Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 66 (1948)
Heft: 18: Das Problem der Bahnhoferweiterung Zürich: II. Heft

Artikel: VI. Städtebauliche Gedanken zum neuen Bahnhofprojekt
Autor: Steiner, A.H.
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-56714

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: 15.07.2025

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

verbreitert werden können. Es zeigte sich, dass bei Würdigung der zu erwartenden Entwicklung die Erfüllung der Raumbedürfnisse der Bahn nicht durch eine blosse Zurücksetzung des Aufnahmegebäudes an die Sihl möglich wäre. Vielmehr wurde es nötig, eine Entwicklung des Aufnahmegebäudes in südlicher Richtung zwischen Sihl und Löwenstrasse und die Erstellung eines Flügelbaues zwischen Museumstrasse und Bahnhofplatz vorzusehen.

Das Projekt sieht vor, die Sihl längs des Aufnahmegebäudes um die Breite einer Oeffnung der Zoll-, Bahn- und Postbrücke westlich zu verlegen (s. Bilder 38 a u. 39, S. 252). Diese Massnahme war in Hinsicht auf die Sicherung genügenden Verkehrsraumes der Löwenstrasse notwendig. Angenommen ist ein Ausbau der Löwenstrasse auf eine Gesamtbreite von 37 m, wobei in eine 25 m breite Fahrbahn eine vierspurige Strassenbahngleisanlage eingebaut werden soll. Mit einem solchen Ausbau der Löwenstrasse wird die Grundlage geschaffen, um später nötigenfalls den Verkehr von der Bahnhofstrasse nach dem Bahnhof über die zu verbreiternde Seidengasse und die untere Löwenstrasse zu leiten (Bild 46, S. 257).

Der Flügelbau zwischen Museumstrasse und Bahnhofplatz wird so gehalten, dass seine südliche Flucht einen Abstand von 116 m gegenüber den Gebäudefronten auf der Südseite des Bahnhofplatzes einhält. Heute misst dieser Abstand 56 m. Der künftige Ausbau des Bahnhofplatzes wird damit gewährleistet. Gedacht ist an die Erstellung einer breiten Perronanlage mit sechs bis acht Strassenbahngleisen, einer breiten Bahnhofvorfahrt mit Standplätzen für Taxi und Autocars und einer vom Bahnhofverkehr abgetrennten breiten Fahrbahn für den Durchgangsverkehr (Bild 44). Der ganze Bahnhofplatz soll zudem für Zwecke der Gepäckanfuhr und der Parkierung von Fahrzeugen unterkellert werden (vgl. Bilder 39, 38 b und 40, S. 252/253).

Auf der Seite der Museumstrasse soll das Aufnahmegebäude so weit zurückgesetzt werden, dass eine 12 m breite Fahrbahn der Museumstrasse, eine besondere Trasse der Strassenbahn und eine hinreichende Vorfahrt zum Aufnahmegebäude angeordnet werden können. Das Erdgeschoss dieses Flügels wird teilweise für die Abwicklung des Strassenverkehrs zur Verfügung gestellt. Der Abstand zwischen Ufermauer der Limmat und Aufnahmegebäude (Rückwand der Arkade) misst rd. 80 m (Bild 44) gegenüber heute nur rd. 35 m. Es wird daher möglich sein, auch am Bahnhofquai günstige Verkehrsverhältnisse zu schaffen.

Soweit die geplanten Erweiterungen der Bahnanlagen die Führung der übrigen öffentlichen Strassen und Plätze berühren, ist festzustellen, dass die erforderlichen Anpassungsarbeiten grundsätzlich möglich sind. Erst im Zeitpunkt der Vorlage detaillierter Projekte der Bahn wird die Stadt die entsprechenden Strassenprojekte ausarbeiten.

