglich; die einzelnen Bahnlinien werden dadurch leistungsfähiger. Dieser Vorteil des elektrischen Betriebes sollte in der Konkurrenz mit dem Personenautomobil durch Vermehrung der Fahrgelegenheiten ausgenützt werden können. Dies ist aber nur möglich, wenn der Bahnhof Zürich aufnahmefähiger gemacht wird. Die grosse Zugkraft der elektrischen Lokomotiven gestattet überdies die Führung schwererer und längerer Züge; die heutigen Bahnsteige mit Längen von 250 m genügen deshalb nicht immer. Der Personen- und Schnellzugsverkehr ist zu gewissen Zeiten derart dicht, dass eine Vermehrung der fahrplanmässigen Züge und damit auch der Ausbau der Vorortverbindungen in diesen Zeiten nicht möglich ist, weil zu wenig Bahnsteiggeleise vorhanden sind. Ebenso können Anschlüsse in Zürich oft nicht in wünschenswerter Weise hergestellt werden, weil die rechtzeitige Annahme des Anschlusszuges infolge anderweitiger Belegung der Bahnsteiggeleise ausgeschlossen ist. Dies hat dann eine unerwünschte Verlängerung der Zugsaufenthalte zur Folge.

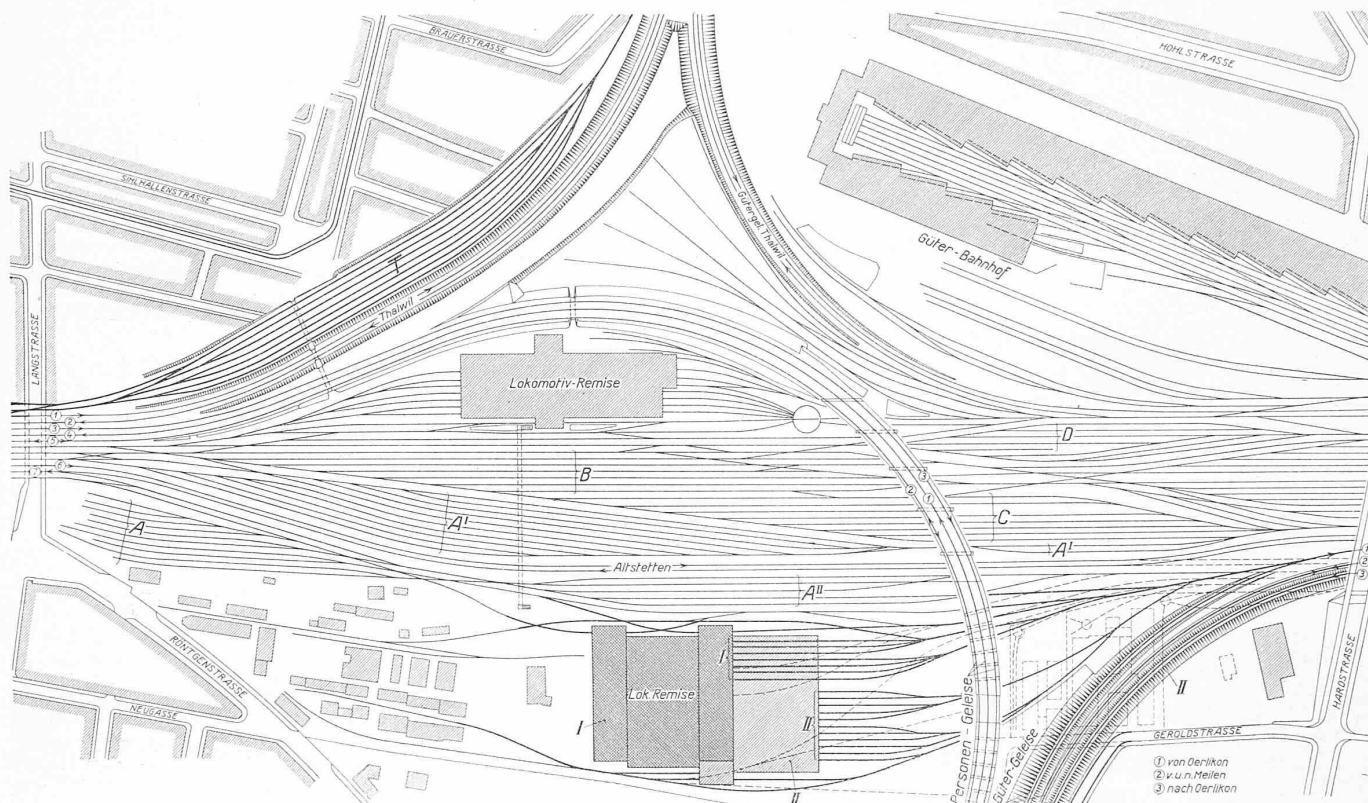


Abb. 3. I. Etappe zwischen Langstrasse und Hardstrasse. — 1 : 5000. — A, A', A'', C, P, R, T Abstellgruppen für Personenzüge. B und D Rangiergruppen für Güterzüge.

Die I. Bauetappe (Abb. 2 bis 4) bezweckt durch das sog. „Provisorium“ die Erweiterung der Bahnsteiganlagen. Hierzu musste zunächst das Gebiet des alten Lokomotivdepot und Rohmaterialbahnhofs links der Sihl und südlich der Bahn freigemacht werden. Als Ersatz wurde eine neue Lokomotivremise an der Geroldstrasse (Abb. 3, Mitte unten) erbaut, wofür der Verwaltungsrat der S. B. B. (am 24. Februar 1925) den Betrag von 3 600 000 Fr. bewilligte. Im Herbst 1925 wurde mit dem Bau begonnen, am 10. Oktober 1927 konnte die Anlage in Betrieb genommen werden; sie bildet einen Teil des allgemeinen Umbauprojektes und ist vorläufig für einen Drittel der gesamten Aufnahmefähigkeit ausgebaut.

Damit war der Raum gewonnen zur Errichtung der fünf neuen Bahnsteiggleise südlich der bestehenden, gegen den Bahnhofplatz. Ein erstes bezügl. Projekt, einschliesslich der neuen Abstellgleisegruppen R und T im Voranschlag von 7 030 000 Fr. hatte der V. R. der S. B. B. 1927 genehmigt. In der Folge wurde, nach Wünschen von Stadt und Kanton Zürich, dieses Projekt erweitert, wodurch sich der Voranschlag (Nov. 1928) auf 10 964 000 Fr. erhöhte¹⁾. Durch die Schaffung eines einheitlichen Kopfbahnsteiges wird die Anlage übersichtlicher und bequemer. Infolge der Aenderung auch der im ersten Projekt nicht berührten bestehenden Bahnsteige und der Erstellung von Gepäckbahnsteigen auch in diesem Bahnhofteil erhalten nun sämtliche Geleise eigene Bahnsteigkanten mit Ausnahme des Geleises IX und des kürzeren Reservegeleises XVI (Abb. 2 und 4). Das Geleise IX muss zunächst hauptsächlich als Kehrgleise für die (täglich rd. 65) Güterzüge Richtung Oerlikon dienen; nach der Beseitigung dieser Spitzkehre in der II. Etappe (Abb. 5) wird es einem Gepäcksteig Platz machen, sodass dann alle Personenzugsgeleise an Bahn- und Gepäcksteigen liegen werden. Durch unterirdische Zu- und Abführung des Gepäcks in Verbindung mit

¹⁾ Wie in „S. B. Z.“ vom 9. März 1929 bereits näher ausgeführt.



Abb. 6. II. Etappe, unter Einschaltung einer Personen-Haltestelle Wipkingen.

IV. Etappe: Anschluss der Gütergeleise an einen neuen Tunnel. 1 : 5000.



Abb. 5. II. Etappe: Abspaltung der Gütergeleise in Wipkingen zur direkten Einführung in den Güterbahnhof. 1 : 10 000.

ETAPPENWEISE ERWEITERUNG DES HAUPTBAHNHOFES ZÜRICH DER SCHWEIZER. BUNDESBAHNEN.

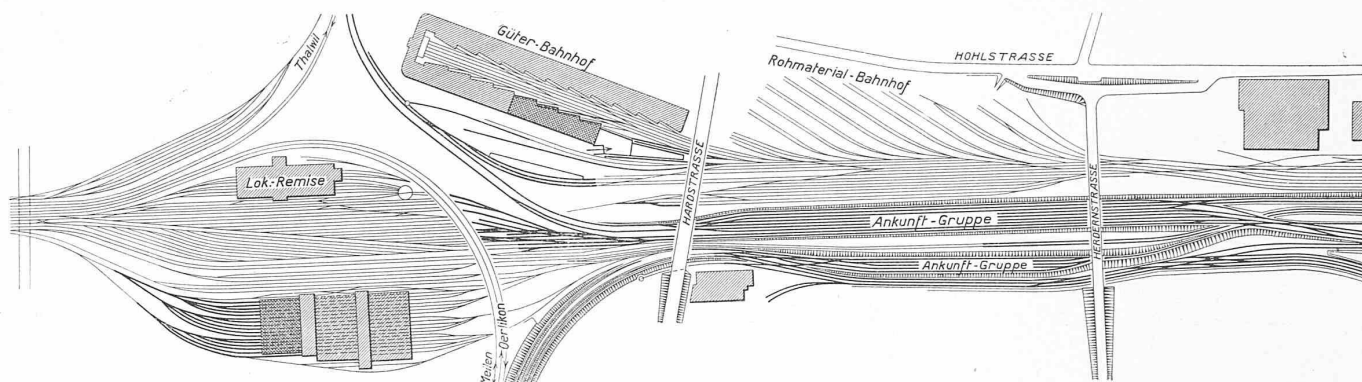


Abb. 7. III. Etappe (Teilstück Langstrasse bis Hauptwerkstätte): Erweiterung der Lokomotivremise und der Güterhalle; Ausbau des Güterbahnhofs durch Ankunftsgruppen, Geleiseüberwerfungen bei den Hauptwerkstätten. — Masstab 1:10 000.

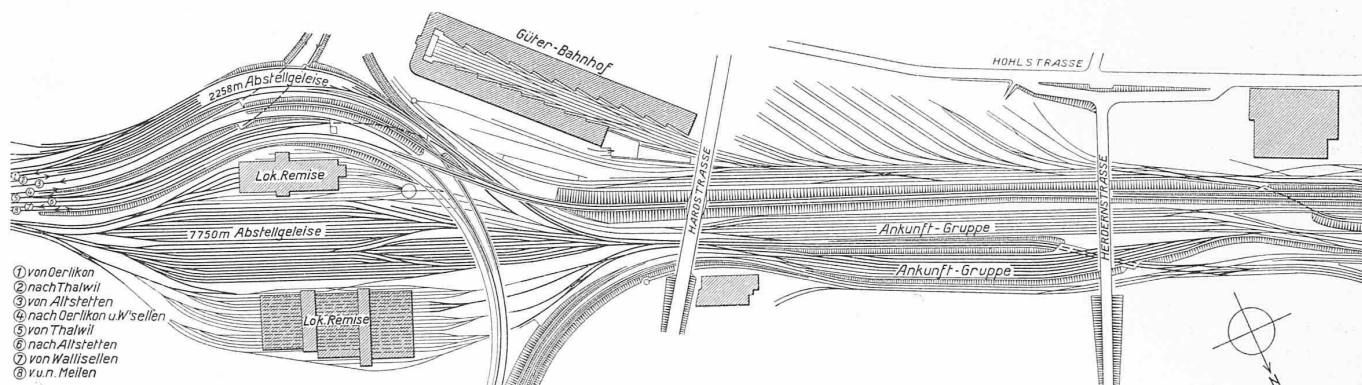


Abb. 9. IV. Etappe (östl. Teilstück): Personen-Abstellgeleise, Verlegung der Personen-Hauptgeleise Richtung Altstetten vom Nordrand gegen Süden mit zahlreichen Ueberwerfungen zur kreuzungsfreien Einführung aller Linien. — Masstab 1:10 000.

