

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 14 (1927)
Heft: 3

Artikel: Die Projekte für die Umgestaltung des Hauptbahnhofes in Zürich
Autor: Hippenmeier, Konrad
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-86259>

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

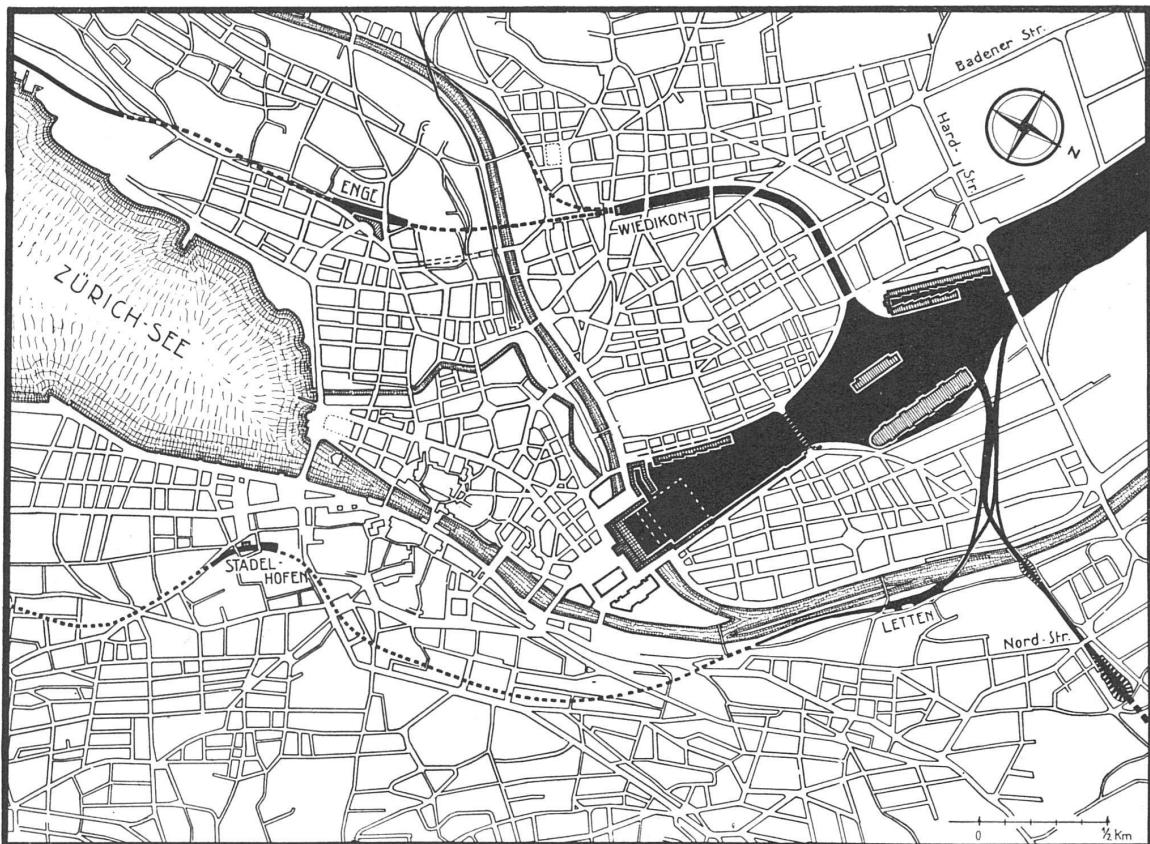
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 16.01.2026

