

Objektyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **93/94 (1929)**

Heft 8

PDF erstellt am: **22.09.2024**

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 Durchgangsbahnhof ist im allgemeinen billiger in den Erstellungskosten und viel ökonomischer im Betrieb. Selbstverständlich lassen sich kaufmännische Spekulationen wie sie in der Parterreausnutzung des hochgelegten Kopfbahnhofes Gull geplant sind, auch auf einen hochgelegten Durchgangsbahnhof anwenden. Auf alle Fälle muss das genannte Projekt in Bezug auf die Betriebskosten ebenso genau studiert werden, wie die frühern Projekte; ohne diese Voraussetzung lässt sich keine gleichwertige Basis zur gerechten Bewertung gewinnen.

Nach den mit warmem und reichem Beifall aufgenommenen sachlichen Erörterungen Prof. Cauers ergreift Prof. Dr. K. Moser das Wort zur Beleuchtung der städtebaulichen Seite des hochgelegten Durchgangsbahnhofes Cauer. Prof. Moser betont, dass das Problem nicht nur ein stadtzürcherisches, sondern ebenso sehr ein schweizerisches, ja internationales sei. Städtebaulich ist das Projekt Gull im Prinzip unglücklich gelöst, wenn es auch in manchen Detailfragen gute Lösungen bringt. Es würde sich bei dessen Ausführung ein Analogon zum Bahnhof in Frankfurt herausbilden, indem es ganzen Stadtteilen den Rücken zukehrt und sich zu weit in den Stadtkern hineinschiebt. An Hand von Plänen zeigte Prof. Moser, dass sich mehrere Möglichkeiten bieten, den Vorschlag Cauer von 1928 in städtebaulicher Hinsicht organisch und grosszügig ins bestehende Stadtbild einzufügen, ohne den Stadtkern seines typischen Bildes zu berauben, und mit aller Rücksicht für den erforderlichen Querverkehr zwischen Kreis 4 und 5. Es werden verhältnismässig wenig Niederlegungen nötig werden.

Nach diesen mit Beifall aufgenommenen Worten ergreift Obering. A. Acatos im Namen der S. B. B. das Wort, und begründet in wohl dokumentierter Art den Zweck, die Kosten und das Programm des Umbauprojektes der S. B. B., so wie es im Februar 1925 dem Zürcher Regierungsrat vorgelegt worden war. Indem seit jener Zeit die Bevölkerung Zürichs und somit der gesamte Verkehr um ein Merkliches, der Güterverkehr um rd. 30% gestiegen ist, wurde die erste Baustappe unverzüglich mit dem Bau der neuen Lokomotivremise und anschliessend daran das neue Postdienstgebäude in Angriff genommen. Am 15. Juli 1927 genehmigte der Verwaltungsrat der S. B. B. den Bau von fünf neuen Perrongeleisen. Gegen dieses Bauprojekt erhob dann die Stadt Zürich Einspruch, namentlich wegen der vorgesehenen Staffellung der Perrons, worauf dann ein verbessertes Projekt der S. B. B. im August letzten Jahres gutgeheissen wurde. Diese Vorlage als Abschluss der ersten Baustappe sieht auch wesentliche Verbesserungen im Aufnahmegebäude selbst vor. Ein nicht gestaffelter Kopfperron mit 15 Perrongeleisen wird mit 430 Zügen täglich gegenüber 341 wie bisher auf Jahre hinaus einem gesteigerten Verkehr genügen können. Die spätere Ausführung des Projektes Gull bleibt möglich, die Hochlegung der Geleise hätte lediglich in drei anstatt in zwei Etappen zu erfolgen. Auf alle Fälle lassen sich die Um- und Neubauten nicht weiter hinauschieben, soll der Bahnhof nicht in Bälde blockiert sein. Reicher Beifall zeugte für das Verständnis der Anwesenden dafür, dass dringende Verbesserungen nicht hinausgeschoben werden dürfen wegen eines Projektes, das selbst noch jahrelanges Studium erfordert.

