

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 95/96 (1930)
Heft: 2

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: 02.04.2025

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

INHALT: Die Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich der S. B. B. — Wettbewerb für ein Verwaltungsgebäude der Kantonalbank in Solothurn. — Neue Normen im deutschen Brückenbau. — Die Wohnung für das Existenzminimum. — Nekrologe: Henry Baudin. — Mitteilungen: Die Ueberleitung des Cadlimobaches in den Ritomsee. Verbreitung des Telephons. Porenloser Beton System Dr. Emperger. Die

Wohnung für das Existenzminimum. Eidgen. Technische Hochschule. Basler Rheinhafenverkehr. Projekt einer Untergrundbahn in Rom. — Wettbewerbe: Bebauungsplan für die rechtsufrigen Quartiere in Genf. Neues Aufnahmegebäude für den Bahnhof Neuenburg. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine: Zürcher Ing- und Arch.-Verein. Technischer Verein Winterthur. Gesellschaft ehem. Studierender.

Band 95

Der S. I. A. ist für den Inhalt des redaktionellen Teils seiner Vereinsorgane nicht verantwortlich. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 2

Die Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich der S. B. B. (Fortsetzung von Bd. 93, S. 124)

Als wir vor bald Jahresfrist unsere Leser über den Stand dieser Angelegenheit unterrichteten, lag die Notwendigkeit vor, eine ernstlich drohende Störung der normalen Entwicklung durch die breit angelegte, ja bis in technische Kreise vorgetriebene öffentliche Propaganda für ein „Projekt Gull“ zu verhindern.¹⁾ Deshalb war damals das Hauptaugenmerk auf die Charakteristik jener privaten Projektstudie und ihrer offenbaren Mängel gerichtet, technische wie wirtschaftliche Mängel, die es den verantwortlichen Bahnorganen verboten, es gegenüber ihren eigenen Plänen ernstlich in Betracht zu ziehen. Das schloss seine gründliche Prüfung natürlich nicht aus; im Gegenteil, jene Prüfung hatte den Nachweis zu erbringen und die Behörden von Stadt und Kanton Zürich davon zu überzeugen, dass die amtlichen Pläne in jeder Hinsicht den Vorzug verdienen und ungestört weiterverfolgt werden müssen. Heute, da die damals drohende Gefahr nicht mehr besteht, können wir uns der gründlichen Darstellung des gross angelegten Projektes der S. B. B. zuwenden, das von den kantonalen und städtischen Behörden in seiner Gesamtanlage grundsätzlich schon 1924, und 1928 für die erste Etappe seiner auf viele Jahre sich erstreckenden Durchführung auch im Einzelnen in aller Form genehmigt worden ist. Wir stützen uns im folgenden auf Pläne und Mitteilungen der Organe der Generaldirektion und der Kreisdirektion III der S. B. B., insbesondere des Projektverfassers Obering. A. Acatos und des Bauleiters, Ing. W. Wachs in Zürich, denen wir für ihre Auskunft auch an dieser Stelle danken.

Ueber die Verkehrsentwicklung des Hauptbahnhofs Zürich unterrichtet nebenstehende graphische Darstellung (Abb. 1), in der auch die Bevölkerungskurve der Stadt eingetragen ist. Charakteristisch ist dabei, dass während der Jahre 1925 bis 1928 Bevölkerung und Reisendenzahl ziemlich gleich stark, nämlich um etwa 3,3% im Jahr gestiegen sind, wogegen der Güterverkehr in der gleichen Zeitspanne um etwas über 10% im Jahr, also mit dreifacher Intensität angewachsen ist. Das bedeutet für die S. B. B. die Notwendigkeit, für die Bewältigung dieses sehr beträchtlichen Güterverkehrs von ungefähr 4000 Wagen im Tagesmittel besorgt zu sein, ganz abgesehen davon, dass der Ausbau des Güterbahnhofs unter Verschiebung nach Westen dem Ausbau des Personenbahnhofs zeitlich vorangehen muss, um für diesen den nötigen Raum frei zu bekommen. Da aber die bisherigen Bahnsteiganlagen des Personenbahnhofs bereits an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt sind, ergibt sich die weitere Notwendigkeit, die Bahnsteiganlagen durch ein *Provisorium* sofort zu erweitern, und zwar ausreichend für solange, als der Ausbau des Güterbahnhofs dauern wird, d. h. für schätzungsweise 15 bis 20 Jahre. Alsdann erst kann der gründliche Umbau des Personenbahnhofs, sei es als Kopf- oder als Durchgangsbahnhof, in Angriff genommen werden.

