

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 71/72 (1918)  
**Heft:** 23

## Inhaltsverzeichnis

### **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:** 14.03.2025

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

INHALT: Die Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich. — Das Theater in Langenthal, Kanton Bern. — Architektur-Aesthetik. — Miscellanea: Steinene Linthbrücke der S. B. B. Eine Maschine zum Bohren von Erdlöchern für Masten. Ein grosses Wasserkraftwerk am Duero. — Nekrologie: M. Deprez. A. Bolliger. — Literatur: Theorie

und Praxis. Der Bau von Schiffen aus Eisenbeton. Literarische Neuigkeiten. — Konkurrenzen: Eisenbahnbrücke bei den Arsta-Inseln in Stockholm. — Vereinsnachrichten: G. e. P.: Maschineningenieur-Gruppe; Stellenvermittlung.

Tafeln 15 und 16: Das Theater in Langenthal, Kanton Bern.

Band 72.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 23.

## Die Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich.

(Fortsetzung von Seite 218.)

### II. Das Projekt Sommer für Sihlverlegung und Vereinigte Personenbahnhöfe.

In seinem Bericht 1918 sagt das Preisgericht für den Wettbewerb Gross-Zürich (Seite 14 u. ff.): „dass ein Kopfbahnhof in Zürich, ebensogut wie an andern Orten mit grossem Verkehr, dem Fernverkehr dienen kann. Da das Preisgericht aber zum Schlusse kommt, dass der Vorort-Verkehr in Zürich in Zukunft nur auf einem Durchgangsbahnhof abgewickelt werden kann, liegt es nahe, die Untersuchungen auch darauf auszudehnen, ob an der Kopfform für den Fernverkehr, der zumeist durchgehender Verkehr ist, festzuhalten sei. Wenn das Preisgericht mit seinem Vorschlag (Typ C, vergl. S. 218 letzter Nr., Red.) in einen gewissen Gegensatz zu den bisher bei den massgebenden Stellen bestehenden Auffassungen tritt, so darf folgendes nicht ausser Acht gelassen werden: Der Wettbewerb — und das ist sein nicht zu unterschätzender Erfolg — hat deutlich gezeigt, dass die Verwirklichung der Schiffahrt die Ableitung der Sihl in den See als ratsam erscheinen lässt. Erst hierdurch wird der Weg frei für die Führung der Linien zum Durchgangsbahnhof, zunächst für den Vorort-Verkehr, vielleicht aber auch für den Gesamtverkehr.“ (Wir unterstreichen, Red.)

Und weiterhin: „Von grundsätzlicher und für die künftige Stadtentwicklung ausserordentlicher Bedeutung sind die Vorschläge, die dahin zielen, den bisherigen Kopfbetrieb der Vorortlinien durch einen Durchgangsbetrieb zu ersetzen. Insbesondere sind in dieser Beziehung die Entwürfe Nr. 6 und 18 beachtenswert . . . , in dem Vorschlage, die linksufrige Zürichseebahn von Thalwil über den neuen Bahnhof Enge durch das Sihlbett unter dem Hauptbahnhof hindurch und, die Limmat überquerend, nach dem Bahnhof Letten zu führen und dort zusammenzuschliessen mit der rechtsufrigen Zürichseebahn, der Vorortlinie nach Oerlikon und der Vorortlinie ins Limmattal.“ Immerhin wird die Ablegenheit des Hauptknotenpunktes im Letten als erheblicher Mangel der Entwürfe Nr. 6 und 18 bezeichnet und weiter erklärt:

„Bei den gegebenen örtlichen Verhältnissen und besonders mit Rücksicht darauf, dass der Vorort-Verkehr gegenwärtig sich erst in einem gewissen Anfangstadium der Entwicklung befindet, wäre eine Lösung erwünscht, bei

der der Hauptknotenpunkt des Vorort-Verkehrs mit dem Hauptbahnhof des Fernbahnnetzes zusammenfiel, damit der Vorort-Verkehr auf den Ferngeleisen abgewickelt werden kann.“ Endlich folgt dann, als Quintessenz der Wettbewerbs-Vorschläge, der in unserer „Einführung“ erwähnte und im Schema als Typ C skizzierte Vorschlag des Preisgerichts 1918.<sup>1)</sup>