*

Für den Stadtrat stellte sich vor allem die Frage: genügen die geplanten Erweiterungen der Zürcher Bahnanlagen in bahntechnischer Hinsicht der erwarteten Entwicklung? Hierzu ist zu sagen: Während der heutige Bahnhof Zürich nicht in der Lage wäre, eine maximale Belegung der bestehenden Streckengleise (Doppelspuren nach Oerlikon, Baden und Thalwil, und einspurige Linien nach Meilen und Urdorf) zu bewältigen, wird der ausgebaute Bahnhof (Endausbau) auch dann noch genügen, falls die erwähnten Streckengleise restlos verdoppelt und maximal belegt werden. Bis ein solcher Ausbau der Streckengleise Wirklichkeit geworden ist, dürfte ein ausserordentlich langer Zeitraum verstreichen. Ueber diese Bedürfnisse hinaus zu planen und mit Berufung auf eine solche weitere Entwicklung die Forderung nach einem Durchgangsbahnhof neu aufzugreifen, wäre ein utopisches Unterfangen. Ein weiterer bahntechnischer Vorteil des Projektes liegt darin, dass der Ausbau in Etappen, ohne grosse Betriebstörungen, erfolgen kann.

Es ist erfreulich, feststellen zu können, dass die Zusammenarbeit zwischen den technischen Organen der SBB, des Kantons und der Stadt in verhältnismässig kurzer Zeit zu einem Ergebnis geführt hat, das den Interessen aller Beteiligten, soweit das an Hand des generellen Projektes gesagt werden kann, zu dienen vermag. Die weitere Aufgabe wird die sein, die einzelnen Bauetappen im Detail vorzubereiten und nach allseitiger Zustimmung zur Ausführung zu bringen. Es ist zu hoffen, dass sich diese Etappen in verhältnismässig rascher Folge verwirklichen lassen, damit die Stadt Zürich nach jahrzehntelangen Bemühungen endlich mit Bahnanlagen ausgestattet wird, die den Bedürfnissen der Bahn, der Grösse der Stadt und den Interessen ihres näheren und weiteren Einzugsgebietes entsprechen.

VI. Städtebauliche Gedanken zum neuen Bahnhofprojekt

Von Stadtbaumeister A. H. STEINER, Zürich

Sich mit dem Bahnhofprojekt Zürich beschäftigen, heisst sich mit einer städtebaulichen Frage erster Ordnung abgeben. Und doch ist damit nur ein wichtiges Teilproblem, das die Zukunft unserer Stadt betrifft, herausgegriffen. Auch dieses Problem müsste in einem grösseren Zusammenhang mit dem Gesamtorganismus der Stadt betrachtet werden. Wir sprechen von der Bahnfrage und legen eine nach meiner Ansicht gut fundierte generelle Lösung vor. Daneben gibt es aber eine Menge anderer Verkehrsfragen, städtebauliche Notwendigkeiten, die einer gegenseitigen Koordination bedürfen. Ich möchte damit nur andeuten, dass von der Stadt aus gesehen bei der Behandlung des vorliegenden Projektes nur ein Teilproblem herausgegriffen wird, eben das Bahnproblem, dem sicher primäre Bedeutung zukommt, dass aber die Koordination des Bahnverkehrs mit den übrigen Verkehrsmitteln, die vor allem der Strassenraum aufzunehmen hat, noch eines sehr eingehenden Studiums bedarf. Wir müssen uns immer bewusst sein, dass sich ja die Stadt Zürich in einem Entwicklungsstadium befindet, in dem sie sich zur Grosstadt auswächst. Dem Problem als Ganzem lässt sich nur beikommen, indem als einschneidendste und finanziell anspruchsvollste Teilaufgabe die Bahnfrage vorerst einmal herausgegriffen wird.

Aber wenn wir auch nur an diese Teilaufgabe des Zürcher Bahnproblems herantreten, werden wir von einer gewissermassen geistigen Basis (etwas hochtrabend ausgedrückt) ausgehen müssen. Wir haben ein städtebaulich/technisches und ein städtebaulich/architektonisches Problem vor uns. Die Forderung nach technischer Erfüllung und die Forderung nach architektonischer Gestaltung möchte ich als absolut gleichberechtigt, auf der selben Ebene liegend, betrachtet wissen. Bei einer annehmbaren, guten Lösung kann es sich also nur um eine Synthese aus den beiden Forderungen handeln. Man hört bisweilen das Argument, dass es sich bei dieser oder jener baulichen Angelegenheit um eine gute technische Lösung handle, dass aber gezwungenermassen die sinnfällige Gestaltung vernachlässigt werden musste. Lassen Sie mich hier die Behauptung aufstellen, dass dann eben die ganze Lösung als unerfreulich zu bezeichnen ist. Anderseits wird bisweilen die Auffassung vertreten, dass es sich bei dieser oder jener baulichen Angelegenheit wohl um eine gute architektonische Lösung handle, dass aber gezwungenermassen

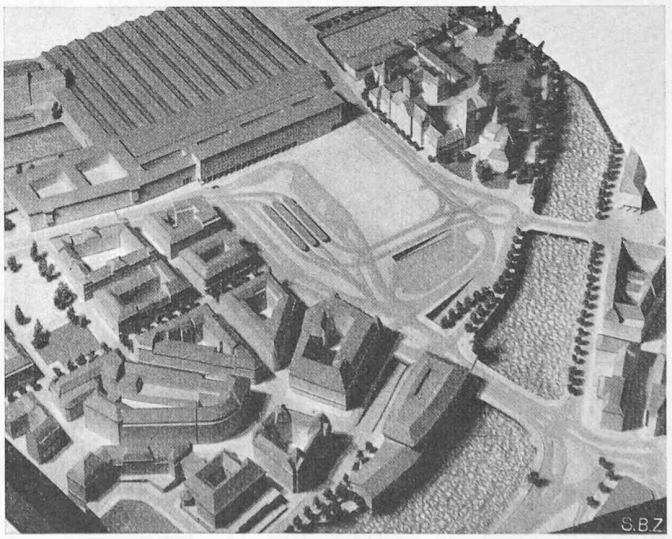

Bild 45. Uebergrosser Bahnhofplatz (Gegenbeispiel)

technische Anforderungen unberücksichtigt bleiben mussten. Auch hier erlaube ich mir die Bemerkung, dass es sich als Ganzes betrachtet nur um eine schlechte Lösung handeln kann.

Um mich verständlich zu machen, möchte ich als Beispiel die Planbearbeitung eines einfachen Hauses aufführen. Die realen Forderungen eines Gebäudegrundrisses, wie z. B. die gewünschte Verbindung der Räume untereinander, können von jedem Laien mit einiger Systematik und einigem Fleiss erfüllt werden. Ein Grundriss braucht aber noch nicht gut zu sein, wenn die Raumfolge logisch ist. Zur Konzeption eines guten Grundrisses gehört das Element der Gestaltung, d. h. das differenzierte und taktvolle Abwägen von vielen Faktoren und das sinnfällige Zusammenfügen zu einem Ganzen.

Die Beobachtung zeigt uns immer wieder, dass ein gestaltetes Objekt, und sei es noch so einfach, mehr Konsequenz und Intensität — man möchte versucht sein zu sagen Logik — aufweist, als ein Stückwerk der rein technischen Ratio! Dies ist eine Grundregel des Städtebaues, des Bauens im weitesten Sinne überhaupt, die ich beim vorliegenden Projekt, seiner Diskussion und allen Vorschlägen, die dazu gemacht werden, berücksichtigt sehen möchte.

Wir kennen in Zürich Verkehrsräume, Verkehrsknotenpunkte — etwa die City mit ihren sogenannten flüssigen Rundungen — die sich sehr verkehrsbedingt gebärden, die aber verkehrstechnisch und architektonisch alles andere als erfreulich sind. Wenn wir die Entwicklung des Städtebaues von seinen Anfängen an verfolgen, können wir bei den guten Beispielen immer wieder eine auffallende Uebereinstimmung von klarer Zweckbestimmung und eindeutiger Gestaltung feststellen, was besagen will, dass die Gestaltung nicht den Zweck und der nüchterne Zweck nicht die Gestaltung zu fürchten brauchen. Es gilt also die erwähnte Synthese zu finden und als Grundlage für die Projektierung hinzunehmen.

Wenn ich mir erlaubt habe, die Grundlage einer Projektierung etwas eingehender herauszuschälen, so vor allem deshalb, weil das vorliegende Projekt derartige Dimensionen hat, dass es nicht von einem Einzelnen, sei er nun Ingenieur oder Architekt, bewältigt werden kann. Die Aufgabe kann nur auf der Basis der Zusammenarbeit gelöst werden, wie dies auch geschehen ist und weiterhin geschehen muss. Ohne gemeinsame «geistige Basis» ist die Gefahr allzugross, dass in unserem Spezialistenzeitalter jeder auf sein Fachgebiet abgleitet.

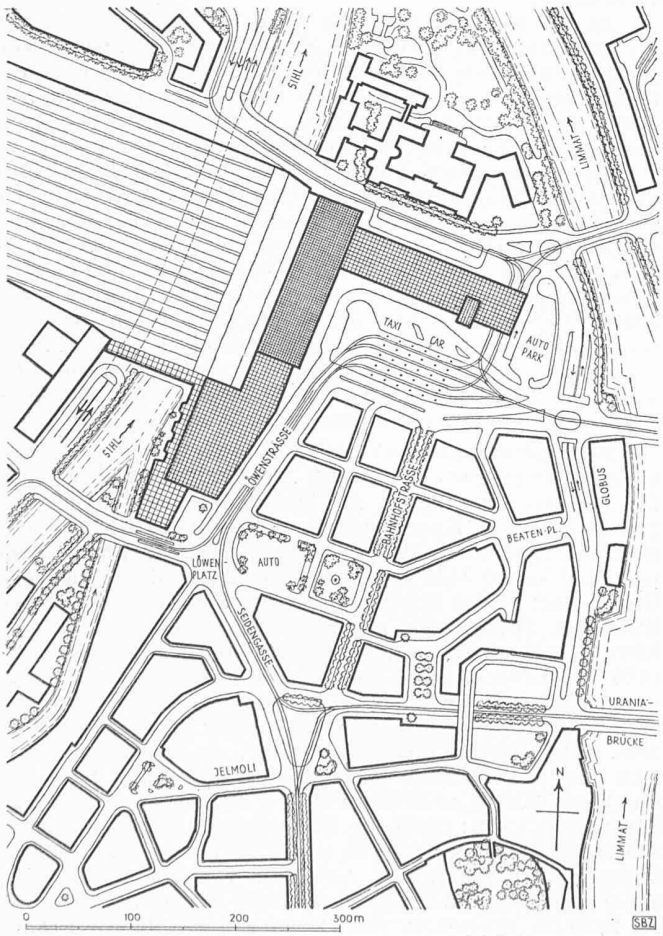

Bild 46. Stadtbauliche Neugestaltung zwischen Rennwegtor und Bahnhof, Masstab 1 : 7000

Ich möchte mich nun dem architektonischen Problem des Aufnahmegebäudes und seiner Umgebung zuwenden. Man vergegenwärtige sich, wie einschneidend das Bahnnetz für die Entwicklung der Stadt sein muss und auch gewesen ist. Drastischer als ein Fluss trennt der Bahnkörper den linksufrigen Stadtteil in zwei Hälften, deren Entwicklung infolge dieser Disposition vollständig abweichend voneinander vor sich gegangen ist. Ein Durchgangsbahnhof nun, und er ist ja nur in Hochlage denkbar, würde bei den topographischen Gegebenheiten unserer Stadt die Zweiteilung des linksufrigen Stadtteiles noch stärker betonen. Dies käme einer Abriegelung des Limmatraumes, einem tiefen Eingriff in die Struktur der Limmatstadt gleich (wir haben beim Durchgangsbahnhof mit Fahrbahnhöhen von 5 bis 7 m über dem Niveau der Flussufer zu rechnen). Insbesondere die Ausführungen von Ober-Ingenieur A. Dudler haben gezeigt, dass ein reiner Durchgangsbahnhof in städtebaulich richtiger Lage sich nicht verwirklichen lässt. Ich erlaube mir hinzuzufügen, dass ein Durchgangsbahnhof in der Gegend des heutigen Aufnahmegebäudes auch vom architektonischen Standpunkt aus nur Nachteile bietet. Was sollen wir ihn fordern, wenn ihn der Bahntechniker nicht wünscht und braucht und er sich in einer reinen Form in städtebaulich richtiger Lage gar nicht durchführen lässt ?

Bevor wir uns dem Projekt 1946 zuwenden, möchte ich mir eine kurze architektonische Bemerkung zum bestehenden Aufnahmegebäude erlauben. Es handelt sich, als Konzeption gesehen und als architektonische Leistung, um ein wertvolles Beispiel. Aber es ist wohl das Schicksal aller vorwiegend technischen Bauten, dass sie nach relativ kurzer Dauer ausgespielt haben. Fast möchte man in diesem Falle ausrufen, schade! Auch möchte ich dem Wunsche Ausdruck geben, dass bei der seinerzeitigen Ausführung ein zeitgemässer Semper mithelfe.