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



Projekt der Experten 1918 / Hochgelegter Kopfbahnhof

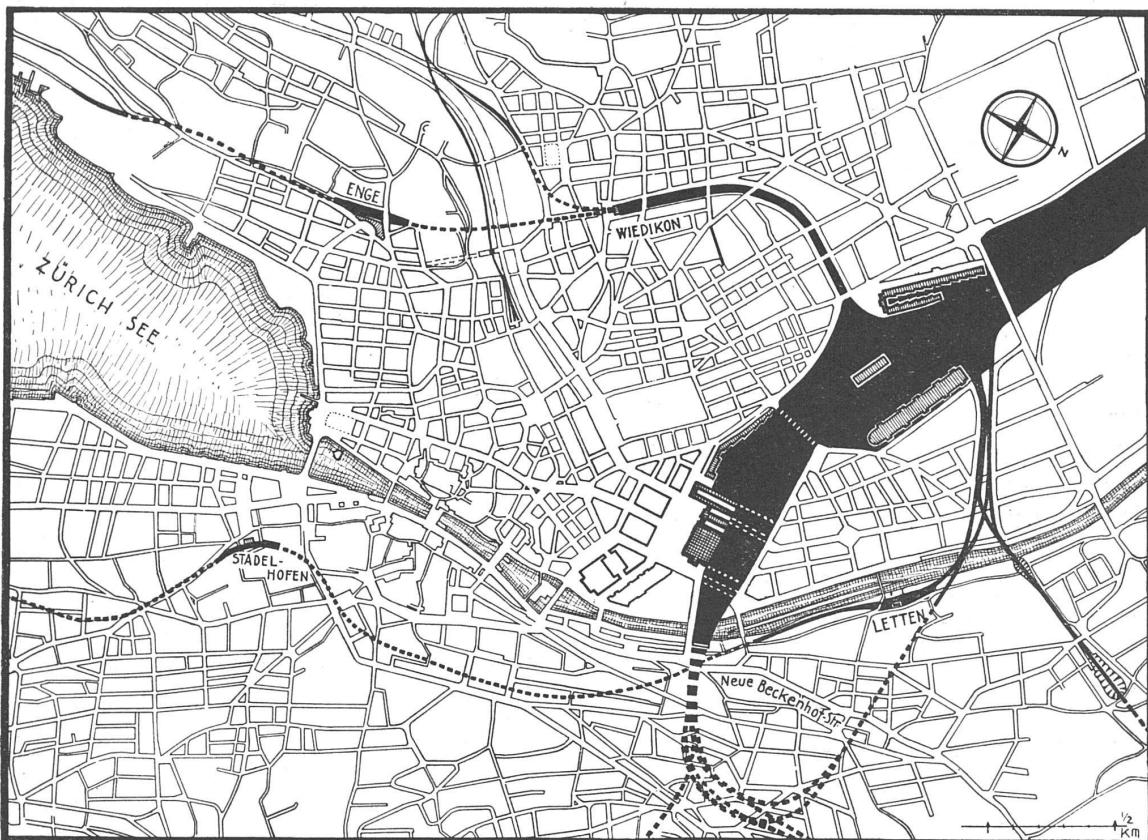
DIE PROJEKTE FÜR DIE UMGESTALTUNG DES HAUPTBAHNHOFES IN ZÜRICH

I. Übersicht

Das Gesicht einer Stadt verändert sich fortwährend, Altes wird umgebaut, abgebrochen und Neues kommt hinzu. Je nach dem Aufblühen einer Stadt geht ihre Erneuerung und Erweiterung rascher oder langsamer vor sich. Besonders starke Eingriffe in den Stadtkörper verursacht der Ausbau der Verkehrsanlagen. Sie werden um so fühlbarer in ästhetischer und finanzieller Hinsicht, je dichter der Stadtkern, wo gewöhnlich die Verkehrsstränge zusammenlaufen, bereits besiedelt ist.

Trotzdem sich die Stadt Zürich ohne aussergewöhnliche äussere Einflüsse zusehends und stetig entwickelt hat, stetiger als z. B. viele deutsche Städte (sie hatte im

Mittelalter gegen 12,000 Einwohner, bedeutend mehr als Hamburg damals), ist das Stadtbild von einschneidenden Veränderungen nicht verschont geblieben. Es zeigt sich auch hier, wie mehr und mehr der Verkehrsentwicklung Rechnung getragen werden musste. In dem Zeitabschnitt der Jahre 1814–1850 steht noch die *Strasse* im Vordergrund. Auf dem durch die Schleifung des Festungsgürtels gewonnenen Gelände wurde ein umfassendes Strassenetz angelegt; im Jahre 1847 fügt sich, wenn auch ganz schüchtern und ohne organische Beziehung zur Stadt, der Bahnhof der ersten Dampfeisenbahn «Zürich-Baden» ein. Dieser Zustand wandelte sich vollends mit der Inangriffnahme des neuen Bahnhofgebäudes in den 60er Jahren.

