

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 71/72 (1918)
Heft: 22

Wettbewerbe

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: 16.03.2025

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

kurzer Bericht in der „Z. d. V. D. I.“ vom 26. Oktober Auskunft. Von den dort aufgeführten 36 Arbeitsausschüssen haben einzelne ihre Arbeit abgeschlossen, so der Ausschuss für *Normaldurchmesser* mit der bereits ausgegebenen D I-Norm 3, der Ausschuss für *Zeichnungen* und der Ausschuss für *Gewinde*. Die wichtige Frage der Gewinde ist dadurch zu einer wirtschaftlich befriedigenden Lösung gebracht worden, dass in Zukunft nur noch das Witworth- und das S I-Gewinde als normal gelten. Eine umfangreiche abgeschlossene Arbeit liegt ferner in dem vom Verein Deutscher Motorfahrzeug-Industrieller zusammen mit der Verkehrstechnischen Prüfungskommission geschaffenen sogenannten *V. P. K. Normalien für den Kraftwagenbau* vor. Laufende Mitteilungen über den Fortgang der Arbeiten des Normenausschusses sollen fortan in der vom Verein deutscher Ingenieure herausgegebenen neuen Monatschrift „Der Betrieb“ gemacht werden.

Das Basler Münster-Photographien-Werk (vergl. S. 126), dessen Zustandekommen hauptsächlich Herrn Dr. Jules Coulin zu verdanken ist, kann vom 27. November bis 5. Januar 1919 besichtigt werden im Kunstgewerbemuseum der Stadt Zürich.

Zugleich sind dort die Entwürfe zu dem *Arbeiter-Wohnhaus-Wettbewerb* ausgestellt, dessen Ergebnis wir auf Seite 214 in letzter Nummer mitgeteilt haben.

Verein deutscher Ingenieure. Die auf den 1. und 2. Dez. angesetzte 59. Hauptversammlung des Vereins, deren Programm wir auf Seite 163 dieses Bandes mitteilten, ist auf unbestimmte Zeit verschoben worden.

Nekrologie.

† F. Leiber. Nach kurzer heftiger Krankheit ist in der Morgenfrühe des letzten Sonntags im blühenden Alter von kaum 33 Jahren unser erster Zeichner, Herr Fritz Leiber, von uns geschieden. Bald nach vollendeter Schulzeit kam er, mit 15 Jahren, zu uns auf die „Bauzeitung“, wo er das technische Zeichnen erlernte; durch ausdauernden Fleiss brachte er es darin zu einer wahren Meisterschaft. Was alle seine Arbeiten auszeichnete, mochten sie Architektur- oder Bauingenieur-Werke, Maschinen- oder theoretische Konstruktionen betreffen, war neben peinlicher Genauigkeit die für die Zwecke der Verkleinerung notwendige Klarheit und verständnisvolle Hervorhebung des Wesentlichen. Nicht nur die schönsten der Strichzeichnungen in der „Bauzeitung“, auch z. B. die neuen Musterblätter der zeichnerischen Normalien des S. I. A. und manche andere Präzisionsarbeit für uns nahestehende Kollegen sind von seiner Hand. Wer immer mit Leiber zu tun hatte, wird mit uns seinen frühen Heimgang betrauern und wird ihm wie wir ein dankbares Andenken bewahren. A. Jeger.

Konkurrenzen.

Schulhausbauten und öffentliche Anlage auf dem Milchbuck in Zürich (Seiten 37, 116 und 176). In diesem auf Zürcher Architekten beschränkten Wettbewerb sind rechtzeitig 52 Entwürfe eingegangen. Das Preisgericht wird voraussichtlich nicht vor Mitte Dezember zu deren Beurteilung zusammentreten können.

Literatur.

Gutachten über das Projekt der S. B. B. vom Juni 1916 zur Erweiterung des Hauptbahnhofes Zürich, erstattet im April 1918, im Auftrag des Regierungsrates des Kantons Zürich und des Stadtrates von Zürich durch Prof. W. Cauer (Charlottenburg), Dr. Ing. C. O. Gleim (Hamburg) und Prof. Dr. K. Moser (Zürich). Ein Textband (Aktenformat) mit 9 Geleiseskizzen und eine Mappe mit 26 Faltplänen. Zu beziehen beim Verlag Rascher & Cie., Zürich, für 20 Fr.

Wir beeilen uns, unsere Leser auf das Erscheinen dieses ausserordentlich reichhaltigen und wertvollen Gutachtens aufmerksam zu machen. Wir werden noch wiederholt Gelegenheit haben, auf dessen Inhalt zurückzukommen, empfehlen aber Anschaffung und Studium der Arbeit heute schon und eindringlich Allen, die sich für die Zürcher Bahnhof- und Stadterweiterungsfragen interessieren. Unter Hinweis auf unsern Hauptartikel in dieser Nummer geben wir nur die Schlussfolgerungen des Gutachtens nachstehend

wieder; die bezügl. Fragestellung geht ohne weiteres aus den Antworten der Experten hervor, die sich über das Erweiterungsprojekt S. B. B. 1916 (siehe Bd. LXVIII, S. 230 bis 233) wie folgt äussern:

„Zu Frage 1: Das von den S. B. B. für die Erweiterung des Hauptbahnhofes Zürich vorgelegte Projekt (1916) weist zwar eine Reihe von wesentlichen Verbesserungen gegenüber dem jetzigen Bahnhof auf; es genügt aber im ganzen nicht dem gegenwärtigen und in absehbarer Zukunft zu erwartenden Verkehr und den Anforderungen, die an einen modernen Bahnhof in Bezug auf Sicherheit und Leistungsfähigkeit, sowie zur Wahrung der städtebaulichen Interessen gestellt werden müssen.