Die vorangehenden Aufsätze haben die Entwicklung, die gewissermassen zwangläufige Entstehung der Winkellösung für das Aufnahmegebäude vordemonstriert und gezeigt, dass dabei durch teilweise ebenerdige Organisation eine betriebstechnisch mögliche Lösung erreicht wird. Angenommen, der Gepäcktrakt wäre längs der Löwenstrasse oder längs der Perronanlagen überhaupt zu verantworten, müssen wir uns vergegenwärtigen, zu was für Platzdimensionen wir gelangen würden (Bild 45). Wir bekämen eine Aufmarschfläche von 220×250 m, also rd. $^1/_{10}$ km². Nun kann man selbstverständlich auch solche Dimensionen meistern, aber sie würden eine vollkommen neue Randbebauung bedingen. Das Landesmuseum zum Beispiel wäre eine masstablose, verlorene Angelegenheit, wie auch die übrigen bestehenden Bauten. Die Bahnhofstrasse würde ins Leere auslaufen. Die erwähnten Dimensionen würden nichts anderes bedeuten, als dass die Gestaltung um den Grossplatz sehr weit ausgreifen müsste.

Es liegt mir nun daran, zu zeigen, dass bei ebenerdiger Organisation sich das Aufnahmegebäude ins Stadtbild und in den Stadtorganismus einfügen lässt. Aus dem heutigen Zwei-Platz-System, Bahnhofplatz und Bahnhofquai, wird räumlich *ein* Platz geschaffen (mit den Dimensionen 120×250 m), der sich gegen den Limmatraum öffnet. Eine klare, einfache räumliche Konzeption. Nun möchte ich zurückgreifen auf das, was ich anfänglich angedeutet habe, dass nämlich eine gute verkehrstechnische Konzeption und eine gute räumliche Konzeption sich gegenseitig niemals ausschliessen, sondern sich im Gegenteil ergänzen. Der Hauptverkehr über den neuen Bahnhofplatz wird auf der einen Seite hineingeleitet, geht tangential der einen Platzwand entlang und wird auf der andern Seite wieder hinausgeleitet und umgekehrt (Bild 44).

Vor den Eingängen des Aufnahmegebäudes liegt die grosse Fläche ausserhalb des Durchgangsverkehrs für den bahneigenen Verkehr. Eine einfachere und übersichtlichere Konzeption ist kaum denkbar. Selbstverständlich sind im heutigen Vorprojekt Einzelheiten anfechtbar und noch nicht endgültig gelöst. Die generelle Lösung geht von der Annahme aus, dass der schienengebundene Verkehr, sofern er zur Zeit der Ausführung überhaupt noch im Stadtzentrum aufrecht erhalten wird, von der unteren Bahnhofstrasse in den Seidengasse-

Durchbruch und in die verbreiterte Löwenstrasse umgeleitet wird. Architektonisch ist diese Lösung durchaus denkbar. Im Zuge der Linth-Escher-Anlage sehen wir auch noch etwa grosszügig angedeutet die Verbindung der Bahnhofstrasse mit dem Sihlraum (Bild 46). Anstelle der Linth-Escher-Schulhausanlage sind Parkierplätze auf zwei Ebenen gedacht. Also etwas hypothetische Annahmen, die der Weiterentwicklung überlassen bleiben müssen. Das gleiche gilt für die Unterführung der Kasernenstrasse unter dem Bahnkörper hindurch. Diese Annahme ist sehr verständlich, da sie nach meiner Ansicht den Verkehr um das Aufnahmegebäude wesentlich entlasten würde.