Es sind jetzt genau 20 Jahre verflossen, seit Ingenieur Hermann Sommer, gegenwärtig in St. Gallen, seine Projekte für die Ableitung der Sihl (nicht in das ganz untiefe Wollishofer Seebecken, sondern richtigerweise nach Alt-

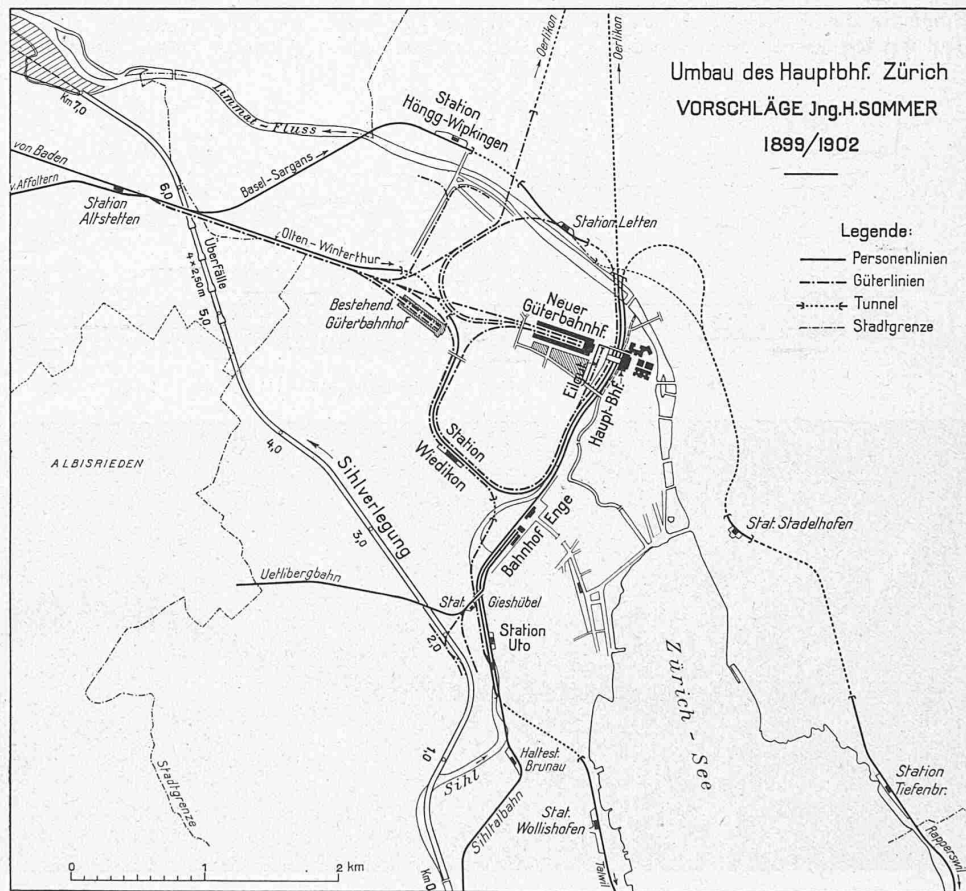


Abb. 7. Uebersichtsplan der Projekte H. Sommer. — Masstab 1 : 50 000.

stetten) zwecks Freimachung des Weges für die Führung der Bahnlinien zu einem zentralen Durchgangsbahnhof aufstellte und den zuständigen Behörden einreichte. Sie wurden später auch in einem Vortrag im Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein erläutert, unter gebührender Verdankung als „ernste und fleissige Arbeit der Beachtung der interessierten Kreise wie der Technikerschaft“ empfohlen<sup>2)</sup> und — ad acta gelegt. Nachdem nun heute die Sommersche Idee durch den Bericht des Preisgerichts 1918 eine so

<sup>1)</sup> In dem Zitat dieses Vorschlages auf Seite 218 letzter Nummer ist eine, leider erst zu spät entdeckte, sinnstörende Satzverstellung unterlaufen. Wir bitten dort in Spalte rechts, 10. Zeile von oben, die Worte: «samt der rechtsufrigen Seelinie durch» einfach streichen zu wollen. Sie gehören in die 11. Zeile hinter das Wort «Sihlbett», sind aber im Zusammenhang unserer «Einführung» an jener Stelle ohne Bedeutung. Red.

<sup>2)</sup> Vergl. Referat in Bd. XLI, S. 205 (vom 2. Mai 1903).