

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 66 (1948)  
**Heft:** 24

**Artikel:** Strassenbahn und Umbau des Hauptbahnhofes Zürich  
**Autor:** Fiedler, Karl  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-56734>

### **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:** 01.04.2025

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

Weiter sei festgestellt, dass die Stellung unseres Standes in der Öffentlichkeit von unserer Aktivität in den bestehenden Vereinen und politischen Parteien abhängt. Voraussetzung ist dabei eine gereifte politische Ueberzeugung und eine gründliche Kenntnis der Sache, für die man eintritt. Beides muss durch intensive Beschäftigung erarbeitet werden. Bei Problemen technischer Art kann der Ingenieur auf Grund seiner Fachkenntnis zutreffender urteilen; es bleibt ihm aber nicht erspart, in jeder einzelnen Sache sich ein eigenes umfassendes Urteil zu bilden. Was uns in der Öffentlichkeit fehlt, sind nicht die Organisationen, sondern die auf Sachkenntnis aufgebauten Ueberzeugungen und die Männer, die sie selbstlos zu vertreten bereit sind. Also liegt auch hier

wieder ein Problem der Selbsterziehung und der Lebensschulung vor.

Es will uns scheinen, dass diese Erziehungsarbeit in wesentlichen Teilen im Rahmen des S. I. A. geleistet werden könnte, so z. B. indem die älteren Mitglieder einen engeren Kontakt mit den jüngeren suchen, um ihnen in freundschaftlicher Form Lebenserfahrungen mitzuteilen und sie mit den Aufgaben und Schwierigkeiten der Männer an den führenden Posten bekannt zu machen. Gleichzeitig müsste auch von seiten der Schulen, vor allem der Hochschulen, die Aufklärung über Aufgabe, Stellung und Verhalten des Ingenieurs in der Praxis mit mehr Nachdruck und Hingabe gepflegt werden.

### Strassenbahn und Umbau des Hauptbahnhofes Zürich

DK 656.21 : 656.4(494.34)

In Nr. 18 der SBZ ist in den Bildern 44 bzw. 46 auf den Seiten 255 bzw. 257 eine mögliche Lösung für die Ausgestaltung des Bahnhofplatzes dargestellt. Vom Standpunkt des städtischen öffentlichen Verkehrs sind grundsätzlich zwei verschiedene Planungen möglich: Lösung 1 (Bild 1): Beibehaltung der heutigen Linienführung der Strassenbahn, also in der untern Bahnhofstrasse und in der Löwenstrasse mit je einer Doppelspur mit vierspurigen Haltestellen südlich und östlich des vorgesehenen Gepäckflügels des neuen Aufnahmegebäudes. Lösung 2 (Bild 2): vierspurige Gleisanlage in der Löwenstrasse mit drei oder vier doppelspurigen Haltestellen südlich und zwei doppelspurigen östlich des Gepäckflügels.

Bei beiden Ausbaumöglichkeiten ist noch berücksichtigt, dass für die im generellen Projekt 1946 wegfallende Strassenbahnschleife Gessnerallee<sup>1)</sup> Ersatz geschaffen werden muss durch Dienstgleise, die aus allen Richtungen das Wenden der Züge auf dem Bahnhofplatz ermöglichen. Dabei darf

daran erinnert werden, dass die Strassenbahn zu Gunsten des schienenfreien Verkehrs auf sehr wertvolle Gleisanlagen bereits früher verzichtet hat, nämlich 1931 auf die zweite Doppelspur gegenüber der Braustube Hürlimann (Viktoria), wo damals die Wagen der Limmattalstrassenbahn wendeten, 1932 auf das Stumpengleis am Bahnhofquai, ursprünglich Endhalt der Strassenbahn nach Höngg, und 1946 auf die Haltestellinsel vor dem ehemaligen Hotel Habis, die für Einsatzzüge und während der Landesausstellung wertvolle Dienste leistete. Uebrigens geschah das selbe auch am Paradeplatz (Stumpen vor Bankverein) und am Bellevue (Gleis im Utoquai). Bei allen Platzumbauten wurde seitens der Strassenbahn sorgfältig abgeklärt, welche Gleisanlagen unbedingt nötig sind und welche Mehrflächen dem allgemeinen Verkehr zur Verfügung gestellt werden können.

Die Vorteile der Lösung 1 (Bild 1) bestehen darin, dass durch die Dreiteilung der Haltestellen keine derselben überlastet und die Orientierung erleichtert wird. Nachteilig ist die grosse Entfernung vom Bahnhof der haltenden Züge der

<sup>1)</sup> Heutige Gleisanlage auf dem Bahnhofplatz siehe SBZ Bd. 113, S. 226\* (1939).

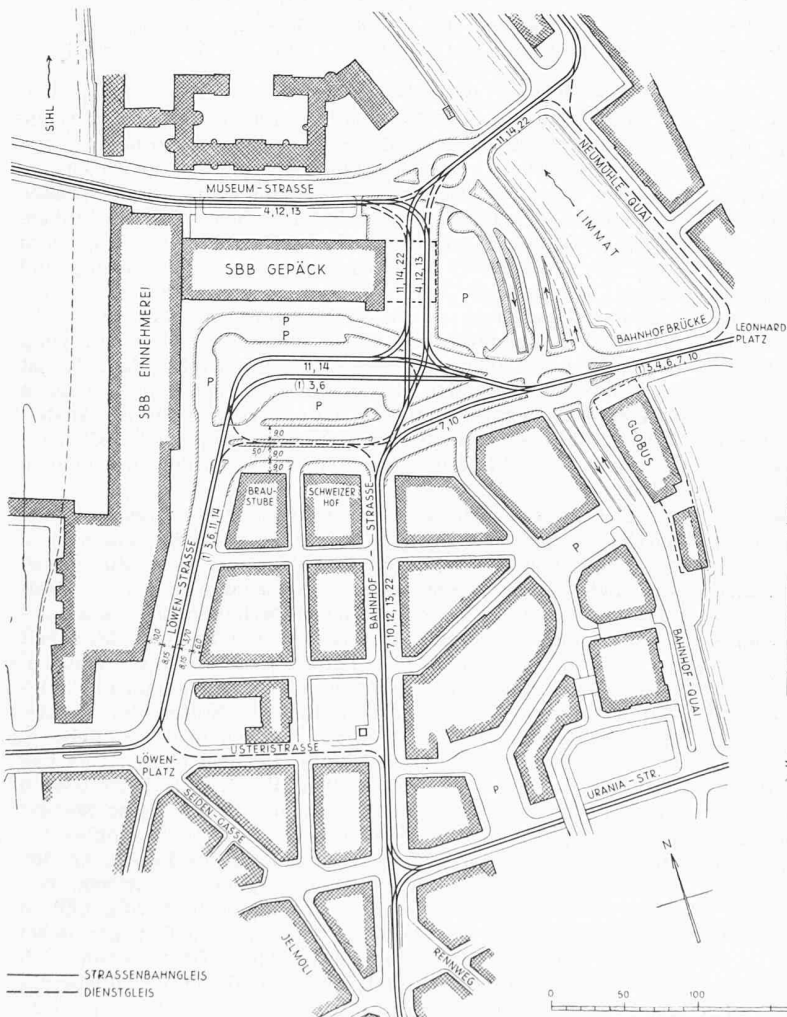


Bild 1. Zürich, Führung der Strassenbahn im Bahnhofgebiet, Vorschlag des Verfassers. Masstab 1 : 5000

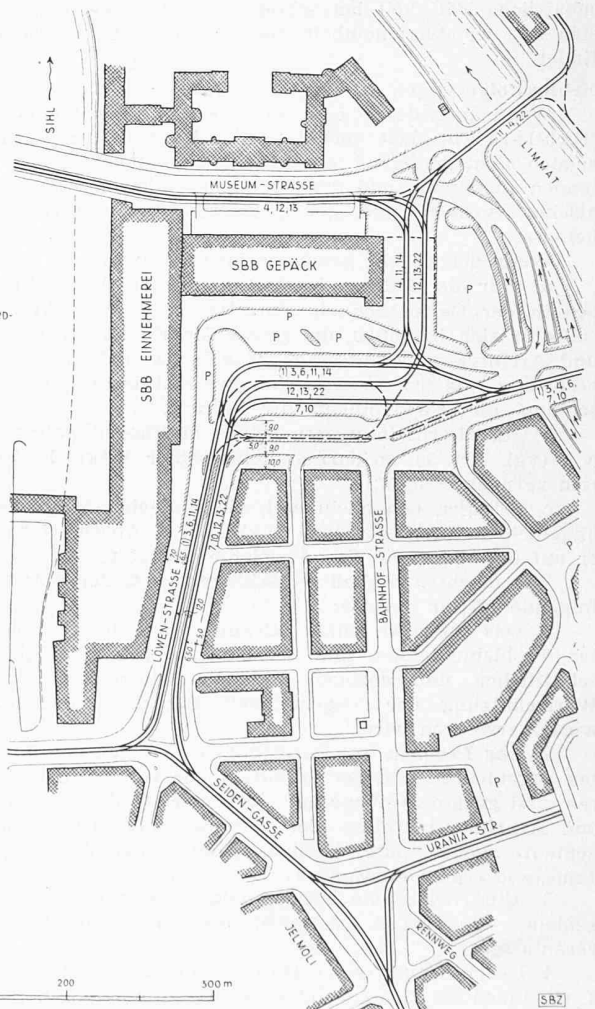


Bild 2. Ebenso, aber gemäss Vorschlag im generellen Projekt 1946



Bild 1. Die verstärkte Bronx-Whitestone-Brücke in New York (vgl. SBZ Bd. 115, S. 3, Bild 3)

Phot. R. A. Smith, New York

Linien 7 und 10, Richtung Leonhardsplatz. Für die entgegengesetzte Richtung wird diese Entfernung etwas geringer als heute, wo in der Bahnhofstrasse bis zur Schützengasse vorgefahren wird. Die Bahnhofstrasse wird gemäss Lösung 1 von den Haltestellen befreit; in der Löwenstrasse ist nur eine Doppelspur erforderlich, es entstehen keine Umwege und dadurch bedingte zusätzliche Fahrleistungen der Strassenbahn.

Die Linienverlängerungen von nur 150 m, wie sie bei der Führung der Linien 7, 10, 12, 13 und 22 durch die Löwenstrasse gemäss Lösung 2 entstehen, fallen schwer ins Gewicht. Die 300 m Mehrweg für Hin- und Rückfahrt bedingen einen Mehrzeitaufwand von 36 s, wozu noch eine Haltestelle mehr am Löwenplatz mit 30 s Haltezeit (Umsteigen) käme, zusammen eine Minute mehr Fahrzeit. Dies verlangt den Einsatz je eines weiteren Zuges, was jährlich eine Steigerung der Betriebskosten um fünfmal 120 000 Fr., das sind 600 000 Fr. verursacht.

Nachteilig bei der Lösung 1 ist, dass der Fussgänger zwischen der Haltestelle der Linien 7 und 10 und den übrigen Haltestellen bzw. dem Bahnhof eine Fahrbahn des Durchgangsverkehrs Bahnhofquai-Bahnhofplatz überschreiten muss. Aber es sind wohl nicht mehr als 10 bis 15 % der Fahrgäste, die mit der SBB weiterfahren. Immerhin wäre der Einbau einer Unterführung durchaus möglich. Das Umsteigen zwischen den Strassenbahn-Linien kann übrigens weitgehend vom Bahnhofplatz auf andere Plätze verlegt werden, z. B. von 7 und 10 am Leonhardsplatz in Linie 3 oder 6, am Paradeplatz in 12 oder 13. Ein zweimaliges Halten auf dem Bahnhofplatz ist nur für die Linie 14, gleich wie heute, nötig und auch für Linie 11 bei deren Führung durch die Stampfenbach- statt durch die Weinbergstrasse. Auf den Haltestellen kann der Linienbetrieb, wie er heute auf dem ganzen Netz üblich ist, beibehalten werden. Selbstverständlich kann auch bei nur einer Doppelspur in der Löwenstrasse keine Rede davon sein, dass die im Projekt 1946 vorgesehene Front des Aufnahmegebäudes auch nur um 1 m nach Osten vorgerückt würde, da sich die Stadt auch die viergleisige Möglichkeit unbedingt offen halten muss.