Zur architektonischen Lösung des Aufnahmegebäudes selbst möchte ich die Bedingung aufstellen, dass die Baumassen des projektierten Gebäudes gegeneinander abgewogen und in die bestehende städtebauliche Situation eingegliedert sein müssen. Es liegt ein generelles Projekt des Aufnahmegebäudes vor, eine ernsthafte, gut durchgearbeitete Studie, die in grossen Zügen gesehen, in betrieblicher und architektonischer Beziehung eine Lösung darstellt; mehr kann von diesem Projekt nicht verlangt werden. Bei aller Qualität der vorliegenden Arbeit muss diese Einschränkung gemacht werden. Die weitere Durcharbeitung der Bauaufgabe vor der seinerzeitigen Ausführung und die allfällige Durchführung eines Wettbewerbes werden zur weiteren Differenzierung der Lösung beitragen. Das generelle Projekt sieht vor, den Gebäudetrakt längs der Museumstrasse etwa in der Höhe der Bauten längs der Bahnhofstrasse und am heutigen Bahnhofplatz durchzuführen. Der Kopfbau des Aufnahmegebäudes quer zu den Perronanlagen kann in der Breite des zukünftigen Bahnhofplatzes als Hochhaus durchgebildet werden. Die Modellstudie (Bild 42) weist eine Gesimshöhe von 32 m auf, für unsere Verhältnisse die Höhe eines normalen Kirchturmes. Das Festlegen der Höhe muss selbstverständlich noch eingehenden Studien überlassen werden. Auf jeden Fall darf festgestellt werden, dass die Verbindung des Aufnahmegebäudes mit einem Hochhaus gut denkbar ist. Zudem kann damit die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens gesteigert werden.

Mit der Betonung eines axialen Abschlusses der Bahnhofstrasse (Bild 42) wird der heute schon bestehende, zur Tradition gewordene städtebauliche Gedanke wieder aufgenommen. Er sollte auch im zukünftigen Projekt beibehalten werden. Ob diese Dominante in Form eines Turmes oder eines andern architektonischen Elementes ausgebildet werden soll, ist ebenfalls weiteren Studien zu überlassen.

Ich bin überzeugt, dass sich die technische Forderung nach *Ueberwerfungsbauwerken* im Bahnhofgebiet der SBB auch architektonisch lösen lässt; nur muss dabei die Bedingung aufgestellt werden, dass diese ingenieur-technischen Bauten in reinen, eleganten Betonformen durchgeführt werden und dass Erdwälle, die die Wirkung von Talsperren in sich bergen, nach Möglichkeit vermieden werden.

Der Ausbau der Bahnanlagen in der Stadt Zürich bedeutet nichts anderes als die Ausdehnung der Bahnzone, wie sie in der Zürcher Bauordnung schon aufgenommen worden ist. Ich glaube, es dürfte selbstverständlich sein, dass wir nach Möglichkeit zu vermeiden suchen, dass innerhalb des zukünftigen Bahngebietes vor Inangriffnahme der Bauarbeiten wesentliche Werte investiert werden. Neubauten innerhalb der zukünftigen Bahnzone würden zu einer weiteren finanziellen Belastung führen. Es muss sicherlich versucht werden, dies zu vermeiden, da das Zürcher Bahnprojekt ohnehin für schweizerische Verhältnisse eine wesentliche Beanspruchung der Volkswirtschaft bedeuten wird.

MITTEILUNGEN

Züka, Rückblick und Lehren. Zum Aufsatz von Arch. H. Fischli (Nr. 12 u. 13 lfd. Jgs.) haben wir zwei *Zuschriften* erhalten, die wir auf ausdrücklichen Wunsch der Einsender veröffentlichen:

Zu dem Aufsatz von Arch. Hans Fischli sind zur Beurteilung der Verhältnisse bei der *Ausstellungsbahn* (Seite 179) folgende Ergänzungen angezeigt:

a) Bauarbeiten:

Gesamte Baukosten einschliessl. Honorare laut Kostenvoranschlag vom 4. 1. 47		Fr. 200 000.—
Zusätzliche Leistungen und Lieferungen:		
Brücke	Fr. 8 792.50	
Verschiedenes	Fr. 8 960.—	Fr. 17 752.50
Bewilligte Bausumme		Fr. 217 752.50
Abrechnung einschliessl. Teuerungen u. Honorare		Fr. 226 076.25
Ueberschreitung		Fr. 8 323.75
		= rd. 4 %

b) Betrieb (Regiebetrieb der Züka):

Die vorgesehene vierwöchige Probefahrt, zum sorgfältigen Einspielen der Bahn, konnte infolge der verspäteten Anlieferung der Gleise (sechs Wochen), Antriebskette usw. nicht durchgeführt werden. Durch die so geschaffene Zwangslage sah man sich veranlasst, auf schnellstem Wege *behelfsmässig* manuell bediente Regulierbremsen einzubauen, die entsprechend mehr Bedienungspersonal benötigten. Die Kostenüberschreitung liegt zur Hauptsache in diesem Sektor. Die reichlichen Sicherungsmassnahmen haben sich insofern bewährt, als der Betrieb unter Leitung eines ausgezeichneten Betrieb-Chefs bei einer Frequenz von über 230 000 Fahrgästen (rd. 30 000 Wagenkilometer) sich ohne Unfall abgewickelt hat.

