Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 25/26 (1895)
Heft: 2

Inhaltsverzeichnis

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: 13.07.2025

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

INHALT: Die Zürcher Bahnhoffrage. II (Schluss). — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich. Stellenvermittelung.

Hiezu eine Tafel: Bahnhof-Umbau-Projekte in Zürich. Entwurf eines neuen Aufnahmsgebäudes auf dem linken Sihlufer in Zürich von Architekt J. Gros. Perspektive und Lageplan im Masstab von 1 : 5000.

Die Zürcher Bahnhoffrage.

II. (Schluss).

(Mit einer Tafel.)

Nach der Beschreibung und Darstellung des Projektes der Nordostbahn folgt nun unmittelbar die Kritik desselben, d. h. das Gutachten der städtischen Experten, das in seinen markantesten Zügen bereits in letzter Nummer unter Miscellanea wiedergegeben wurde.

Das Experten-Gutachten leidet nicht an übermässiger Weitschweifigkeit, wie dies hie und da bei ähnlichen technischen Berichterstattungen angetroffen wird. Wir haben versucht, dasselbe auszugsweise umzuarbeiten, sahen jedoch bald ein, dass, ohne den Effekt desselben zu beeinträchtigen und eine Reihe von Punkten wegzulassen, die zwar auf den ersten Eindruck als nicht in erster Linie stehend betrachtet werden, ein Auszug nicht viel kürzer würde als der Originalbericht. Deshalb entschlossen wir uns nachträglich zur Wiedergabe der beachtenswerten Arbeit ihrem vollen Wortlaute nach. Dieselbe lautet:

Gutachten über das Projekt der Nordostbahn vom 4. Febr. 1895 betreffend den Umbau des Bahnhofes Zürich,

erstattet im Auftrage des Tit. Bauvorstandes der Stadt Zürich.

Allgemeine Disposition.

Von den in Zürich zusammentreffenden Eisenbahnen vereinigen sich die Linien von Aarau, von Winterthur und vom linken Zürichseeufer für die Hauptrichtungen Bodensee-Genf, Buchs-Basel und Gotthard-Deutschland zu durchgehenden Linien mit dem Uebergang von ganzen Zügen, einzelnen Wagen und Personen in Zürich. Die Aarauerlinie hat Beziehungen zu der Winterthurerlinie und zu der vom linken Seeufer; der Verkehr von den beiden letzteren zu der ersteren ist jedenfalls viel grösser als der Verkehr vom linken Seeufer gegen Winterthur (durchgehender Gotthardzüge von Zug-Goldau) und es kommt daher im Interesse des sichern und ungestörten Betriebes im *Personenbahnhof* sehr viel darauf an, diese drei Linien so anzuordnen, dass die Aarauerlinie in der Mitte liege. Diese Anordnung war früher vorhanden, ist aber durch die neue Einführung der Winterthurerlinie in Vereinigung mit der rechtsufrigen verloren gegangen, so dass die Winterthurerlinie jetzt auf der äussersten Rechten liegt und sich die Rechtsufrige zwischen sie und die beiden andern einschiebt. Die Nachteile dieser Anordnung haben sich sofort nach Eröffnung des Viaduktes in den erhöhten Betriebsschwierigkeiten bemerkbar gemacht, wie öffentlich mitgeteilt worden ist, und es ist unbegreiflich, wie man dazu kommen kann, diesen Hauptfehler mit dem Projekt vom 4. Februar l. J. dauernd machen zu wollen, um so mehr, als es ja keine Schwierigkeiten hat, die Aarauerlinie vor dem neuen Viadukt nach links wieder in der alten Ordnung zwischen der Winterthurer und der Linksufrigen einzuführen. Dadurch wird auch sofort erreicht, dass die Rechtsufrige auf die äusserste Rechte kommt und keine Störungen mehr verursacht.