der Vermehrung der Gepäckbahnsteige wird eine Trennung des Personen- und Gepäckverkehrs auf den Bahnsteigen erzielt und es fällt namentlich die lästige Kreuzung der Wege der Reisenden durch die Gepäckkarren auf dem Kopfbahnsteig weg. Die unterirdische Zuführung des Gepäcks erfolgt durch zwei Gepäcktunnel, wovon der eine unter den zukünftigen Kopfbahnsteig zu liegen kommt und mit den Gepäckräumen in Verbindung steht (Abb. 4). Der zweite befindet sich am linken Sihlufer, ungefähr im äusseren Fünftel der Bahnsteige. Dieser steht in Verbindung mit dem Postgebäude an der Sihl und dient hauptsächlich dem Verkehr der Postkarren. Das neue Projekt sieht eine Anordnung der Bedachung in einheitlicher Bauweise vor; die beiden Passerellen rechts und links der Sihl sind durch einen Personendurchgang ersetzt worden, der am linken Sihlufer, direkt neben dem westlichen Post- und Gepäcktunnel erstellt und bereits dem Verkehr übergeben ist.

Der erhöhten Leistungsfähigkeit der neuen Bahnsteig- und Geleiseanlagen müssen auch die innern Einrichtungen im Aufnahmegebäude angepasst werden. Bevor jedoch ein solcher Umbau im Bahnhofgebäude an die Hand genommen werden kann, muss man über die gegenwärtig von der Post belegten Räume im Ostflügel verfügen können. Post- und Bahnverwaltung haben im Zusammenhang mit der Bahnhofserweiterung und durch diese veranlasst, die Erstellung eines beiden Verwaltungen gemeinsam dienenden *Postdienst- und Verwaltungsgebäudes* beschlossen, das auf dem der Bahn gehörenden Areal des alten Rohmaterialbahnhofs am linken Ufer der Sihl erstellt wird. Der Hauptbau hat eine Länge von 125 m; Kellergeschoss, Erdgeschoss sowie I. und II. Stock werden von der Post und dem Zoll beansprucht; das III. und IV. Stockwerk, sowie der grösste Teil des Dachstockes beherbergt die verschiedenen Abteilungen der Kreisdirektion III der S. B. B. Das Hauptgebäude wird von beiden Verwaltungen gemeinsam gebaut, die Erstellungskosten werden im Ver-

hältnis zur Benützung geteilt. Ein Nebengebäude dient in der Hauptsache dem Motorwagendienst der Postverwaltung und ein besonderer Postbahnhof dem Ein- und Ausladen der Bahnpostwagen; die Kosten dieser beiden Anlagen werden ganz von der Post getragen (Abb. 2).

Entsprechend der Zunahme des Verkehrs und zum Ersatz für die infolge der Erstellung des Postdienstgebäudes und der neuen Lokomotiv-Remise untergegangenen Geleise im alten Rohmaterialbahnhof und im Feld A II müssen auch neue Abstellgeleise gebaut werden. Eine neue Abstellgeleisegruppe R von insgesamt 1900 m nutzbarer Geleiselänge ist unmittelbar südlich der Einfahrtgeleise im Anschluss an die umgebaute Gruppe P erstellt und bereits dem Betrieb übergeben worden, ebenso eine zweite Geleisegruppe T von 1740 m Nutzlänge zwischen Langstrasse und Hohlstrasse. Endlich ist im sogenannten Letzibach, zwischen der Herdernstrasse und dem Bahnhof Altstetten, ein neues Geleisefeld erstellt worden, das mit einem neuen Ablaufberg verbunden ist und der Zusammenstellung der Stückgüterzüge Richtung Altstetten und Thalwil dient; diese provisorische (aus den Abb. 8 und 10 deshalb nicht ersichtliche) Geleisegruppe ist auch mit besondern Abfahrtsgeleisen ausgerüstet. Durch die Erstellung dieses Feldes (Z) sind dem Personenbahnhof näher gelegene Geleise des Rangierbahnhofes für das Abstellen frei geworden.

II. Bau-Etappe. In dieser sollen in der Hauptsache jene Bauten zur Ausführung kommen, die der direkten Einführung der Güterzüge von Oerlikon und Meilen in den Rangierbahnhof dienen. Beim heutigen Zustand müssen diese Züge zunächst in den Vorbahnhof geführt werden und gelangen erst von dort mittels Spitzkehre in den Rangierbahnhof. Der umgekehrte Vorgang findet bei der Ausfahrt statt. Da die Güterzüge häufig bis zu 120 Achsen führen, also rund 600 m lang sind, müssen sie für die Ausführung der Spitzkehre bis an die Sihl vorgezogen werden; sie reichen also weit in die neue verlängerte

ETAPPENWEISE ERWEITERUNG DES HAUPTBAHNHOFES ZÜRICH DER SCHWEIZER. BUNDESBAHNEN.

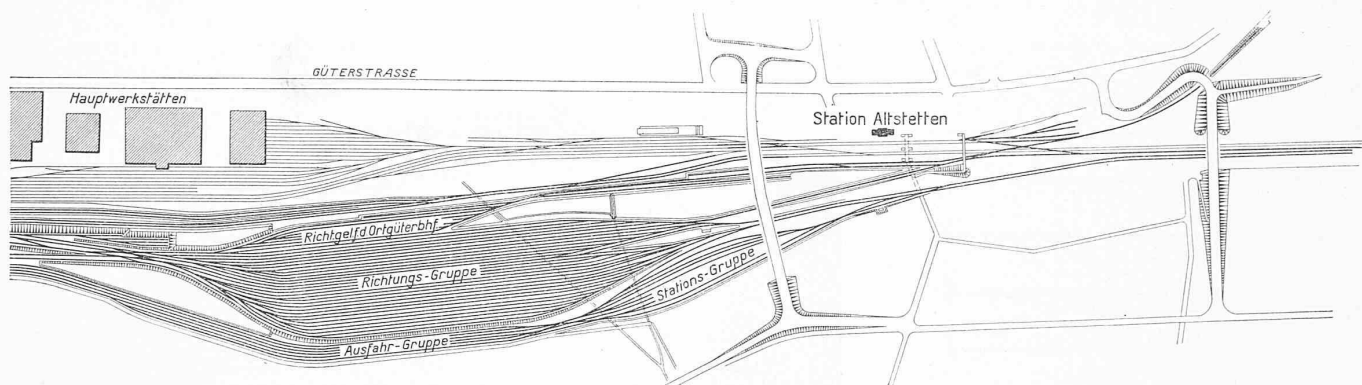


Abb. 8. III. Etappe (westliches Teilstück Hauptwerkstätten bis Altstetten): Ausbau des Güterbahnhofs durch Richtungsgruppen, Stationsordnungsgruppe und Ausfahrgruppe, Aus- und Einfahrten bei Altstetten provisorisch. — Masstab 1 : 10000.

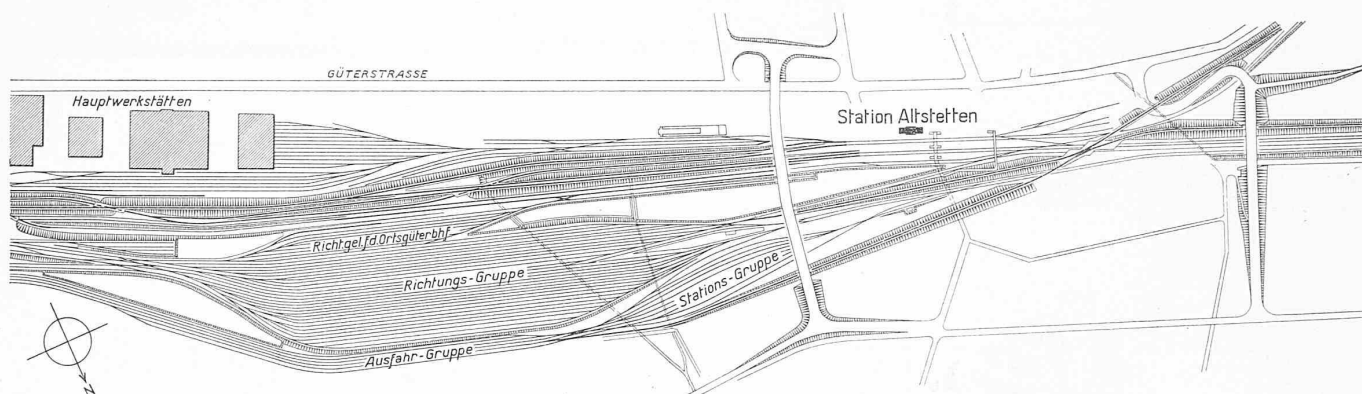


Abb. 10. IV. Etappe (westlicher Teil): Verlegung gegen Süden und kreuzungsfreie Durchführung der Personenzuggeleise bis westlich der Station Altstetten; dazu neuer Oerlikon-Güter-tunnel, vergl. Abb. 6 auf Seite 17. — Masstab 1 : 10000.

