

Objektyp: **TableOfContent**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **73/74 (1919)**

Heft 24

PDF erstellt am: **05.08.2024**

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

### **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*  
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, [www.library.ethz.ch](http://www.library.ethz.ch)

<http://www.e-periodica.ch>

INHALT: Die Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich. — Beitrag zur Berechnung von Stockwerkrahmen. — Elektromagnetische Reibungskupplung. — † Anatole Mallet. — Miscellanea: Das Stereo-photogrammetrische Aufnahme-Verfahren. „Pro Arte“, Basel. Kaltes Trockenverfahren. Amerikanische Einheitschiffe. Schweizerische Portlandzement-Industrie. Eigen. Technische Hochschule. — Konkurrenzen: Parlaments-

Gebäude für die australische Hauptstadt. Gebäude der kantonalen land- und hauswirtschaftlichen Schule in Flawil. Volkshaus auf dem Burgvogtei-Areal in Basel. — Literatur. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. Gesellschaft ehemaliger Studierender: Stellenvermittlung.

Band 74.

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

Nr. 24.

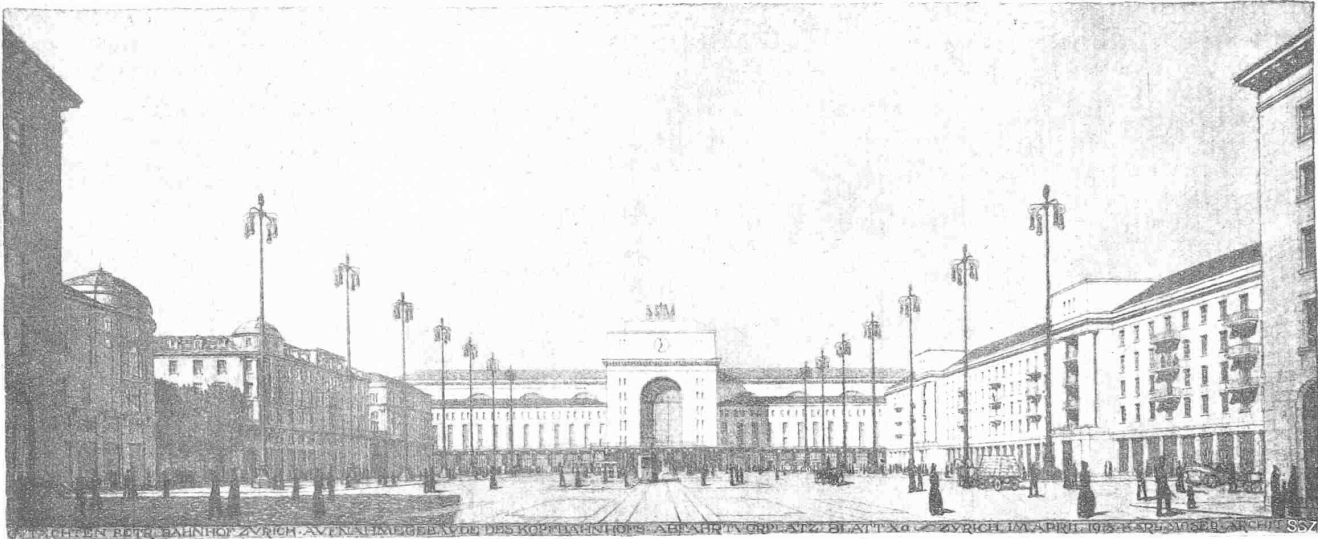


Abb. 28. Blick westwärts über den Abfahrt-Vorplatz des neuen Kopfbahnhofs; im Hintergrund der Haupteingang. — Arch. Prof. K. Moser, Zürich.

## Die Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich.

(Fortsetzung von Seite 283.)

Im Gegensatz zu dem in letzter Nummer besprochenen, von den Experten nur generell geprüften Durchgangsbahnhof jenseits der Langstrasse, haben sie gründlich bearbeitet einen verbesserten *Kopfbahnhof* und einen *Durchgangsbahnhof*, beide am *Westrand des heutigen Bahnhofplatzes*, und beide in Hochlage. Diese Entwürfe sind im Experten-Gutachten 1918 durch zahlreiche Schemata, Pläne und Bilder sowohl in eisenbahntechnischer wie in architektonischer Hinsicht eingehend dargestellt und im Textband ausführlich beschrieben. Wir müssen uns hier nur mehr andeutungsweise auf eine Wiedergabe weniger Pläne und Bilder beschränken und verweisen mit Nachdruck auf die ausserordentlich aufschlussreichen Ausführungen im Original.<sup>1)</sup>