Das Projekt vom 4. Februar geht ganz richtig davon aus, dass die Güterzüge nicht mehr in den Personenbahnhof, sondern direkt in die Empfangsgeleise des *Rangierbahnhofes* einfahren und legt diesen hinaus auf die Ebene von Altstetten. Dies ist auch für diesen weit ausgedehnten Bahnhofteil der richtige Platz. Es wird dazu Gelände in Anspruch genommen, welches sich am wenigsten zur Bebauung eignet. Die Erweiterungsfähigkeit ist gesichert und die Einführung der Güterlinien kann in erwünschter Unabhängigkeit von allen Seiten erfolgen: von Altstetten für die Aarauerlinie, oben links und rechts für die beiden Seebahnen und die Winterthurerlinie. Nur mit der Art, wie es bezüglich der letzteren im Projekte der Nordostbahn geschieht, können wir nicht einverstanden sein. Diese Anlage ist in Bezug auf Betriebssicherheit so zweifelhaft und für den Gebrauch so unzweckmässig, dass man sie nicht ernst nehmen kann. Sie ist um so unbegreiflicher als ja die *direkte* Einführung ohne wesentliche Schwierigkeiten und mit Vorteil für die fallende Anlage der einzelnen Rangiergruppen möglich ist. Oben an der Limmatbrücke ist eine Horizontale vorhanden, aus welcher man das Winterthurer Gütergeleise abzweigen lassen kann. Es würde als drittes Geleise erst auf dem zu verbreiternden Viadukt und dann tangential auf einem Erddamm herabgeführt. Letzterer nähme zugleich ein Ablaufgeleise für die in verschiedenen Höhen liegenden Rangiergruppen auf. Allerdings wäre hiezu vor der Limmatbrücke eine Signalstation notwendig, aber eine solche müsste ja auch unten am Viadukt und an der Spitzkehre angebracht werden. Die Signalstation an der Limmatbrücke versähe auch zugleich die Abzweigung des Gütergeleises für die Rechtsufrige, welche dort unabhängig auf der Stadtseite stattfände.

Da der *Güterbahnhof* zweckmässigerweise in guter Verbindung mit dem Rangierbahnhof stehen soll, so ergiebt es sich von selbst, dass er *rechts* der Aarauerlinie zu legen ist. Der Güterbahnhof nach dem Nordostbahnprojekt ist aber auch in Bezug auf die *Strassenverbindungen* mit der Stadt auf den denkbar ungünstigsten Platz gedacht. Er ist von dieser in dem Winkel zwischen der Einmündung der Linksufrigen und dem Bahnhof förmlich abgedämmt und der Verkehr aus allen Stadtgebieten (mit Ausnahme von Wiedikon) *auf den Engpass an der Hohlstrasse angewiesen.* Auch ist die langgestreckte Form für die Verbindung zu den einzelnen Teilen des Güterbahnhofes ungünstig, da der ganze Fuhrwerkverkehr auf *einer* Strasse hin und her stattfinden müsste. Weitaus günstiger gestalten sich die Verbindungen, wenn man den Güterbahnhof auf das Gelände zwischen dem neuen Viadukt und vor den im Abtrag befindlichen alten Damm verlegt. Er kann da eine fächerförmige Entwickelung erhalten, so dass jeder Teil auf einem andern Wege, von einer breiten, auf dem Gelände des Dammes anzulegenden Strasse aus, etwa auf folgenden Wegen von den verschiedenen Stadtteilen her erreichbar sein würde (s. S. 10 u. 11):

Die westlich der Linksufrigen auf der Ebene gegen Altstetten neu entstehenden Strassen erhalten Verbindung durch eine an der Hardstrasse neu herzustellende Unterführung; von Wiedikon und Aussersihl an der Langstrasse; von den Teilen Aussersihl an der Sihl über den Sihlquai um den Kopf des Personenbahnhofes und über die zu verbreiternde Zollstrasse; von der grossen Stadt durch die Bahnhof- und die dazu parallellaufenden Strassen und von allen Stadtteilen rechts der Limmat, von Hirslanden bis Unterstrass über die Bahnhofbrücke und Zollstrasse; endlich von Wipkingen, dem Hard- und Industriequartier und Aussersihl jenseits des Bahnhofes, welche nach dem Projekt der Nordostbahn nur durch die Langstrassen- und Hohlstrassenunterführung zum Güterbahnhof gelangen könnten, diesen aber gerade am nötigsten haben, direkt von *allen* gegen den Bahnhof führenden Strassen. Ja es lassen sich fast alle Längsstrassen des Industriequartiers durch Geleise mit dem Güterbahnhofe in Verbindung bringen, und so Privatgrundstücke, welche allerlei gewerblichen und kaufmännischen Zwecken dienen können, gewissermassen in den Bahnhof einbeziehen. Ausserdem können die Privatlagerstätten, welche an diesem Ort jetzt schon bestehen, wenigstens für die nächsten Jahre noch an ihrer Stelle bleiben und erst nach und nach mit der Ausbreitung des Güterbahnhofes weiter hinaus geschoben werden. Die Erweiterungsfähigkeit ist in dieser von dem Gelände des alten Dammes und dem neuen Viadukt eingeschlossenen Bucht weit mehr gesichert als auf der linken Seite, da man es durch Nichtveräusserung