Bahnsteiganlage hinein und es muss daher vorläufig im Personenbahnhof das erwähnte Geleise (IX) für die Ein- und Ausfahrt der Güterzüge reserviert bleiben. Dieses Kehren der Güterzüge erfordert stets beträchtliche Zeit, während der der ganze Vorbahnhof für die übrigen Manöver und für andere Zugs-Ein- und Ausfahrten zum grössten Teil blockiert ist. Die direkte Einführung in den Rangierbahnhof entlastet daher den Personenverkehr in ganz wesentlichem Umfang.

Das Bauprogramm sah vor, in der II. Etappe beim Endausgang des Oerlikontunnels von den Geleisen Zürich-Oerlikon zwei besondere Gütergeleise abzuzweigen und sie auf Dammbauten und auf einem neuen Viadukt unter der Hardstrassenbrücke durch in den Rangierbahnhof zu führen (Abb. 3 und 5). Die Erstellung eines zweiten Tunnels nach Oerlikon bleibt einer späteren (IV.) Etappe vorbehalten. Inzwischen haben die S. B. B. den Bau einer Haltestelle Wipkingen zugestanden, deren Erstellung noch vor Inangriffnahme der II. Etappe erfolgen wird, und es müssen daher dort die Geleise der neuen Situation angepasst werden (Abb. 6). Eine erste Vergrößerung der Lokomotivremise Geroldstrasse wird ebenfalls in der II. Etappe erfolgen.

Die III. Bauetappe (Abb. 7 und 8) umfasst den Umbau des Güter- und Rangierbahnhofs. Die abgeänderte Einführung der Oerlikoner und Meilener Geleise und die dadurch bedingte Verschiebung des Rangierbahnhofs nach Westen bis hinter die Hardstrasse bringt es mit sich, dass die verschiedenen Geleisegruppen des Rangierbahnhofs nicht mehr hintereinander angeordnet werden können, wenn dieser nicht wesentlich über Altstetten hinaus ausgedehnt werden soll. Im neuen Rangierbahnhof, der als einseitige Anlage mit Rangierrichtung von Osten nach Westen ausgebildet wird, sind die Gruppen nun zum Teil nebeneinander gelegt. Dadurch ergeben sich zwar verlorene Wege für die von der Ausfahrtsgruppe nach Affoltern a. A. und nach Brugg fahrenden Züge; doch ist für diese die Möglichkeit

gewahrt, direkt aus der Richtungsgruppe auszufahren. Es sind folgende Geleise vorgesehen:

1. Zwei Ankunftsgruppen: 12 Geleise 7200 m Länge.
 2. Richtungsgruppe und zwar: eine Gruppe von 17 Geleisen für den West-Ostverkehr (Thalwil, Oerlikon, Meilen, einschliesslich Anschlüsse) 7800 m; eine Gruppe von 10 Geleisen für den Ost-Westverkehr (Brugg und Affoltern a. A.) 5400 m; eine Gruppe von 6 Geleisen für Zürich loko, 2100 m, total 33 Richtungsgeleise, 15300 m.
 3. Stationsordnungsgruppe, 2000 m Geleiselänge.
 4. Ausfahr-Gruppe. 6 Geleise von 3500 m Länge.
- Somit Rangierbahnhof total rund 28000 m Geleise.

Da die Geleisezahl und Verwendung nicht als endgültig betrachtet werden kann, ist noch Platz für einige Reservegeleise vorzusehen. Gegenüber dem jetzigen Bestand beträgt die Mehrlänge der Geleise im projektierten Rangierbahnhof 13000 m, also nahezu eine Verdoppelung.