Zu Frage 2: Die Gruppierung der Streckengeleise bei der Einführung in den Personenbahnhof Zürich ist im Hinblick auf den durchgehenden Verkehr und die spätere Erweiterungsmöglichkeit nicht zweckmässig.

(Frage 3 wird nach Frage 7 behandelt.)

Zu Frage 4: Die Anordnung der Anlagen für den Personen-, Gepäck-, Güter-, Zoll- und Postverkehr mit den zugehörigen Zufahrt- und Rangiergeleisen ist, wie schon aus der Beantwortung der Frage 1 hervorgeht, nur zum Teil zweckentsprechend.

Zu Frage 5: a) Die vorgesehene Anlage des Empfangsgebäudes und der Perrons ist weder zweckmässig, noch für absehbare Zeit genügend. b) Ja, es sind im Personenbahnhofs starke Hemmungen und Stauungen der Reisenden und des Gepäckverkehrs zu erwarten. c) Durch Hebung der Geleise, durch die Anlage eines Untergeschosses für die Unterbringung und den Transport des Gepäcks und eines Personentunnels für den Ausgang der ankommenden Reisenden lassen sich wesentliche Verbesserungen erzielen, aber nicht unter Beibehaltung des alten Aufnahmegebäudes.

Zu Frage 6: Ja, es empfiehlt sich, das heutige Aufnahmegebäude zu beseitigen und durch ein organisch mit der Perronhalle verbundenes Gebäude zu ersetzen. Für dieses Gebäude wird auf das Expertenprojekt (Bl. I, VI bis X, sowie auf Abschnitt II des Gutachtens) verwiesen.

Zu Frage 7: Der Ankauf weiterer Liegenschaften ist aus den verschiedenen Gründen nicht nur empfehlenswert, sondern notwendig: 1. Um die Breite des Perrons zu vergrössern und um alle Geleise an den Kopfperron zu führen; 2. um das Aufnahmegebäude auskömmlich und würdig gestalten zu können; 3. um südlich des Aufnahmegebäudes einen besondern Ankunftsvorplatz zu schaffen; 4. um den Eilgut- und Postbahnhof leistungsfähig ausbauen zu können.

Zu Frage 3: Die Anordnung des Rangierbahnhofes ist für seine eigenen Aufgaben und für seine Verbindung mit dem Personenbahnhof und der Eilgutanlage, sowie im Hinblick auf den Einfluss, den seine Lage und Gestalt auf den Personenbahnhof hat, im allgemeinen zweckentsprechend. Es empfiehlt sich aber, den Bahnhof nach dem Expertenprojekt mit umgekehrter Richtung des Stationsrangierens und dadurch kürzer und breiter anzuordnen, zugleich höher zu legen und die Durchschneidung durch die Personenhauptgeleise zu beseitigen, und zwar hauptsächlich aus folgenden Gründen: 1. Um seine Leistungsfähigkeit zu erhöhen; 2. Um die Streckeneinläufe und Anschlüsse zu verbessern; 3. Um für die Entwicklung des Abstellbahnhofes mehr Platz zu gewinnen.

Im Anschluss hieran wird dringend empfohlen, das Gelände für eine etwa künftige erforderliche Erweiterung der Ortsgüteranlagen auf der Nordseite des Rangierbahnhofes schon jetzt sicherzustellen.

Zu Frage 8: Die Zufahrtverhältnisse zum Personen-, Zoll-, Post- und Eilgut-, sowie zum Güter- und Rohmaterialienbahnhof lassen sich verbessern.

Zu Frage 9: Das von den S. B. B. vorgelegte Projekt gestattet die Anlage eines Binnenschiffahrt-Hafens in der Nähe von Zürich. Durch dasselbe wird die Verbindung des letzteren mit dem Zürichseebecken in dem Falle erschwert, als diese Verbindung durch den Schanzengraben gelegt werden soll.

Zu Frage 10: Die Experten haben Anlass, folgende besonderen Anregungen zu geben:

A) Statt des verbesserten Kopfbahnhofes einen *Durchgangsbahnhof* nach dem beigefügten Projekt anzustreben.

B) Als Variante zu den beigefügten Projekten die *Sihltalbahn* und *Uetlibergbahn an den Personenbahnhof heranzuführen*.

Begründung zu A: Die im Unterabschnitt II, D, 5 ausführlich erörterten Betrieb-Vorteile eines Durchgangsbahnhofes sind, kurz zusammengefasst, die folgenden: