

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 65/66 (1915)
Heft: 15

Artikel: Vom neuen Hauptbahnhof in Stuttgart
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-32222>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

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

Der Neubau des Schwesternhauses vom Roten Kreuz in Zürich.

Erbaut durch *Pflegard & Häfeli*, Architekten in Zürich.

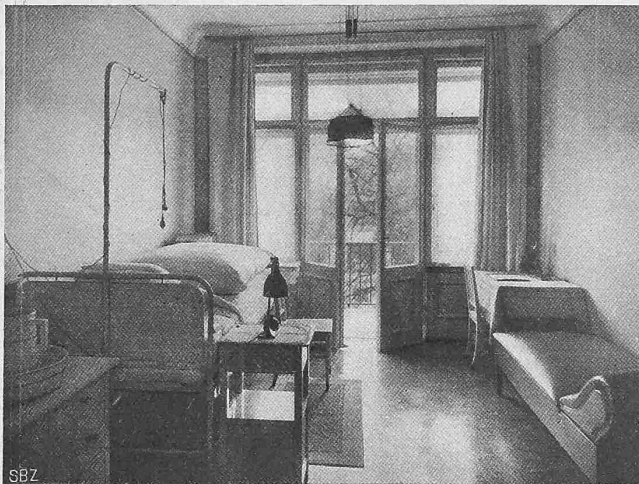


Abb. 12. Krankenzimmer an der Südost-Front.



Abb. 13. Speisezimmer der Schwestern im I. Stock.

anmutenden Hauses. Aber trotz ihrer Einfachheit sind die Räume in ihrer diskreten Farbgebung von grosser Wohnlichkeit; dies gilt sowohl von den Krankenzimmern, als besonders auch von den Tagräumen der Patienten und der Schwestern. Nennen wir zum Schluss als Lieferanten der weitläufigen Heizungsanlagen Gebr. Sulzer und der sanitären Installationen „Deco“ in Küsnacht und fügen wir bei, dass ohne die medizinischen Spezialapparate, aber einschliesslich aller andern Installationen, mit Bauleitung und Architekten-Honorar die Baukosten etwa 36 Fr./m³ nicht überstiegen haben.

Vom neuen Hauptbahnhof in Stuttgart.

Auf Seite 218 vorigen Bandes (14. Nov. 1914) hatte Dipl.-Ing. H. Sommer in St. Gallen das neuerschienene *Handbuch der Ingenieurwissenschaften* betr. die „Grossen Personenbahnhöfe und Bahnhofsanlagen, Abstellbahnhöfe, Eilgut- und Postanlagen u. s. w.“ von Prof. M. Oder¹⁾ einer eingehenden Besprechung unterzogen. Der Rezensent hatte als Text- und Illustrationsproben aus dem umfangreichen Werke einiges über den neuen Badischen Bahnhof in Basel seiner Besprechung beigelegt (Geleise- und Bahnsteiganordnungs-Schema). Wir hatten von uns aus im gleichen Heft das Aufnahmegebäude zur Darstellung gebracht, mit seinen durch vornehme, sachliche Architektur und erquickende Einfachheit vorbildlichen Hallen und andern Innenräumen. Leider war es nicht möglich, auch die Bahnanlagen zu planmässiger Wiedergabe zu bringen, die sich durch die gleiche Klarheit auszeichnen, wie die Hochbauten.