Die Führung der Strassenbahn durch die Löwenstrasse bedingt dort eine zweifache Doppelspur, damit ausser den zehn Linien auch noch Einsatzwagen verkehren können. Damit wird aber das Ueberqueren der Löwenstrasse für die Fussgänger fast unmöglich, trotz der vorgesehenen zwei Meter breiten Trennungseisen zwischen den beiden Gleispaaren. Selbstverständlich muss auf dem Löwenplatz oder in der Seidengasse für die fünf Bahnhofstrassenlinien eine Haltestelle angeordnet werden, denn ein Umsteigen nach Stauffacher oder Güterbahnhof vom Rennweg aus, wie auch umgekehrt, muss ermöglicht werden. Dem einzigen Vorteil, dass auch die Linien 7 und 10 nach Bild 2 näher beim neuen Aufnahmegebäude halten als in Bild 1, stehen die schwerwiegenden Nachteile gegenüber, dass die schon erwähnte Betriebskostenerhöhung entsteht, sowie ein fast unlösbarer Verkehrs-

knäuel bei der Einmündung der Löwenstrasse in den Bahnhofplatz. Eine Durchfahrt der schienenfreien Fahrzeuge ist nur möglich, wenn auf allen vier Spuren kein Strassenbahnzug verkehrt. Dazu kommt noch die kreuzende Ausfahrt von der Bahnhofsvorfahrt nach der Bahnhof- oder Walchebrücke. Die beiden Doppelspuren soweit auseinander zu schieben, dass dazwischen ein Personenauto anhalten könnte, geht kaum, da die Ecke des Gebäudeblockes Braustube zu weit vorsteht und ein genügendes Abbiegen der Gleise nicht erlaubt. Es ist auch zu berücksichtigen, dass die Weichen in einer Geraden liegen müssen, also vor einem Bogenanfang. Für die heutigen Linien würden drei doppelspurige Haltestellen durchaus genügen, dafür aber ist das eingezeichnete Dienstgleis vor dem Schweizerhof unentbehrlich.

Bild 2 zeigt den üblichen Linienbetrieb. Auch Richtungsbetrieb mit den Hauptrichtungen Paradeplatz/Kasernenquai-Stauffacher und Oerlikon/Escherwysplatz kann in Frage kommen. Welche Betriebsart vorteilhafter wäre, ist schwer zu sagen, möglich ist beides und auch beide grundsätzlichen Lösungen sind innerhalb der durch den SBB-Entwurf gegebenen Platzabgrenzungen ausführbar.

Als Strassenbahner glaube ich, dass mit Rücksicht auf Erstellungs- und Betriebskosten der Beibehaltung der Linien in der untersten Bahnhofstrasse der Vorzug gegeben werden sollte, verlangt doch die Freilegung der Seidengasse ungeheure Mittel und die damit verbundene Verlängerung der Linien Aufwendungen, die der Verzinsung von 12 Mio Fr. zu 5 % entsprechen!

Dipl. Ing. Karl Fiedler

## Der Umbau der Bronx-Whitestone Bridge

DK 624.53(73)

Ueber den in der zweiten Hälfte des Jahres 1946 unter Leitung der Ingenieure Madigan-Hyland, Shortridge Hardesty und O. H. Ammann durchgeführten Umbau der Bronx-Whitestone Bridge über den East-River in New York<sup>1)</sup> sind in Zeitschriften<sup>2)</sup> zwei Berichte erschienen, denen wir folgendes entnehmen:

Man entschloss sich beim ursprünglichen Projekt zu einer Ausführung mit nur vier Fahrbahnstreifen, um die durch eine Anleihe zu deckenden Kosten möglichst klein zu halten. Eine Ausbildung von sechs Fahrbahnstreifen hätte Mehrkosten von 3 Mio \$ verursacht. Man rechnete damit, dass die gewählte Fahrbahnbreite auf längere Zeit genügen und bei starker Verkehrssteigerung sich später ein weiterer Neubau rechtfertigen würde. Schon kurz nach der Verkehrseröffnung im April 1939 zeigte sich eine starke Verkehrszunahme; im Jahre 1940 passierten 6,4 Mio Fahrzeuge die Brücke und diese Zahl stieg im Jahre 1946 auf 8,6 Mio. Es war deshalb er-

<sup>1)</sup> Bronx-Whitestone-Brücke, SBZ Bd. 115, S. 1\* (6. Jan. 1940).

<sup>2)</sup> Stiffening the Bronx-Whitestone Bridge, «The Engineer» June 20 1947. — Widening and Stiffening Whitestone Bridge (E. L. Pavlo), «Engineering News Records», October 2, 1947.