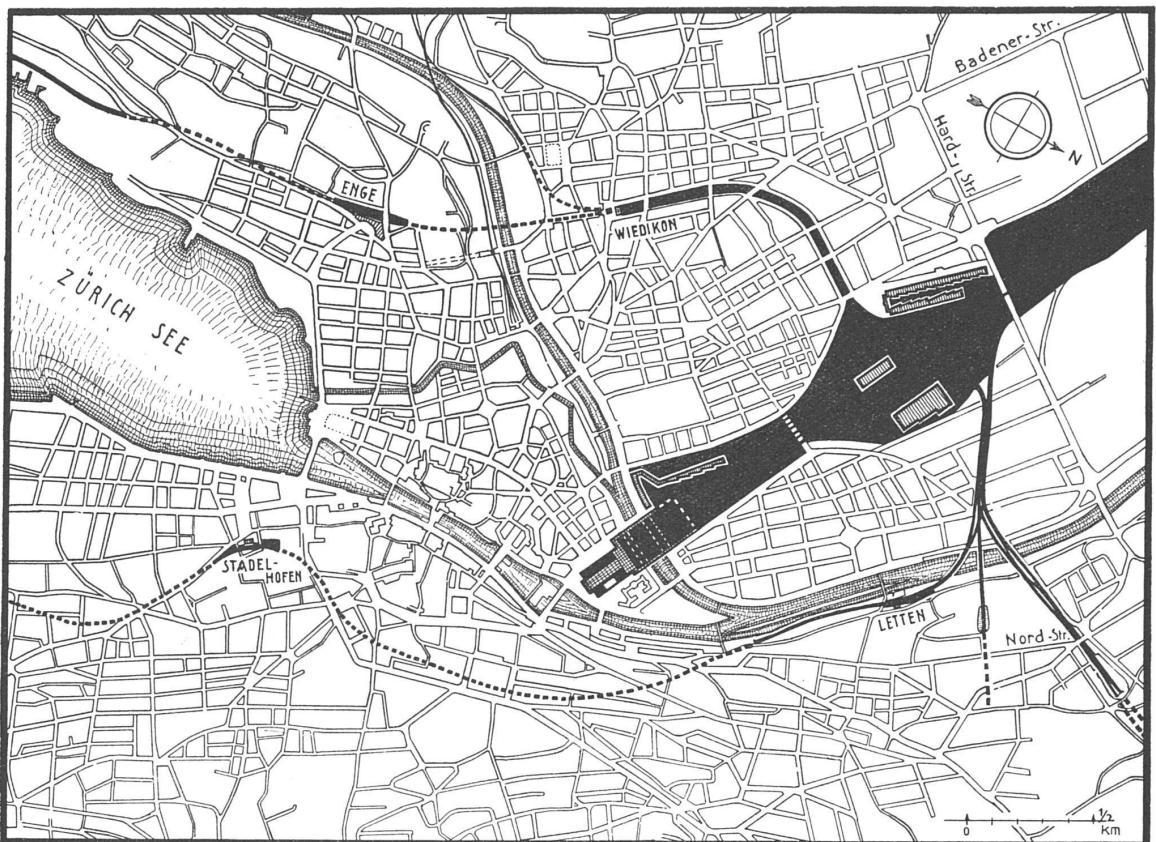


Projekt der Experten 1919 / Hochgelegter Durchgangsbahnhof

Das alte Zeughaus und der alte Bahnhof verschwinden, der Fröschengraben wird aufgehoben, der Schanzengraben in die Sihl abgeleitet und es entsteht ein klar disponiertes Bahnhofquartier mit der Bahnhofstrasse mitten im Stadtteil westlich der Limmat. Die Schleifung der Schanzen begünstigte die uneingeschränkte räumliche Ausdehnung der Stadt. Das Wachstum der anliegenden Gemeinden nahm in der Folge derart zu, dass im Hinblick auf eine einheitliche Organisation der Stadt und Umgemeinden eine Vereinigung sich durchsetzte.

Das Jahr 1892 brachte den Zusammenschluss der Stadt mit 11 Aussengemeinden. Dieses Wagnis erhob den kulturellen Mittelpunkt des Kantons Zürich zur bedeutendsten Stadt der Schweiz. Mit rund 107,000 Einwohnern überflügelte sie selbst die Grenzstädte Genf und Basel. Allen Pessimisten zum Trotz wurde die Vereinigung zum Anlass einer Blütezeit. Es würde zu weit führen, auf die mächtige bauliche Ausgestaltung, die Versorgungsanlagen (eine der letzten ist das Wäggitalwerk),

die soziale Fürsorge, die Förderung der Kunst und Wissenschaft hinzuweisen. Wohl als Schlüssstein der ersten Eingemeindung darf die Vollendung der Verlegung der linksufrigen Zürichseebahn aufgefasst werden. Mehr als 30 Jahre dauerten die Vorbereitungen. Die Schweizerischen Bundesbahnen, das Tiefbauamt der Stadt Zürich und verschiedene Fachleute, vorab des Ingenieur- und Architektenvereins, prüften die Möglichkeiten einer wirtschaftlich und technisch günstigen Verlegung. Hoch- und Tiefbahn standen einander gegenüber, zuletzt noch die Tiefbahn in verschiedenen Varianten; eine solche unter weitgehender Benutzung der vorhandenen Trasse, eine weitere mit Stationsanlage an der Beder-Brandschenkestrasse (hinter der Kirche) und eine andere an der Beder-Seestrasse (vor der Kirche). Zur letzteren, endgültigen Lösung hat hauptsächlich Prof. Gull beigetragen. Die Tiefliegung der Bahn bedingte eine Hebung und Verlegung des Sihlbettes und die Errichtung eines Absturzes. Diese Frage und ebenso der Anschluss der Sihlbahn, der früher