Statt dessen führen wir heute als Ergänzung jener Buch-Rezension und zu ihrer Bekräftigung ein anderes Beispiel einer der grossen und neuzeitlichen deutschen Bahnhofsanlagen, den noch in Ausführung begriffenen neuen *Stuttgarter Hauptbahnhof* unsern Lesern vor, ebenfalls anhand des genannten Prachtwerkes von Oder. Auch hierfür verdanken wir den Bildstock zu Abb. 1 (Geleise-Schema) der Gefälligkeit des Verlages, während wir in Abb. 2 u. 3 (S. 170 u. 171) Reproduktionen nach einer der lithogr. Tafeln des Buches zeigen. Trotz der Verkleinerung lässt unsere Reproduktion erkennen, welche Genauigkeit und Sorgfalt der Verlag auch diesem Teil des Werkes hat angedeihen lassen, und jeder Eisenbahn-Fachmann, befasse er sich mit Bau oder Betrieb, wird erkennen, dass hier ein für ihn geradezu unentbehrliches Lehr- und Nachschlagewerk vorliegt. Fügen wir noch die Namen der grossen Bahnhöfe bei, die in der hier veranschaulichten Darstellungsweise auf den gefalteten Tafelbeilagen in Oders Buch enthalten sind: *Berlin* [Schles. Bhf., Anhalterbhf., Bhf. Rennbahn Grunewald, Abstellbhf. Grunewald, Betriebsbhf. Grunewald der Hochbahngesellschaft], *Hamburg*, *Altona*, *Lübeck*, *Düsseldorf*, *Coblenz*, *Wiesbaden*, *Frankfurt a. M.*, *Darmstadt*, *Heidelberg* (neuer Durchgangs-Hbhf.), *Cassel-O*, *Saalfeld a. S.*, *Chemnitz*,

¹⁾ Verlag von Wilh. Engelmann, Leipzig u. Berlin. Preis 31 M., geb. 34 M.

Halle, *Dresden H. B.*, *Nürnberg*, *Neuss*, *Salzburg*, *Skalmierzyce* (deutsch-russischer Uebergangsbhf.), *Kopenhagen H. B.*, *Central-Station Glasgow*, *Waverly-St. Edinburgh*, *New York-Pennsylvania* und *Grand Central Terminal* (Etagenbhf.). An Textfiguren, teils massstäbliche, teils Schemata, enthält der Band 539, eine stattliche Zahl.

Ueber den neuen Stuttgarter Hauptbahnhof äussert sich Oder in seinem Buche u. a. wie folgt: „... Der neue Bahnhof wird — wie der bestehende — ein Kopfbahnhof. Von Norden her kommt über Feuerbach die Linie von Osterburken (Berlin); sie nimmt unterwegs die Strecken von Bruchsal (Frankfurt) und von Calw auf, dient also dem Zugverkehr dreier Richtungen. Ihre Fortsetzung nach Süden bildet die Bahn über Cannstatt, die sich in die Strecken



Abb. 10. Balkone der Krankenzimmer an der Südost-Front.

nach Ulm, Nördlingen, Crailsheim und Tübingen spaltet. Schliesslich mündet noch die Bahn von Böblingen ein. Stuttgart ist Endbahnhof für den grössten Teil aller Züge; doch gehen viele Fernzüge der Richtung Feuerbach—Cannstatt durch, ebenso einzelne Züge Cannstatt-Cannstatt (Berlin-Tübingen-Stuttgart-Nürnberg-Crailsheim-Zürich), sowie Feuerbach-Böblingen (Berlin-Mailand).

Die Streckenbelastung durch Schnell- und Personenzüge betrug im Sommer 1912 werktäglich:

Feuerbach-Cannstatt durchlaufd.	16 Züge	Cannstatt-Feuerbach durchlaufd.	15 Züge
von Feuerbach endigend	45 "	nach Feuerbach beginnend	42 "
nach Cannstatt beginnend	70 "	von Cannstatt endigend	72 "
von Böblingen endigend	12 "	nach Böblingen beginnend	13 "
Böblingen-Feuerbach durchlaufd.	1 Zug	Feuerbach-Böblingen durchlaufd.	1 Zug

Wegen des starken Durchgangsverkehrs von Norden nach Süden sind die Ferngeleise von Feuerbach miteinander vertauscht und neben die entsprechenden Ferngeleise von und nach Cannstatt gelegt. Da ein Teil der Fernzüge von und nach Cannstatt und Feuerbach in Stuttgart endigt und entspringt, so sind im ganzen für diese beiden Richtungen 8 Bahnsteiggeleise (9 bis 16) vorgesehen¹⁾. Die übrigen 6 Geleise (1 bis 6) dienen dem Vorortverkehr und dem Verkehr von Böblingen. Unmittelbar vor den Bahnsteigen liegen drei Gruppen von Abstellgeleisen, in die Züge mit kurzen Wendezeiten zurückgesetzt werden können. Für Wagensätze, die längere Zeit in Stuttgart verbleiben, wird ausserhalb ein besonderer Abstellbahnhof angeordnet, auf dem sich auch die Lokomotivschuppen und Postladeanlagen befinden (vergl. Abb. 3 auf S. 176. Red.).