Indem Präs. Trüb seine Bedenken äussert, ob man für das Provisorium nicht doch zu viel Geld ausbebe und es darum besser wäre, die Arbeiten einzustellen und an das Studium einer sofortigen, definitiven Lösung zu gehen, eröffnet er die Diskussion und gibt das Wort an Ing. W. Morf, der als Präs. der Studienkommission der Ansicht ist, dass man vorerst eine Vergleichsbasis aller Vorschläge und Projekte zu schaffen habe und die S. B. B. veranlassen solle, ihre Detailstudien weiter zu führen.

Ing. K. Fiedler bekennt, dass Prof. Cauer ihn von der Möglichkeit eines Durchgangsbahnhofes überzeugt habe und er diesem nun auch den Vorzug gebe, besonders der stark verminderten Betriebskosten wegen.

Ing. C. Jegher bedauert die öffentliche Propaganda, die gleich beim Bekanntwerden des Projektes Gull zu Neujahr einsetzte, umsomehr als sie gerade in Abwesenheit von Stadtpräsident Dr. Klöti erfolgte. Seiner Ansicht nach liegt das Dilemma darin, dass sich betriebstechnisch der Durchgangsbahnhof, städtebaulich der Kopfbahnhof besser eignen würde, wegen seiner nähern Berührung mit dem städtischen Verkehrsknotenpunkt.

Arch. O. Pflughard wünscht, dass die Studienkommission von 9 auf 15 Mitglieder erweitert werde.

Stadtrat J. Baumann ist der Ansicht, dass das Projekt Gull doch studiert werden soll, da es gewisse Vorteile biete, und überlässt das Wort Prof. G. Gull, der sich als völlig unbeteiligt an der Art der Pressekampagne bezeichnet, auf die er lieber verzichtet hätte. Er gibt zu, dass die angegebenen Kosten von 41,4 Mill. Fr. lediglich einen Vergleich für den Umbau bis zur Langstrasse bilden sollen.

Auch Prof. K. Hilgard bedauert, dass in den Zeitungen überall diese Zahl ohne jeden weiteren Kommentar zu lesen war. Prof.

Cauer habe bewiesen, dass sich beim Durchgangsbahnhof durch Betriebsersparnisse etwa 30 Millionen verzinsen liessen. Er beantragt, dass man alle Zahlen veröffentlichen solle.

Als letzter Diskussionsredner ergreift Obering. Grünhut das Wort zu einer temperamentvollen Verteidigung des Projektes Gull. Er bezeichnet die beim Durchgangsbahnhof vorgesehene „Tunnelhalle“ von 250 m Länge und 40 m Breite als praktisch unausführbar. Seiner Ansicht nach kann ein Kopfbahnhof gleichviel oder mehr leisten als ein Durchgangsbahnhof.

Die vorgerückte Zeit erlaubt es leider Prof. Cauer nicht mehr, allen Einwänden zu begegnen. Was die letzte Behauptung Obering. Grünhuts betrifft, liegt der Irrtum darin, dass er die Leistung auf 20 Stunden- und nicht auf 24 Stunden-Tag bezieht.

Da es inzwischen 23.20 h geworden ist, schliesst Präs. Trüb die Sitzung, nachdem er einige Worte des Dankes speziell an Prof. Cauer für sein Herkommen gerichtet. Der Aktuar: Max Meyer.

VORTRAGS-KALENDER.

Zur Aufnahme in diese Aufstellung müssen die Vorträge bis spätestens jeweils Mittwoch 12 Uhr der Redaktion mitgeteilt sein.

Wo keine Zeitangabe, beginnt der betreffende Vortrag um 20 Uhr.

25. Februar. Sektion Zürich des Automobilclub der Schweiz. Kaufleuten-Saal. G. Dallier, Sous-directeur à l'Administration centrale de la Police municipale de la ville de Paris: „Mesures récentes prises pour améliorer la circulation routière. Projets et suggestions pour l'avenir“. Eintrittskarten für S. I. A.-Mitglieder beim Sekretariat des A. C. S. oder an der Abendkasse.
26. Februar. Ortsgruppe Zürich des S. W. B. Kunstgewerbemuseum Zürich. Arch. Mart Stam, Lehrer am Bauhaus Dessau: „Kunst?“. Eintritt für Nichtmitglieder 2 Fr., Studenten 1 Fr.
27. Februar. S. I. A. Zürich. Schmiedstube. Oberpolizei-Inspektor Bakker, Chef des Verkehrsamtes Amsterdam: „Städtischer Verkehr und dessen Schwierigkeiten“. — Türkontrolle.
4. März. Sektion Zürich des A. C. S. Kaufleuten-Saal. Staatsanwaltschaftsrat Grau (Berlin): „Moderne Verkehrsprobleme und die Verkehrsregelung in den deutschen Gross-Städten“.