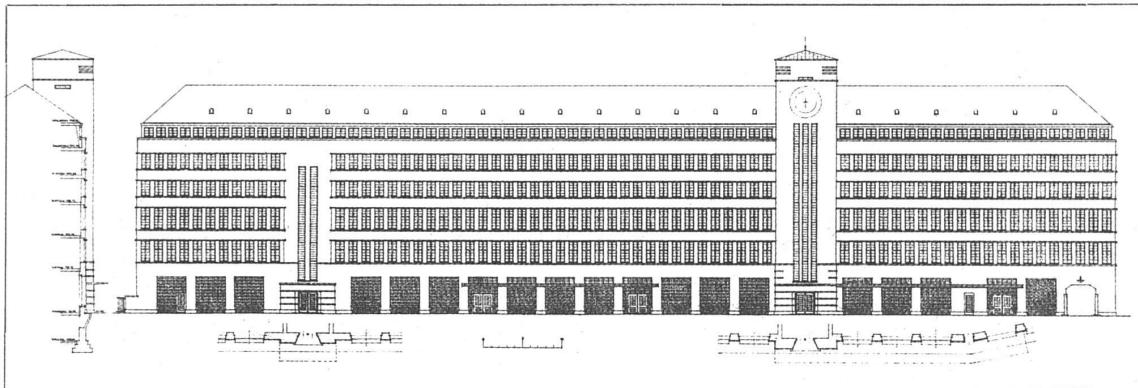


Projekt der S.B.B. 1924 / Hochgelegter Kopfbahnhof

im Bahnhof Enge vorgesehen war und nunmehr für die Güterzüge im Bahnhof Wiedikon erfolgt, verursachten mühsame Arbeit zu ihrer endgültigen Abklärung und Annahme. Es fehlte auch nicht an Vorschlägen, die Bahnlinie zwischen dem neuen Bahnhof Enge und dem Bahnhof Wollishofen westlich zu verschieben, wobei letzterer in den Haumesser oberhalb der Seestrasse, oder noch weiter nach der Mutschelle, westlich der Mutschellenstrasse verschoben worden wäre. Ähnliche Lösungen brachte der Wettbewerb Gross-Zürich. Sie haben vieles für sich, hängen aber zu sehr mit einer Änderung des Trasses der linksufrigen Seebahn seeaufwärts zusammen, als dass ihnen innerhalb des Stadtgebietes nähergetreten werden könnte. Diese Fragen liegen heute hinter uns. Die Bahn rollt seit dem 1. März im neuen Geleise. Alle die Vielen, die ihre ganze Kraft für die Linksufrige einsetzen, vor allem der bauleitende Oberingenieur der S.B.B. Herr Grünhut einerseits und Herr Stadtrat Dr. Klöti als zielbewusster Förderer der

städtischen Interessen anderseits, können mit Genugtuung auf das wohlgelungene Werk blicken.

Mit der Verlegung konnten auch für den Betrieb Vereinfachungen erzielt werden. Die Bahnhofsanlage in der Enge ist nur für den Personenverkehr ausgebaut und der Ortsgüterverkehr auf die Bahnhöfe Giesshübel, Wollishofen und Wiedikon verwiesen, eine Massnahme, die wohl durch die wenig weit abliegenden drei Bahnhöfe teilweise begründet sein mag. Zwischen dem Bahnhof Wiedikon und der Hohlstrasse liegt das Bahntrasse im offenen Einschnitt, zwischen Wiedikon und Enge im Tunnel, ebenso zwischen Enge und Muraltengut. Randstrassen beidseitig des Einschnittes mit ihrer Bepflanzung gestalten die Ein- und Ausfahrt zum Hauptbahnhof auf einer grossen Strecke zwischen Baumalleen und verhindern, dass der einfahrende Reisende, wie in so vielen Städten, hässliche Rückfassaden zu sehen bekommt. Wichtig ist noch eine anständige, einfache Bebauung der Randstrassen, der Strasse über dem Tunnel und der Manessestrasse; letz-



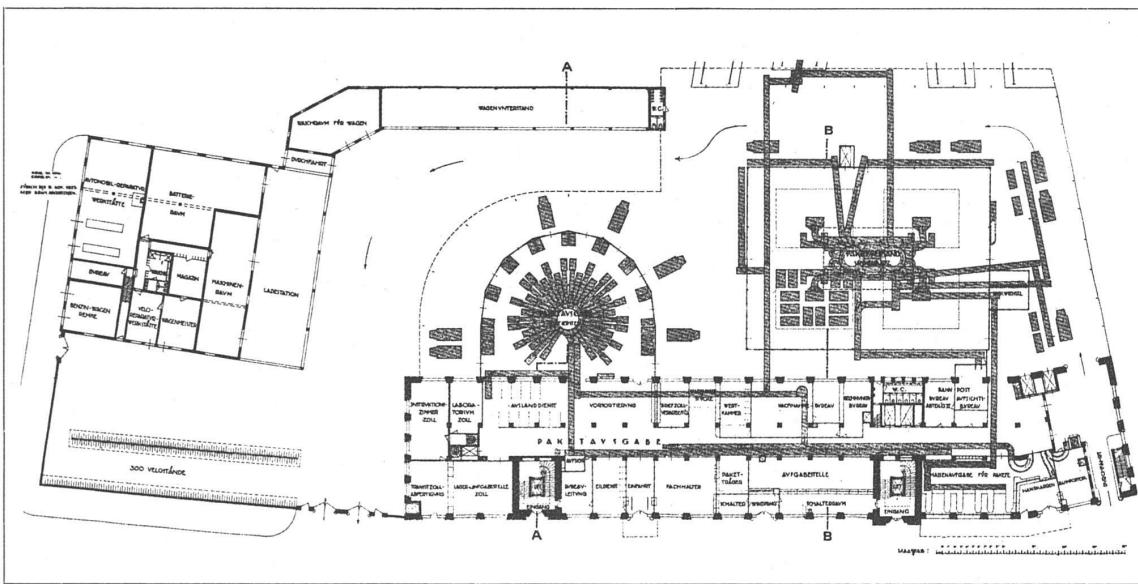
Fassade des neuen Bahnhofgebäudes / Architekten Gebr. Bräm B. S. A., Zürich

tere als Rahmen der Sihlhölzlianlage, die für Spiel und Sport hergerichtet werden soll.