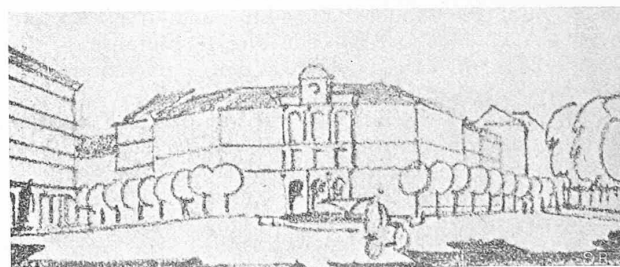
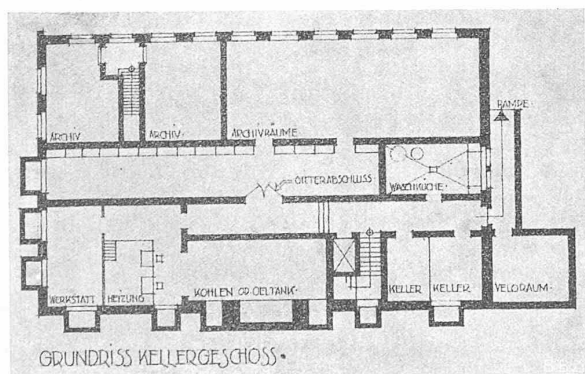
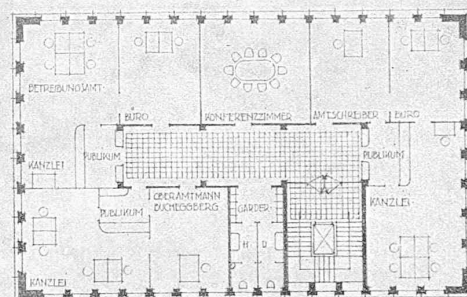
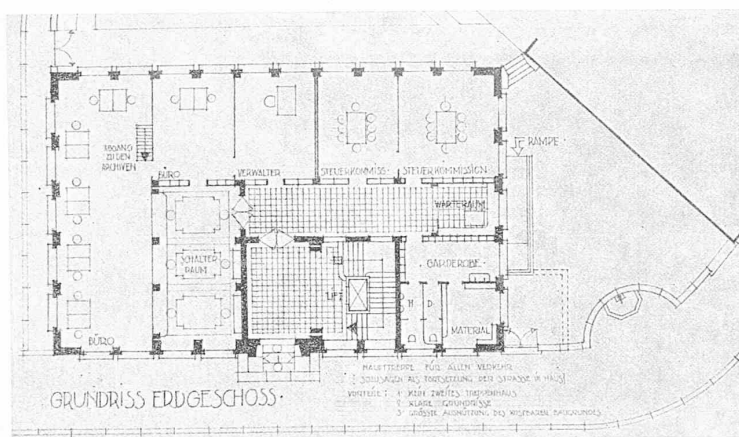
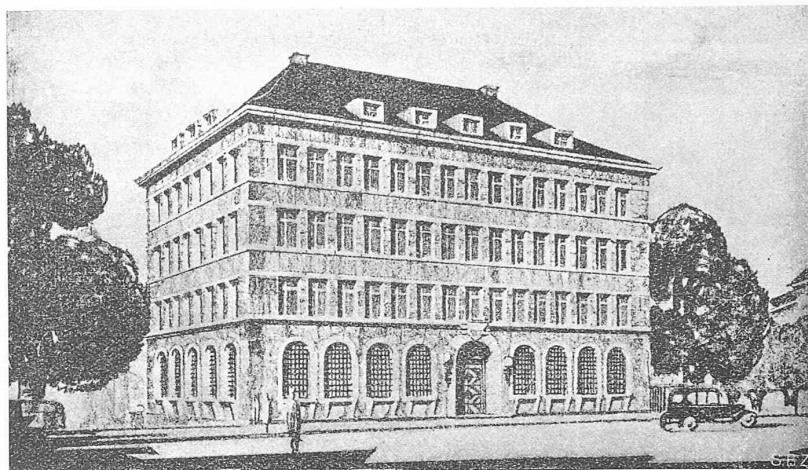
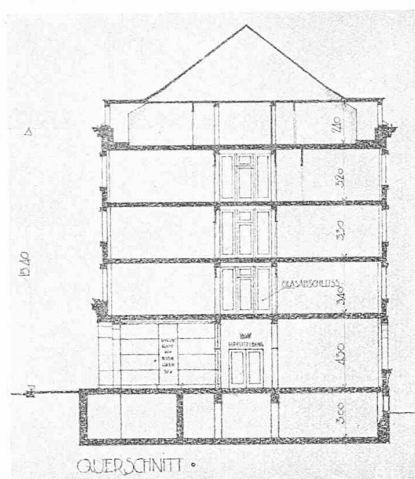
In die III. Etappe fällt ferner der Ausbau, bezw. die Vergrößerung des Güterbahnhof-Gebäudes (Abb. 7, oben).