Wie wir auf Seite 311 letzten Bandes (28. Juni 1919) angekündigt, haben die Experten Cauer, Gleim und Moser in Verbindung mit Ing. Prof. R. Petersen (Danzig) inzwischen (1919) ihre Studien erweitert. Sie sind dabei zu einer noch vollkommeneren Lösung, zu einem *Durchgangsbahnhof im Industriequartier* gelangt, den wir am Schluss unserer Darstellung ebenfalls zeigen werden. Dadurch erscheint ihr Durchgangsbahnhof-Vorschlag 1918 überholt, während für den *Kopfbahnhof* das nachstehend gezeigte Projekt (Abb. 26 bis 29) als nach Ansicht der Experten beste Lösung bestehen bleibt. Aus diesem Grunde, ferner weil die städtebaulichen Konsequenzen des Durchgangsbahnhofs in heutiger Geleiserichtung (Abb. 30 bis 33 auf Seiten 292 und 293) doch etwas bedenklich erscheinen, verlegen wir den Schwerpunkt unserer Besprechung der Experten-Vorschläge 1918 auf ihren *Kopfbahnhof*, dessen Verwirklichung vom Standpunkt der städtischen Interessen doch eher als wünschbar und erreichbar erscheint.

Das Geleiseschema haben wir in genereller Form als Abb. 20 auf Seite 79 letzten Bandes (22. Febr. 1919) bereits veröffentlicht; es sei hier darauf verwiesen. Abb. 26 auf nächster Seite zeigt den massstäblichen Plan, unter Beschränkung auf die vier Hauptgeleise-Gruppen, nämlich:

<sup>1)</sup> Zu beziehen für 20 Fr. bei Rascher & Cie., Zürich.

- I. Gel. 1 bis 5: von Schaffn. und Basel nach Gotthard bzw. Sargans.
- II. Gel. 6 bis 10: von Sargans und Gotthard nach Basel bzw. Schaffn.
- III. Gel. 11 bis 15: von Olten und Baden nach Winterthur bzw. Meilen.
- IV. Gel. 16 bis 20: von Winterthur und Meilen nach Olten bzw. Baden.

Alle Dienst- und Wartegeleise, diese zu drei, zwischen den vier Hauptgeleisebündeln liegenden Gruppen A, B und C zweckmässig vereinigt und wie die Lokomotiv-Geleise mit den äusseren Teilen des Bahnhofes durch Unterfahrung aller Hauptgeleise verbunden, sind in Abb. 26 weggelassen. Die Perrons liegen auf Kote 418,2 gegenüber der Höhe 411,0 des Bahnhofplatzes. Als Konstruktions-Grenzmasse verwendeten die Experten folgende: wegen der knappen Längen fast durchweg Weichen 1:8 (wie im Entwurf S. B. B.); Minimalradius in Hauptgeleisen des Bahnhof-Gebietes 250 m, sonst 300 m, Nebengeleise 180 m; grösste Neigung von Hauptgeleisen 10‰, nur bei der Oerlikoner-Linie 12‰, bei nur talwärts befahrenen Hauptgeleisen bis 25‰ (unter Beachtung des Fahrdienst-Regl. Art. 27, Abs. 3); grösste Neigung für Verbindungsgeleise zwischen Personen- und Abstellbahnhof bergwärts 20‰, talwärts bis 33 1/3‰; Perronkante 38 cm über SO. Als lichte Höhen gelten für Bahngeleise-Unterführungen 5,5 m, für Strassenunterführungen mit Tram 5,0 m, ohne Tram 4,2 m (Langstrasse 4,2 m); maximale Neigung für Strassenunterführungen 4‰. So viel über die technischen Verhältnisse, die sich, wie die ganzen Betriebsvorgänge, im Expertenbericht eingehend erörtert finden.

Von grösserem Interesse als die Geleiseanlagen sind für die Öffentlichkeit ihre Berührungspunkte mit der Bahn, also die Perronanlagen, das Aufnahmegebäude überhaupt, und schliesslich seine Stellung zu den für den Zu- und Abgang massgebenden vorhandenen Strassen, mit andern Worten: die Anpassung der Bahnanlagen an die Bedürfnisse des städtischen Fussgänger- und Wagen-Verkehrs.

Bei der *Perron-Anlage* haben die Experten der den Verkehr erleichternden möglichsten Trennung der abgehenden von den ankommenden Reisenden angestrebt. Diese Trennung spricht sich im ganzen Entwurf aus, in der zielbewussten Organisation des *Aufnahme-Gebäudes* im Innern, wie in der Platzbildung im Aeussern. Von den zahlreichen Grundrissen und Schnitten des Gebäudes geben wir hier nur den Schnitt in der Axe der Eintritt- und Schalterhalle