Schon im Jahre 1924 hatten die S. B. B. ein Gesamtprojekt für den Umbau in fünf Bauetappen aufgestellt, die zeitlich aufeinander folgen. Diese Etappen seien hier kurz in Erinnerung gerufen, unter Beifügung der damals dafür veranschlagten Baukosten:

I. Bauetappe: Erstellung einer Lokomotiv-Remise an der Geroldstrasse, eines Postdienst- und Verwaltungsgebäudes am linken Sihlufer, Vermehrung der Bahnsteiggeleise

und der Abstellgeleise, Umbau des Aufnahmegebäudes. Damaliger Voranschlag 17 Mill. Fr.

II. Bauetappe: Direkter Anschluss der Linien von Oerlikon und der rechtsufrigen Zürichseebahn (Meilen-Rapperswil) an den Güterbahnhof. 13 Mill. Fr.

III. Bauetappe: Ausbau des Güter- und Rangierbahnhofs. 27 Mill. Fr.

IV. Bauetappe: Umbau der Abstell- und Ilgutanlagen, sowie Erstellung eines neuen zweispurigen Tunnels zwischen Zürich und Oerlikon. 45 Mill. Fr.

V. Bauetappe: Erstellung des eigentlichen Personenbahnhofs. Dabei ist bis nach Vollendung der IV. Etappe baulich die freie Entscheidung darüber gewahrt, ob man in V. Etappe den Personenbahnhof als Kopf- oder als Durchgangsbahnhof erstellen will, sei es als Hochbahnhof oder in tieferer Lage. (zwischen 50 und 100 Mill. Fr.)

Diese Etappen sind in den nachfolgenden Plänen (Abb. 2 bis 10) dargestellt; dabei sind in jeder Etappe die bei Baubeginn jeweils bestehenden und beizubehaltenden Geleise und Gebäude dünn, die in der betreffenden Etappe neu zu erstellenden Anlagenteile dick gezeichnet. Es ist klar, dass seit Aufstellung des Entwurfes bereits verschiedenes daran geändert worden ist, doch sind diese Aenderungen nicht wesentlicher Art. Bevor wir uns der Beschreibung der einzelnen Etappen zuwenden, seien noch die bisherigen Verhältnisse im Personenbahnhof im Vergleich zum Provisorium kurz geschildert.

Der bestehende Personenbahnhof weist elf Zugseleise auf; davon liegen zwei nicht an eigenen Bahnsteigkanten, werden aber doch wie die andern benützt. Auf diesen elf Geleisen wurden im Fahrplan 1927/28 172 ankommende und 169 abgehende, zusammen also 341 Züge innert 24 Stunden abgefertigt, wobei die Benützung zu den verschiedenen Tagesstunden stark verschieden ist. Die Belegung der einzelnen Hallengeleise bewegt sich zwischen 19 und 40 Zügen, wobei die kleinere Zahl für die beiden nicht an Bahnsteigkanten liegenden Geleise gilt. Auf dem einzelnen Bahnsteiggeleise wurden daher im Mittel $341 : 9 = 38$ Züge behandelt. Nach den Erfahrungen können Bahnsteiggeleise in Kopfbahnhöfen mit maximal 40 Zügen belegt werden. Es ergibt sich somit für

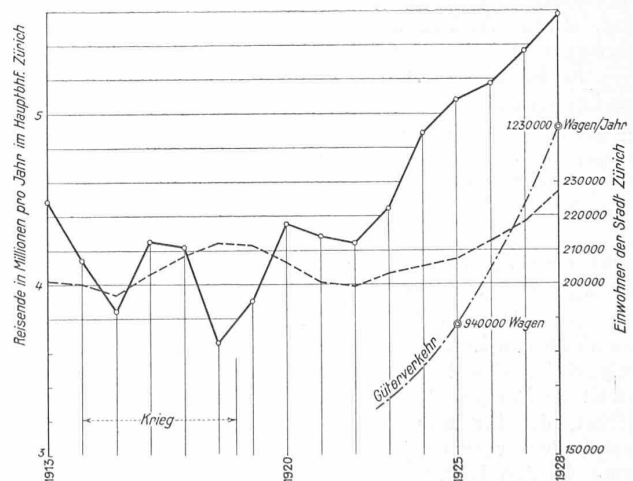


Abb. 1. Bahnverkehr und Bevölkerungskurve (gestrichelt) von Zürich.

¹⁾ Vgl. „S. B. Z.“ Bd. 93, Seite 117 (9. März 1929) mit vielen Plänen; ferner unter Zürcher Vereinsnachrichten, Seiten 61, 103 und 130 ebenda.