Die neue Bahnhofanlage Enge ist günstig in das Gelände hineingeschoben. Die verhältnismässig niedrigen Stützmauern mit horizontal verlaufenden Mauerkronen und anschliessender Böschung mildern den Einschnitt, weniger befriedigend ist der Anschnitt der Perrondächer an die Bederstrassenbrücke. Das Bahnhofgebäude ist in das Dreieck Bahntrasse-Bederstrasse-Seestrasse hineinkomponiert mit segmentförmigem Ausschnitt für den Bahnhofvorplatz. Diesem Bahnhofvorplatz mangelt heute noch die Basis an der Seestrasse. Hoffentlich werden bald Mittel und

Wege zu seiner Vollendung gefunden. Strassen- und Strassenbahnverbindungen für beide Bahnhöfe sind reichlich vorhanden und zum Teil neu angelegt worden. Viele Häuser mussten weichen, und wenn es sich auch nicht um hervorragende Bauten handelte, zeigte sich beim Umbau der linksufrigen Seebahn deutlich und klar, welche Umwälzungen mit solchen Massnahmen verbunden sind. Durch die gewaltige Zunahme des Auto- und Strassenbahnverkehrs wurde eine Aufhebung der schienengleichen Strassenkreuzungen unerlässlich. Der Umbau kam nicht mehr zu früh.

Vierzig Millionen Franken verschlingt diese Anlage (in-



Erdgeschossgrundriss des neuen Bahnhofpostgebäudes

begriffen Expropriation, Bahnbau und damit zusammenhängende Strassenbauten), eine Summe, welche zeigt, dass das Unternehmen von höchster wirtschaftlicher Bedeutung ist. Ist es da nicht ein dringendes Gebot, diesen Fragen noch im Entwicklungsstadium die grösste Aufmerksamkeit zu schenken? Vor allem bleibt eine Hoffnung, dass die Umbauten ein organisches Gesamtbild im Gefolge haben.

II. Der Hauptbahnhof

Noch war der Umbau der linksufrigen Seebahn nicht beendet und schon wurde kräftig am Gesicht der Stadt an anderer Stelle weitergehämmert. Am Umbau des Hauptbahnhofes wird gearbeitet. Das im Jahre 1895 aufgestellte und bis zum Jahre 1900 in wesentlichen Teilen ausgeführte Erweiterungsprojekt genügt nicht mehr. Die Vorsstudien reichen weit zurück. Ein generelles Projekt der S. B. B. aus dem Jahre 1916 veranlasste Stadtrat und Regierungsrat gemeinsam zu einer Begutachtung. Als Experten wurden berufen: *Dr. ing. Gleim-Hamburg, Prof. Cauer-Berlin* und *Prof. Moser-Zürich*. Sie belegten ihre Gutachten mit eigenen Doppelvorschlägen für einen verbesserten hochgelegten Kopfbahnhof und für einen Durchgangsbahnhof. Wie aus der Abbildung hervorgeht, ist das Bahnhofgebäude in einer Breitenausdehnung für 20 Geleise zwischen der Museumstrasse und der Schützengasse bis auf die westliche Seite der Löwenstrasse zurückgeschenkt. Für Ankunft und Abfahrt sind besondere Bahnhofvorplätze vorhanden. Das vorhandene Bahnhofgebäude ist niedergelegt. Die Personengeleise nach und von Altstetten gehen auf Cote 423.0 über die Hardstrassenüberführung hinweg. Von der Meilener- und Oerlikonerlinie zweigen Gütergleise nach dem Rangierbahnhof ab. Beim Durchgangsbahnhof, an annähernd gleicher Stelle, würden die Gleise nach Oerlikon und Meilen in gerader Fortsetzung über die Limmat und die Weinbergstrasse hinweg auf der Höhe des Hotel Central in einen Tunnel im Zürichberg übergehen. Diese Lösung mit ihrer 7 m hohen Wand unterhalb der Bahnhofbrücke und längs dem Leonhardsplatz wäre sicher einer unüberwindlichen Opposition begegnet.