Der Ortsgüterschuppen und die Freiladageleise liegen seitlich von dem Personenbahnhof; sie sind durch zwei Güterverbindungsgeleise mit den benachbarten Stationen verbunden.

Bemerkenswert erscheint bei der Anlage die völlige Trennung des Nahverkehrs vom Fernverkehr, die gute Entwicklung der Geleise und die ausgiebige Verbindung zwischen Bahnsteigen und Abstellbahnhof. Auffallend ist dagegen das Fehlen durchgehender Weichenstrassen (Notverbindungen), wodurch die Beweglichkeit des Bahnhofs im Betrieb voraussichtlich beeinträchtigt werden dürfte.

Im Hinblick auf schweizerische Verhältnisse sei noch besonders aufmerksam gemacht auf die weitgehende Vermeidung schienengleicher Kreuzungen von Hauptgeleisen. Dies bedingte

Miscellanea.

Die elektrifizierte Zahnstangenbahn über den Usui-Pass in Japan. Die Hauptinsel des japanischen Reiches wird nördlich von Tokio von einer Bahn durchquert, die 120 km nordwestlich dieser Stadt den 940 m ü. M. gelegenen Usui-Pass mittels Zahnstange überschreitet. Von dieser im Jahre 1893 erbauten, 10 km langen Teilstrecke, die 560 m Höhenunterschied zu überwinden hat, sind 2,2 km Adhäsionsstrecke und 7,8 km Zahnradstrecke mit drei um 1/3 Teilung gegen einander verschobenen Abt'schen Zahnlamellen und 67‰ Maximalsteigung. Die Spurweite beträgt 1,06 m (japanische Normalspur). Die Unmöglichkeit, mit den vorhandenen Dampflokomotiven eine Steigerung des Zugverkehrs zu erzielen, sowie die Rauchplage in den engen Gebirgstälern und den Tunnels, von welch letzteren die Bahn auf einer 6,7 km langen Strecke nicht weniger als 26 direkt hintereinander durchfährt, gab Veranlassung zur Elektrifizierung der Bahn, die nun seit 1912 elektrisch betrieben wird.

Als Betriebsstrom dient Gleichstrom von 650 V Spannung, der den Lokomotiven mittels dritter Schiene zugeführt wird. Mit Rücksicht auf das enge Tunnelprofil waren sowohl die Verwendung einer höheren Betriebsspannung als die Anlage einer Oberleitung ausgeschlossen. Erzeugt wird die Energie in einer, drei vertikale Curtis-Dampfturbinen enthaltenden Zentrale als Drehstrom von 3600 V, der dann in zwei Unterstationen in Gleichstrom umgeformt wird. Die von der A. E. G. gelieferten zwölf dreischigen Lokomotiven sind für getrennten Adhäsions- und Zahnradbetrieb eingerichtet und mit zwei Motoren von je 350 PS bei 650 Uml/min ausgerüstet. Sie weisen 42 t Gewicht, 4,3 m Gesamtraststand und 9,66 m Länge über die Puffer auf. Auf 67‰ Steigung können sie einen 90 t schweren Zug mit 16 km/h Geschwindigkeit befördern. Die „Rev. Gén. des Chemins de fer“ vom Juli 1914 enthält eine ausführliche Beschreibung der Bahn und ihrer Einrichtungen.

Telephonkabel London-Liverpool. Die Steigerung des Telephonverkehrs zwischen London, Birmingham und Liverpool, sowie die wachsenden Schwierigkeiten, neue Tracés für die Anlage

oberirdischer Telephonleitungen ausfindig zu machen, hat das englische Post-Office veranlasst, eine Kabelverbindung zwischen diesen drei Städten einzurichten. Für diesen Zweck ist ein rund 320 km, aus Betonblöcken mit 85 cm Röhrendurchmesser zusammengesetzter Kabelkanal angelegt worden, der auf einzelnen Strecken bis sechs Kabel enthalten wird. An den alle 160 m vorgesehenen Spleisstellen sind Kabelbrunnen eingebaut; alle 4 km ist ein solcher Brunnen zur Aufnahme der Pupinspulen geräumiger gestaltet. Vorläufig ist auf der ganzen Strecke ein Kabel mit Luftisolierung mit 52 Adernpaaren gelegt worden, die Kupferdurchmesser von 2,0 bis 3,5 mm aufweisen. Das Kabel ist durch einen 4 mm starken Bleimantel geschützt und hat über diesen einen Durchmesser von 74 mm. Es wurde im Juli letzten Jahres in Betrieb genommen und bildet die längste Telephonverbindung durch Kabel in Europa.