IV. Bau-Etappe (Abb. 9 und 10). Nach Inbetriebnahme des Rangierbahnhofs ist östlich des Viaduktes der Platz frei für die Erweiterung des Abstellbahnhofs. Ausser dem eigentlichen Abstellbahnhof zwischen den beiden Lokomotiv-Remisen mit 7750 m Geleiselänge ist auf der Südseite noch eine zweite Abstellgruppe mit 2250 m Geleiselänge vorgesehen. Mittels Ausziehen in die Kehrgleisegruppe steht sie mit der Hauptabstellgruppe in Verbindung.

In die IV. Bauetappe fällt auch die Verlegung der Liniengleise und ihre kreuzungsfreie Einführung in den Personenbahnhof, ferner der Bau des zweiten doppelspurigen Tunnels nach Oerlikon. Ehe die Verlegung der Liniengleise in Angriff genommen wird, muss dann die Frage, ob Kopf- oder Durchgangsbahnhof, entschieden werden. Die Eilgutanlage wird von der Nordseite des Bahnhofes auf die Südseite verlegt und erstreckt sich längs der Lagerstrasse bis in die Gegend der Langstrassenunterführung.

WETTBEWERB FÜR EIN VERWALTUNGSGEBÄUDE DER KANTONALBANK IN SOLOTHURN.

I. Preis (3500 Fr.), Entwurf Nr. 41. — Verfasser Arch. E. Bützberger, Mitarbeiter Arch. H. Anliker, Burgdorf.



Platzbild gegen Westen, links der Kantonalbank-Neubau.
Oben: Ansicht des Neubaus aus Nordost.
Grundrisse und Schnitt 1 : 400.

Alle diese in den ersten vier Etappen auszuführenden Arbeiten, mit Ausnahme der kreuzungsfreien Einführung der Liniengeleise, haben keinen Einfluss auf die Frage: Kopf- oder Durchgangsbahnhof; sie bleiben sich in beiden Fällen vollkommen gleich. Angesichts der gegenwärtig abnormal intensiven Entwicklung der Stadt Zürich einerseits und des gesamten Verkehrswesen andererseits ist es sehr vorteilhaft, dass die endgültige Entscheidung hierüber heute, in Unkenntnis der dannzumaligen Bedürfnisse, noch nicht erfolgen muss.

Nach dieser einleitenden Uebersicht werden in den nächsten Nummern die einzelnen Bauobjekte, wie Geleise- und Bahnsteig-Anlagen, Lokomotiv-Remise, Postdienstgebäude u. a. m. nacheinander zu eingehender Darstellung gelangen. (Forts. folgt.)

Wettbewerb für ein Verwaltungsgebäude der Kantonalbank in Solothurn.

Aus dem Bericht des Preisgerichtes.

Das Preisgericht versammelte sich am 25., 26. und 30. November 1929 zur Beurteilung der 76 Entwürfe, die im Saale des Restaurant National in Solothurn übersichtlich ausgestellt waren. Für die zeitweise an den Sitzungen verhinderten Herren Hermann Obrecht und Regierungsrat Ferdinand von Arx funktionierte als Ersatzmann Stadtbaumeister F. Hiller aus Bern.

Die Vorprüfung der Projekte besorgten Kantonsbaumeister Hüsler und Adjunkt Kölliker. Sie ergab, dass alle 76 Projekte rechtzeitig und vollständig eingegangen sind.

Das Preisgericht begab sich zuerst zu einer Besichtigung der bisherigen Räumlichkeiten im Amthaus und auf den Bauplatz. Nach dieser Besichtigung erfolgte eine allgemeine Orientierung an Hand