Objekttyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **73/74 (1919)**

Heft 8

PDF erstellt am: **29.03.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT: Die Erweiterung des Hauptbahnhofes Zürich. — Der Bau der Bagdadbahn im Lichte der Kriegswirtschaft. — Zwei bürgerliche Wohnhäuser in Winterthur. — Zur Steuer der Wahrheit. — Miscellanea: Neue Ausführungen von Eisenbeton-Schleudermaschinen. Ein fahrende Umformer-Anlage von 1500 kW. Ein Drehstrom-Transformator für 60 000 kVA. Société des Ingénieurs civils de France. Neues Schulhaus in Liestal. Die Automobilindustrie in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. — Konkurrenzen: Neubau der Schweiz. Bankgesellschaft in Lausanne. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Schweizer. Ingenieur- und Architekten-Verein. Sektion Genf des S. I. A. Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

Band 73. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet. **Nr. 8.**

Die Erweiterung des Hauptbahnhofes Zürich.

(Fortsetzung von Seite 6.)

IV. Die Gruppierung der Geleise.

Nachdem wir in den beiden letzten Kapiteln vom geschichtlichen Standpunkt aus die Vorschläge H. Sommer und W. Eggenschwyler erläutert haben, knüpfen wir im vorliegenden Abschnitt wieder an unsere allgemeine „Einführung“ in das Problem des Zürcher Bahnhof-Umbaues an, in der zunächst von der Gruppierung der *Linien* die Rede war.[1]) Die folgenden Ausführungen, die wir einem mit den örtlichen Verhältnissen besonders vertrauten Mitarbeiter verdanken, wollen als ein Beitrag zur Projektierung aufgefasst werden. Sie untersuchen und beurteilen die Möglichkeiten der *Geleise*-Gruppierung akademisch, also ohne an den bestehenden Entwürfen Kritik zu üben. Wir begleiten sie wieder mit schematischen Plänen, denen wir, um die allgemeine Situation ins Gedächtnis zu rufen, sowie zur Bequemlichkeit der Leser, die Abbildungen 2 und 3 aus unserer „Einführung“ über die Linien-Führung vorausschicken.

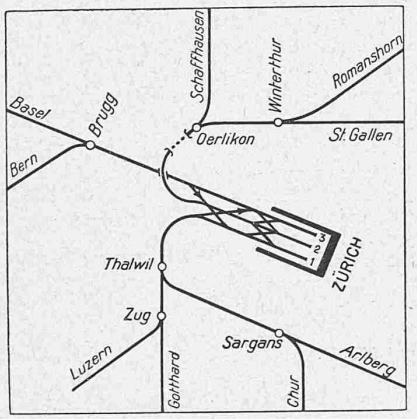


Abb. 2. Gegenwärtige Liniengruppierung.

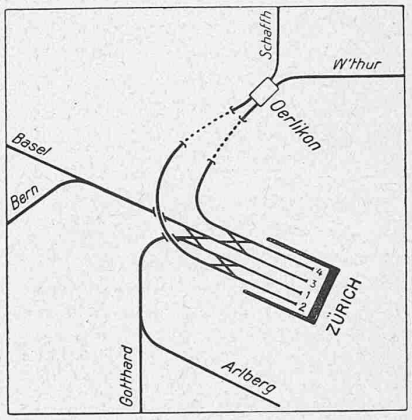


Abb. 3. Verbesserte Liniengruppierung.

(Abb. 2 und 3 sind wie üblich orientiert, mit „Nord“ oben.)

Es sind darin dargestellt die drei Transit-Linien:

1. *Altstetten-Oerlikon-Altstetten* für den Fernverkehr zwischen Westschweiz-Bern-Olten und Winterthur-Ostschweiz-München;
2. *Oerlikon-Thalwil-Oerlikon* für den Fernverkehr zwischen Süddeutschland-Schaffhausen und Gotthard-Italien;
3. *Thalwil-Altstetten-Thalwil* für den Fernverkehr zwischen Arlberg-Sargans und Basel-Paris.

   Zu diesen Hauptlinien gesellt sich die (in Abb. 2 und 3 weggelassene) dem Nahverkehr dienende rechtsufrige Seebahn nach Meilen-Rapperswil, für die direkter Zugsdurchlauf nach dem Limmattal (Baden) wünschbar ist, also die Relation
4. *Meilen-Altstetten-Meilen.*

Im Ganzen wären somit $4 \times 2 = 8$ direkte Zugsläufe herzustellen, von denen sechs vorwiegend dem Fernverkehr und zwei dem Nahverkehr dienen. Ebenfalls in erheblichem Mass dem Nahverkehr, neben dem Fernverkehr, dient die Richtung Oerlikon-Thalwil-Oerlikon. Hierbei ist zu betonen, dass die Begriffe Fernverkehr und Nahverkehr sich für die Zürcher Verhältnisse überhaupt nicht scharf von einander trennen lassen, und dass in allen vier Relationen auch ein beträchtlicher Nahverkehr von und nach Zürich zu bewältigen ist. Für diesen ist, laut Urteil des Wettbewerb-Preisgerichts 1918, *Durchlauf-Möglichkeit* für Nah-Züge besonders erwünscht auf den beiden Diagonal-Richtungen Thalwil-Oerlikon und Meilen-Altstetten(-Baden).