Wie unsern Lesern z.T. bekannt sein dürfte, soll in nächster Zeit auch zwischen Zürich und Basel eine unterirdische Telephonlinie eingerichtet werden. Wir hoffen, in Bälde näheres darüber berichten zu können.

Isolierung von Aluminiumdraht durch Elektrolyse. Für Magnetspulen, die einer hohen Temperatur ausgesetzt werden, sind die üblichen organischen Isoliermittel ungeeignet, während anderseits z. B. die Isolierung durch Asbestumspinnung zu viel Raum

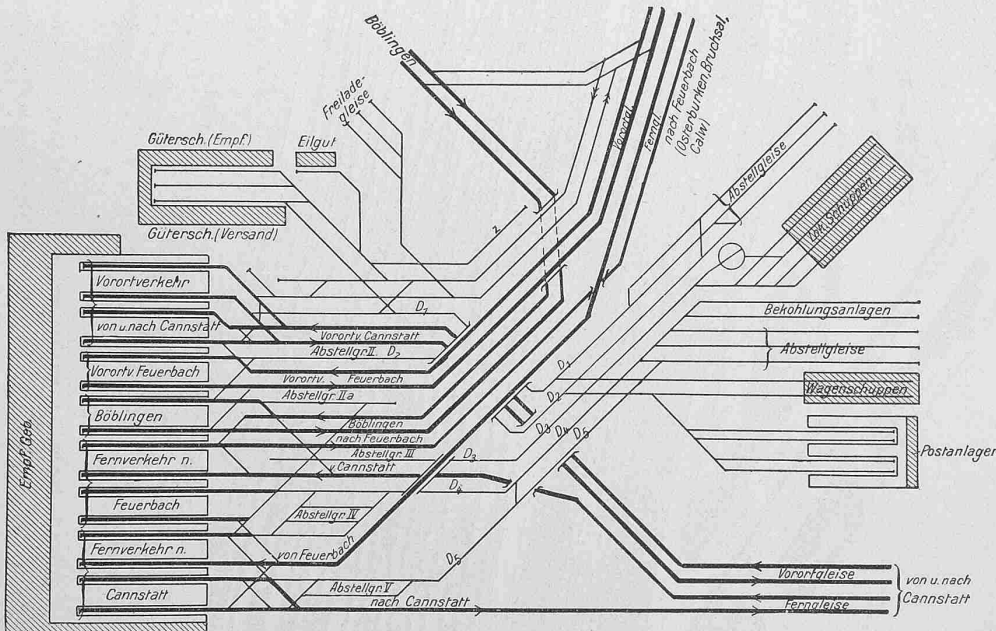


Abb. 1. Geleise-Schema des neuen Hauptbahnhofs Stuttgart. — Aus: „Handbuch der Ingenieurwissenschaften, Grosse Personenbahnhöfe usw.“, bearbeitet von Prof. M. Oder †, Danzig. — Verlag Wilh. Engelmann, Leipzig u. Berlin.

eine grosse Zahl schiefer Ueber- und Unterführungen von Geleisen, die fast durchwegs in Eisenbeton ausgeführt wurden. An die Ausfahrt nach Cannstatt (Abb. 3, unten rechts) schliesst sich unmittelbar der viergeleisige Rosensteintunnel an, den Obering. H. Siegerist im letzten Bande der „Schweiz. Bauzeitung“ samt der benachbarten Neckarbrücke beschrieben hat.

Wir können, wie gesagt, wie dies Dipl.-Ing. Sommer schon getan, auch unsererseits allen schweizerischen Eisenbahntechnikern die Anschaffung von Oders „Handbuch“ nur bestens empfehlen.

¹⁾ Der Entwurf für die Geleiseanordnung stammt von Baurat Mühlberger.