Die Ablieferung des Expertengutachtens und die Entscheidung des Wettbewerbes Gross-Zürich fielen zusammen. Der Wettbewerb brachte ebenfalls bemerkenswerte Vorschläge, insbesondere wurde die Frage des Vorortverkehrs eingehend behandelt. Das Preisgericht empfahl die Prüfung eines Durchgangsbahnhofes für den Vorort- und Fernverkehr. Die Idee des Durchgangsbahnhofs nahm festere Gestalt an und veranlasste das *Tiefbauamt der*

Stadt Zürich, Prof. Gull und andere zu neuen Studien. Verschiedene dieser Vorschläge waren von einer vorausgehenden Verlegung der Sihl im Stadtgebiet abhängig. Eine Subkommission studierte die Kombination ihrer Verlegung mit einem Schiffahrtskanal. Es käme ein Trasse in Betracht (im Wettbewerb Gross-Zürich bereits vorgezeichnet), das vom Hafen Wollishofen nach der Allmend, dann am Fusse des Uetliberges vorbei über Albisrieden-Altstetten nach der Limmat beim Gaswerk Schlieren verläuft. Auch die Experten, unter Zuzug von Prof. Petersen, Mitglied des Preisgerichtes des Wettbewerbes Gross-Zürich, befassten sich wieder mit der Hauptbahnhoffrage, und unter Verwendung der geleisteten Vorarbeiten entstand im Mai 1919 ein in betriebstechnischer Hinsicht wohl vollendeter Entwurf für einen hochgelegten Durchgangsbahnhof mit 16 Geleisen, der ohne Verlegung der Sihl ausgeführt werden kann und der an Leistungsfähigkeit den Kopfbahnhof mit 20 Geleisen übertrifft. Gegenüber dem ersten Expertenprojekt ist er nördlich abgedreht (s. Abb.), so dass die Bahnhofsanlage zur Hauptsache außerhalb des bestehenden Bahngeländes erstellt werden kann. Die Geleise gehen beim Drahtschmidli in den Berg hinein. Die Oerlikoner und das Meilener Geleise werden von Osten in den Bahnhof eingeführt und die bisherigen Oerlikoner-geleise für den Güterverkehr verwendet. Unter der Voraussetzung, dass je ein Einfahrtsgleise von Thalwil und von Altstetten, in einer Schleife nordwärts ausholend, im Tunnel durch den Zürichberg von Osten in den Bahnhof eingeführt werde, ist ein durchgehender Betrieb für alle Linien zu erreichen. Der Zürichberg würde durch Tunnels über- und nebeneinander stark ausgehöhlt. Keine leichte Sache, auch in finanzieller Hinsicht nicht. Das vorhandene Bahnhofgebäude würde für andere Zwecke verfügbar. Die Abdrehung schneidet scharf in das vorhandene Strassennetz hinein. Der baulich organische Zusammenschluss bietet Schwierigkeiten.

Die S. B. B. haben im Jahre 1924 durch Herrn Oberingenieur Akatos in Anlehnung an die Expertenvorschläge Projekte für einen hochgelegten Kopf- und Durchgangsbahnhof ausgearbeitet und verschiedene Vereinfachungen vorgenommen. Selbst wenn der Durchgangsbahnhof ohne Opferung wertvoller Gebäude in die vorhandenen Verhältnisse eingepasst werden könnte, würde der Umbau im ganzen infolge der Veränderungen im Strassennetz sehr fühlbar, jedenfalls fühlbarer als beim Kopfbahnhof mit Erhaltung des Gebäudes. Der grosse Umfang der projektierten Bahnanlagen tritt deutlich vor Augen, wenn man bedenkt, dass sich der Rangierbahnhof in einer Breite von 3—400 m bis zur Station Altstetten hinzieht.

UMBAU DER LINKSUFRIGEN ZÜRICHSEEBAHN
LAGEPLAN



Vermessungsamt der Stadt Zürich.
Alle Rechte vorbehalten.

Hofer & C° A.G. Zürich.

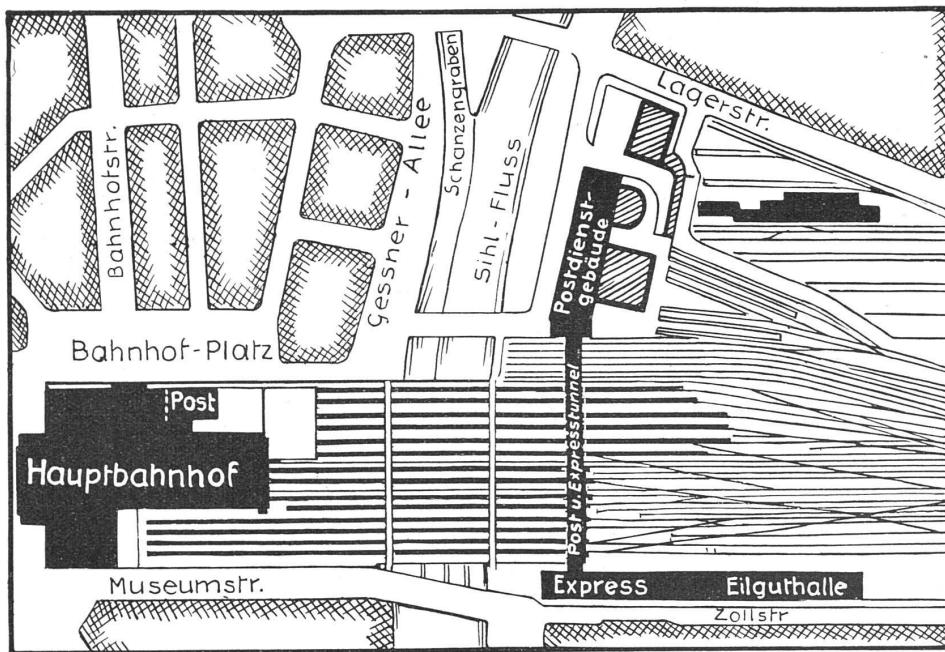
Horizont R.P.N. = 373.6 m.ü.M.