ZÜRICH, Tiefenhöfe 11 — Telephon: Selnu 5426 — Telegr.: INGENIEUR ZÜRICH
Für Arbeitgeber kostenlos. Für Stellensuchende Einschreibgebühr 2 Fr. für 3 Monate
Bewerber wollen Anmeldebogen verlangen. Auskunft über offene Stellen und Weiterleitung von Offerten erfolgt nur gegenüber Eingeschriebenen.

- 80 Eisenbeton-Ingenieur m. Praxis (kein Anfänger) Ing.-Bur. Zürich.
- 82 Architekt od. Bautechn. künstl. befähigt. Baldmögl. Arch.-B. Aarg.
- 118 Jung. Tiefbau-Ingenieur od. Techniker. Ing.-Bur. Kt. Aargau.
- 125 Ingenieur m. Hochschulbildung für Oelfeuerungen, Zürich.
- 127 4 Ingénieurs-électriciens pr. essais et montages au dehors.
- 129 Usine import. constr. matériel élect. Région de Paris. Urgent.
- 129 Bons Techniciens-constructeurs élect. pour machines élect. Usine import. constr. matériel élect. Région de Paris. Urgent.
- 131 Maschinen-Techniker, gel. Mechaniker, als Fachkontrolleur für den Flugzeugbau. Erfahrg. im Flugzeug- und Motorenbau. Militärpiloten bevorz. Deutsch u. franz. Anmeldungen bis 5. März 1929.
- 133 Techniker mit Werkstattpraxis, Geschick im Entwerfen und Schaffen von Fabrikationseinrichtungen, mögl. m. Erfahrg. im Flugzeugbau (Metall). Deutsch u. franz. Anm. bis 5. März. 1929.
- 135 Techniker m. Kenntn. in Aero-Heizg., Lüftung, pneumat. Transporte usw., für Projektierung u. Montagebeaufsichtigung. Dauerstelle. Franz. perfekt. Ledige bevorzugt. Schweiz. Firma Bruxelles.
- 137 Techniker, bewandert im Ventilatorenbau u. Rohrfabrikation, Konstrukteur m. Werkstattpraxis. Franz. erford. Gent (Belgien).
- 139 Technicien comme Chef d'atelier, pour usinage et montage de machines-outils toutes dimensions. Situation d'avenir. Lille.
- 141 Betriebsleiter in Gummiwarenfabrik. Kt. Aargau.
- 143 Jung. Maschinen-Ingenieur od. Techniker mit Praxis mögl. in Zentralheizungsbranche, guter Zeichner. Zürich.
- 180 Hochbau-Techniker (Bauführer). 1. April. Arch.-B. Kt. Solothurn.
- 182 Jung. Ingenieur od. Techn. m. Bauprax. Sofort. Ing.-B. Kt. Bern.
- 184 Jung. Hochbau-Techniker, gut. Zeichn. Baldm. Arch.-Bur. Zürich.
- 186 Selbst. Architekt ev. Hochbautechniker für Projektierung und übrige Bureautätigkeit. Arch.-Bur. Ostschweiz.
- 188 Tiefbau-Techniker m. Geometerpraxis od. umgekehrt, f. Wasserleitungsbau. Baldmögl. Ing.-Bureau Kt. Zürich.
- 190 Jung. Bautechniker od. Arch. m. Prax. 1. März. Arch.-B. Aargau.
- 192 Tiefbau-Ingenieur für Eisenbeton, guter Statiker, m. etwas Vermessungspraxis bevorz. Dauerstelle. Ing.-Bur. Zentralschweiz.
- 194 Ingénieur Suisse, de toute confiance, ayant connaiss. approfondies du béton armé, pour Architecte suisse au Nicaragua. Voyage payé. Climat chaud mais pas malsain. Urgent.
- 196 Jung. dipl. Ingenieur, guter Statiker f. Eisenkonstruktion, auch Anfänger. Bureautätigkeit. Bekannte Firma Deutsche Schweiz.