Meilen, den 30. März 1948. F. O. Kälin

Die Ausführungen von Arch. Hans Fischli enthalten im Kapitel *Ausstellungsbahn* einige irreführende Bemerkungen. Der nicht näher orientierte Leser jenes Artikels muss den Eindruck gewinnen, dass die Baupolizei a) am Eröffnungstag die Aufnahme des Bahnbetriebes verhinderte, b) sich die Zuständigkeit für die Abnahme der Bahn anmasste, und c) durch die von ihr veranlassten Massnahmen unvorhergesehene bauliche Mehrleistungen sowie «mehrfach» erhöhte Betriebskosten veranlasst habe. — Hierzu ist zu bemerken:

Zu a): Am Eröffnungstag, Samstag, den 23. August 1947, war die Bahn noch nicht betriebsbereit erstellt und die Bauleitung sah sich veranlasst, die für diesen Tag vorgesehene behördliche Abnahme auf Montag den 25. August 1947 zu verschieben.

Zu b): Nachdem das Eidg. Amt für Verkehr seinerseits die Bahn als nicht bewilligungspflichtig erklärte, wurde von der Bauleitung die Baupolizei der Stadt Zürich um Prüfung, Genehmigung und Abnahme der Bahnanlage ersucht. Aus dem Verantwortungsbewusstsein der Oeffentlichkeit gegenüber wurde dem Ersuchen stattgegeben.

Zu c): Die sich aus den Abnahme-Probefahrten aufdrängenden Sicherheitsmassnahmen, darunter die Ersetzung der automatisch wirkenden durch manuell bedienbare Bremsen, wurden nicht nur von den Organen der Baupolizei, sondern von allen bei den Kontrollfahrten Beteiligten, ganz besonders aber den verantwortungsbewussten Erstellern der Bahn als unbedingt notwendig empfunden. Wenn trotz dieser Vorkehrungen infolge Unaufmerksamkeit in der Handhabung der Bremsen leichte Unfälle vorgekommen sind, ist dies ein Zeichen, dass die gemachten Vorschriften nicht überspitzt waren. Der Baupolizei-Inspektor: Eichenberger

Betriebsaufnahme im Flughafen Zürich-Kloten. Der regelmässige Flugbetrieb soll am 14. Juni aufgenommen werden. Die Swissair wird täglich mit viermotorigen DC-4-Flugzeugen um 9.25 h in Kloten starten und um 12.16 h in London-Northolt eintreffen. Der Gegenkurs verlässt London um 13.21 und ist um 16.05 in Kloten. Ebenso wird die englische Gesellschaft British European Airways Corp. einen täglichen Kurs mit 24-plätzigen «Viking-Flugzeugen» nach Kloten führen: 8.45 ab London, 11.45 an Kloten, 12.59 ab Kloten, 16.04 an London. Die holländische Gesellschaft K. L. M. wird nunmehr die 44-plätzige Douglas DC-4 ebenfalls auf der Strecke nach Zürich verwenden: 16.00 ab Amsterdam, Kloten an 18.10, Kloten ab 10.00, Amsterdam an 12.10 Vom Norden her wird die dänische Gesellschaft DDL den Flughafen Kloten ebenfalls mit 24-plätzigen «Viking»-Flugzeugen ansteuern: 10.25 ab Kopenhagen, Kloten an 13.55, Kloten ab 14.55, Kopenhagen an 18.22. Dieser Kurs hat in Kopenhagen unmittelbaren Anschluss von und nach Stockholm; wenn man also Zürich um 14.50 verlässt, trifft man um 22.20 in Stockholm ein. Endlich wird die Air France ihren gegenwärtigen Kurs mit Douglas DC-3 nach Dübendorf ab 1. Juli durch einen Kurs Paris-Zürich/Kloten mit