Maßstab 1:10.000.

100 50 0 100 200 300 400 500 600 700 800 900 1000 Meter

Equidistanz 10 Meter

Leere Seite
Blank page
Page vide



SITUATIONSPLAN DER ERSTEN BAUETAPPE

Postdienstgebäude am verlängerten Kasernenquai und Postfiliale im Hauptbahnhof, verbunden durch einen im Plan nicht eingetragenen Tunnel ($1,3 \times 2,7$ m) für eine Förderbahn am Rande des Bahnareals auf der nördlichen Seite der neuen Postbrücke. Tiefliegender, fahrbarer Tunnel ($5,5 \times 2,7$ m) zwischen Postdienstgebäude und Expressguthalle (heute Transitpost) quer unter den Gleisen, mit Aufzügen zu den Bahnsteigen / Die neue Postbrücke wird, entgegen den Angaben des Planes, unmittelbar am Bahnreal vorbeiführen (Cliché »Neue Zürcher Zeitung«)

Ohne darauf einzugehen, sei an dieser Stelle auf die Durchgangsbahnhofprojekte der Herren Sommer, Meyer und Höhn aufmerksam gemacht.

In der Abbildung ist der Vorschlag des Kopfbahnhofes skizziert. Der maximale Ausbau umfasst 21 Perronleise. Unter Umgehung des Bahnhofs Oerlikon ist eine direkte Verbindung Zürich-Wallisellen, welche im Letten in einen Tunnel übergeht, vorgesehen und außerdem die Erstellung eines zweispurigen Tunnels für Gütergleise neben dem bestehenden Oerlikoner-Tunnel. Die direkte Verbindung der Oerlikonerlinie mit dem Güterbahnhof (wie sie die meisten Projekte aufweisen) bildet eine wertvolle Entlastung des Hauptbahnhofes, müssen doch heute sämtliche Güterzüge dieser Linie in den Hauptbahnhof einfahren und Gleise beanspruchen, die für Personenzugszusammenstellungen wertvoll sind. Anderseits ist hervorzuheben, dass der bahntechnische Betrieb im Kopfbahnhof durch die Elektrifizierung vereinfacht wird. Zugverschiebungen können mit grosser Geschwindigkeit durchgeführt werden.

In die Studien zum Umbau des Hauptbahnhofes spielt immer stärker die Konkurrenz des Kraftwagens hinein. Es ist dies nicht verwunderlich bei seiner Anpassungs-

fähigkeit an weitverzweigte Verbindungen und der Ueberwindung stärkerer Steigungen gegenüber den an starre Linien gebundenen Eisenbahnen. Er kommt auch der heute im Vordergrund stehenden Ausbreitung des Flachbaues und der weiträumigen Ausdehnung der Städte im weitesten Sinne entgegen. Die flächenhafte Ausdehnung der Stadt Zürich ist aus der Gegenüberstellung der überbauten Flächen der Jahre 1914 und 1926, bei annähernd gleicher Bevölkerungszahl, deutlich wahrzunehmen. Kraftwagen, Kraftversorgung und Kraftübertragung eröffnen der Industrie neue Möglichkeiten. Sie ist insbesondere in der Lage, Transporte aller Art unabhängig von der Eisenbahn rasch und zu jeder Zeit mit eigenen Wagen durchzuführen. Der Bau besonderer Auto-Durchgangsstrassen (bereits sind grosse Projekte, die Zürich beeinflussen, in der Schweben) verhilft zu einer wirksamen Erweiterung des Gütertransportes und zur besseren Ausnutzung der natürlichen Hilfsquellen. Die mächtige Entwicklung des Kraftwagenverkehrs und die bedeutenden Fortschritte in der Luftschiffahrt zeigen, dass der Verkehr auf dem Festlande in Zukunft nicht mehr von der Eisenbahn allein bewältigt werden muss. Die Sorge um die Zukunft unserer Bahnen ist des-