Bei den durchgehenden Zugsläufen müssen die Uebergänge der Züge von ihren Einfahr- auf ihre Ausfahrgeleise selbstverständlich kreuzungsfrei, d. h. ohne jede Kreuzung einer andern Zugs-Ein- oder Ausfahrt vor sich gehen können. Diese ungehinderte und nicht hindernde Durchlaufmöglichkeit ist im Nahverkehr, mit seinen knappen Reisezeiten, bezw. seinen kurzen Haltezeiten von nur $^1/_2$ bis 1 Minute von noch grösserer Bedeutung als im Fernverkehr, bei dem der Aufenthalt der Züge wegen des Aus- und Einladens von Gepäck, des Aus- und Einsetzens von Wagen und Wagengruppen und wegen des Lokomotivwechsels ohnehin ein viel längerer sein muss.

Die Aufgabe, die richtige, kreuzungsfreie Geleise-Gruppierung zu finden, ist insbesondere für den Kopfbahnhof schwierig; durch ungünstige Richtungs- und Höhenverhältnisse der Zufahrtlinien, namentlich von Thalwil und Oerlikon, wird die Lösung für Zürich noch erschwert.

Der Kopfbahnhof.

Zur Lösung der Aufgabe bieten sich zwei Methoden:

A. Die *linienweise* Einführung der Bahnen (z. B. Abb. 3); bei ihr werden die beiden Geleise jeder Linie ohne Aenderung ihrer Lage auf der offenen Strecke in den Bahnhof eingeführt und die Linien, zwischen denen Zugsübergänge stattfinden, nebeneinander gelegt.

B. Die *geleiseweise* Einführung; bei ihr werden die Ein- und Ausfahrgeleise verschiedener Linien, auf denen Zugsübergänge vorkommen, zusammengeführt und nebeneinander gelegt.

Die erste Methode eignet sich für ganz einfache, bildet aber auch die Zuflucht für sehr verwickelte Verhältnisse.

A. Linienweise Einführung. Betrachtet man vorerst nur den Fernverkehr, so kann die erforderliche Gruppierung der Geleise im Bahnhof, wie bereits erwähnt worden ist, durch die Spaltung einer der drei Doppelspurbahnen von Oerlikon, Thalwil oder Altstetten erreicht werden (z. B. Abb. 3). Die auf S. 78 folgenden drei Abb. 13, 14 und 15, in denen jeder Strich *ein Geleise* (voll für Fernverkehr, gestrichelt für Nahverkehr) bedeutet[1]), veranschaulichen die Lösung und lassen auch ihren bereits erwähnten Nachteil erkennen, der darin liegt, dass zwischen zwei nebeneinanderliegenden Bahnen nur in *einer* Richtung ein kreuzungsfreier Zugsübergang möglich ist, während in der andern eine Ueberkreuzung der Ein- und Ausfahrt der Gegenrichtung stattfinden muss. Dieser Nachteil wiegt besonders schwer, wenn, wie dies bei der Oerlikoner Linie der Fall ist, eine Verzweigung der Zufahrtlinien ausserhalb des Bahnhofes nach mehreren Richtungen stattfindet.

Die drei dargestellten Lösungen sind nicht gleichwertig. Zunächst kommt in Betracht, dass die Spaltung der zweigeleisigen in eine viergeleisige Bahn, die selbstverständlich kreuzungsfrei, d. h. so erfolgen sollte, dass die Züge der einen Fahrrichtung die Züge der andern nicht

[1]) Vgl. Einführung in Bd. LXXII, S. 216 (30. Nov. 1918); Projekte H. Sommer in Bd. LXXII, S. 223 (7. Dez. 1918); Vorschlag W. Eggenschwyler auf S. 5 lfd. Bds. (4. Jan. 1919).

[1]) Wie in den frühern, so sind auch in den nachfolgenden Schemata Abb. 13 bis 24 der Uebersichtlichkeit wegen nur die Personenverkehrs-Geleise angedeutet, und die Güter-, Dienst- und Abstellgeleise weggelassen.