halb begründet. Der Autobus tangiert ebenfalls die Interessen der Strassenbahn. Zusammengespannt kann er als Zubringer aus den seitlich abliegenden Gebieten der Strassenbahn und der Eisenbahn dienen und gestattet der letztern ein Auseinanderziehen der Haltestellen. Mit andern Worten: die Lösung der Verkehrsfrage bewirkt, dass für die Eisenbahn, die Strassenbahn und den Kraftwagen bestimmte Aufgaben und Einzugsgebiete in Betracht gezogen werden müssen und dass die Verkehrsteilung im Zusammenhang mit der Siedlungsfrage unter *einem* Gesichtswinkel erfolgen sollte. Die Landesplanung wird zum Gebot der Stunde. Bedeutet die Rationierung eine gewisse Einschränkung, bleibt der Ausbau des Hauptbahnhofes Zürich in diesen Grenzen, so werden wirtschaftliche Erwägungen dazu führen, den heutigen Umbauten bleibenden Charakter zu geben. Das wird weiter bedingen, dass man den hochgelegten Kopfbahnhof in den Vordergrund stellen muss und alle Massnahmen darnach trifft. Ein kühner Entschluss! Was würden die S. B. B. und die Stadt gewinnen: vor allem, von Anfang an feste und befriedigende Verhältnisse und die Vermeidung der Kosten für spätere Umbauten. Noch mehr! Die Möglichkeit einer günstigen Organisierung des Bahnhofplatzes für einen flüssigen und sicheren Wagen-, Strassenbahn- und Fussgängerverkehr; eine Frage von ausserordentlicher Tragweite. Und die vollständige Erhaltung der Platzpromenade nebst dem freien Ausblick limmatab- und aufwärts von den Brücken und den Quais aus. Das vorliegende Ausbauprojekt der S. B. B. ist auf sechs Etappen bemessen. Nach Angaben von Oberingenieur Akatos der S. B. B. bewältigen die 11 vorhandenen Geleise täglich zusammen 328 ankommende und abgehende Züge. Die in der ersten Etappe in Aussicht genommene Vermehrung um fünf Geleise gegen den Bahnhofplatz auf der Höhe der Löwenstrasse bringt eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit von 50 %. Vorgängig dem Geleisebau ist die neue Lokomotivremise an der Geroldstrasse in reduziertem Umfang für 48 elektrische Lokomotiven in Angriff genommen worden. Dem Depot, das neben den Geleisen Werkstätten, Schiebebühnen erhält, ist ein dreistöckiges Dienstgebäude angegliedert.

Ausser den durch den Einbau der Bahnperrons und der Geleise verursachten Umbauten im Hauptgebäude sind umfangreiche räumliche Verschiebungen geplant. Mangels definitiver Pläne mögen einige frühere Angaben genügen. Der ganze Expressgutverkehr kann nach dem Transitpostgebäude verlegt werden und im Flügel an der Museumstrasse Gepäckannahme und -abgabe Platz finden. An die Stelle des Restaurants III. Klasse soll der Wartsaal III. Klasse kommen. Alle Restaurationsräume sollen im Südostflügel, dort wo sich heute die Post und der Telegraph befinden, zusammengelegt werden. Für die Post und den Telegraph kann der Südwestflügel in Aussicht genommen werden und sich der Wartsaal I. und II. Klasse an jene anschliessen. Im freigewordenen Pavillonbau soll die Einnehmerei untergebracht werden. Diese Veränderungen bedingen teilweise einen Umbau des Kellergeschosses. Wenn auch die Detailbearbeitung noch verschiedene Änderungen verursachen wird, greift doch auf alle Fälle das Projekt weit um sich, und es dürfte sich lohnen, den Aufbau des Flügels an der Museumstrasse mitzustudieren. Diese Frage beeinflusst unter Umständen das am verlängerten Kasernenquai zu bauende, modern eingerichtete Postdienstgebäude. Die rationelle Anordnung der Transportanlagen und der maschinellen Einrichtungen erforderte von Seiten der Architekten ein tiefes Eindringen in den Postbetrieb. Postdienstgebäude und Postfiliale im Hauptbahnhofgebäude sind durch einen Transportkanal verbunden, auch mit den Bahnsteigen ist ein direkter Verkehr möglich. Die Post beansprucht nicht alle fünf Stockwerke, die oberen Geschosse sind für die Bahnverwaltung bestimmt. Den Zugang zum Postdienstgebäude vermittelt eine neue Brücke über die Sihl.

Das letzte Wort über den Umbau des Hauptbahnhofes ist noch nicht gesprochen. Dem Vernehmen nach soll Herr Prof. Gull, der sich von jeher für diese Frage interessierte, den hochgelegten Kopfbahnhof in seine Studien einbezogen haben. Die S. B. B. und die städtischen und kantonalen Behörden werden, wie bis anhin, der Lösung des Problems ihre volle Aufmerksamkeit schenken.

Konrad Hippenmeier.

Die Anfertigung des diesem Hefte beiliegenden farbigen Planes geschah mit freundlicher Bewilligung und Förderung des Stadtrates von Zürich, wofür wir auch an dieser Stelle unsern verbindlichen Dank aussprechen.

Die photographischen Aufnahmen in diesem Hefte stammen von Herrn Wolf-Bender, Photograph in Zürich, mit Ausnahme der Gesamtansicht Seite 87, die vom Hochbauamt der Stadt Zürich photographiert wurde.

Der Grundriss des Aufnahmegebäudes Wiedikon auf Seite 86 ist der Denkschrift entnommen, welche die Generaldirektion der S. B. B. in Verbindung mit der lith. Anstalt Wolfensberger zur Eröffnung der neuen Bahnstrecke herausgegeben hat. Auf sie sowohl wie auf die Publikation der »Schweiz. Bauzeitung« vom 5. März 1927 möchten wir hier ausdrücklich hinweisen.