

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93/94 (1929)
Heft: 10

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: 23.12.2024

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

INHALT: Zur Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich. — Eisbildung auf dem st. gallischen Oberrhein. — Wasserversorgung und Kälte. — Druckluft-Sanatorium in Cleveland, U. S. A. — II. Weiskraftkonferenz vom 16. bis 25. Juni 1930 in Berlin. — Mitteilungen: Die Elektrifikation der Strecke Domodossola-Iselle der Simplonlinie. Umbau einer alten Bahnhofhalle in ein Variété-Theater. Heraklith-Bauplatten. Eine

unterirdische Strasse in Paris. Rhonekongress in Genf. Normalien des Vereins schweiz. Maschinen-Industrieller. — Nekrologe: Carlo Moleschott, Guido Hunziker, Heinrich Schättli, Paul Lincke. — Wettbewerbe: Neubau des Kunstmuseums in Basel. Kirche mit Kirchgemeindehaus in Zürich-Unterstrass. Strandanlage in Vevey-Corseaux. — Literatur. — Mitteilungen der Vereine. Vortrags-Kalender. S. T. S.

Band 93. Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur mit Zustimmung der Redaktion und nur mit genauer Quellenangabe gestattet.

Nr. 10

Zur Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich.

Von Ingenieur CARL JEGHER, Zürich.

Der Bahnhof einer Stadt ist eines ihrer lebenswichtigen Organe, wenn nicht das wichtigste schlechthin, und so spiegelt er in seiner Betriebsbelastung und im baulichen Wachstum naturnotwendig die wirtschaftliche Entwicklung des städtischen Gesamtorganismus mit ihren Krisen und Blütezeiten wider, mit der bekannten zeitlichen Verschiebung zwischen Ursache und Wirkung. Daraus erklärt sich, dass die Bahnhofnöte, die allüberall bestehen, jeweils von Zeit zu Zeit wieder als besonders akut empfunden werden und dann in den Brennpunkt des öffentlichen Interesses treten. So liegt auch in Zürich die letzte grosse Bahnhof-Diskussion um zehn Jahre zurück. Sie war aufgerollt worden durch das generelle Erweiterungsprojekt 1916 der S. B. B.¹⁾ und, im Zusammenhang mit dem Wettbewerb für einen Bebauungsplan für Gross-Zürich²⁾, durch die Experten-Berichte Cauer-Gleim-Moser und Petersen 1918 und 1919, über deren Ergebnis die „S. B. Z.“ umfassend berichtet hatte³⁾. Jene abklärenden Studien gipfelten in dem Vorschlag, für den Endausbau des Zürcher Personen-Hauptbahnhofs einen hochliegenden Durchgangsbahnhof ins Auge zu fassen, der gemäss Abb. 1 in den Stadtplan eingefügt werden könnte⁴⁾.

Nun ist, nach mehrjähriger Stille, in den letzten Wochen, allerdings nicht aus innerer Notwendigkeit sondern künstlich entfacht, die Zürcher „Bahnhoffrage“ mit einem Mal wieder zum Stadtgespräch geworden: ein „Projekt Gull“ ist als „Retter in der Not“ auf den Schild erhoben worden, nicht blos in der breiten Öffentlichkeit,

¹⁾ Veröffentlicht in „S. B. Z.“, Bd. 68, S. 230 (11. November 1916).

²⁾ Ergebnisse siehe „S. B. Z.“, Bd. 76, S. 111 ff. (Sept. 1920).

³⁾ Bd. 73, S. 77 (22. Februar 1919), bezw. Bd. 74, S. 281 ff. (Dezember 1919); Einführung dazu in Bd. 72, S. 216 (30. November), ferner S. 223 (7. Dezember 1918).

⁴⁾ Vgl. auch Plan des Tiefbauamtes (K. Hippenmeier), Bd. 75, S. 89 (21. Februar 1920).

sondern in aller Form von städtischen und kantonalen Behörden. Unsere Leser sind hierüber auf dem Laufenden durch die kurzen Mitteilungen auf den Seiten 58, 73 und 102; ausserdem sei verwiesen auf die Z. I. A.-Protokolle Seite 61 und 103. Gegenüber diesem Vorgehen haben wir von Anfang an schriftlich und mündlich unsere Bedenken geäussert. Dass diese Begeisterung für den einzig wahren Kopfbahnhof Gull leider am untauglichen Objekt sich entzündet, mussten die Teilnehmer an der Berner Konferenz vom 12. Februar erfahren. Am Schluss jener Konferenz erklärte nämlich der Autor dieses Kopfbahnhofs, er habe übrigens eine neue, bessere Idee und könne auch mit einem *Durchgangsbahnhof* dienen, wenn die S. B. B. dieses durchaus wünschten! —

Es ist wohl begreiflich, dass diese verblüffende Mitteilung aus dem Munde des vermeintlich grundsätzlichen Durchgangs-Gegners den guten Glauben seiner Sekundanten in peinlicher Weise erschüttert hat. Für die Sache selbst aber war seine Offenbarung ein Glück, denn nun ist der Weg wieder frei für ungestörte Förderung der dringend nötigen Bahnhofserweiterung durch die berufenen Fachleute. Dabei wird auch das Projekt Gull einer gewissenhaften, sachlichen Prüfung unterzogen, ungeachtet seiner offensichtlichen und schweren eisenbahntechnischen Mängel und des ganz unzulänglichen Kostenvoranschlags. Da hierüber nicht nur in der Öffentlichkeit, sondern auch in technischen Kreisen unrichtige Meinungen erweckt worden sind und zum Teil noch bestehen, seien im folgenden die Verhältnisse, wie sie tatsächlich liegen, gestützt auf aktentmässige Grundlagen klargelegt. Es geschieht dies im allgemeinen Interesse, weil der *Anstoss* zur Initiative Gulls, die in steigendem Masse sich *verschlechternden Verhältnisse des Strassenverkehrs* am Bahnhofplatz und um den Bahnhof herum, eine *Tatsache* ist, der die Behörden mit Recht die grösste Aufmerksamkeit schenken. Die Erklärung für die unnötige Hast der letzten Wochen liegt darin, dass behauptet und irriger Weise auch geglaubt worden ist, die Verbesserung des Strassen- und Platzverkehrs sei nur durch die sofortige Verwirklichung des „Projektes Gull“ (innert drei Jahren!) möglich, ferner, dass die Ausführung dieses Projektes durch die im Bau begriffenen neuen Geleise verunmöglicht werde. Nachdem nun die entstandene Aufregung sich wieder gelegt, der Kopfbahnhof-Verfechter selbst an der Berner Konferenz die Grundsätzlichkeit seines Standpunktes preisgegeben hat, knüpfen wir den Faden dort wieder an, wo wir ihn vor zehn Jahren verlassen.

*

Seit 1919 haben die S. B. B., unter Verwertung der erwähnten Experten-Vorschläge, die Frage weiter studiert. Es zeigte sich, nicht nur mit Rücksicht auf den sich ebenfalls stark entwickelnden Güterverkehr, sondern ebenso sehr auch wegen der organischen Zusammenhänge des Gesamtbahnhofs (der mit über 4 km Länge bis in die Station Altstetten sich erstreckt), dass ein etappenweiser, vorbereitender Ausbau auch der äusseren Bahnhofteile *notwendig*, und im Hinblick auf die sich nicht sprungweise sondern stetig entwickelnde Betriebsbeanspruchung auch *wirtschaftlich* das gegebene ist. Zudem müssen notwendigerweise erst gewisse Rangier- und andere Güterbahnhofteile, die heute noch

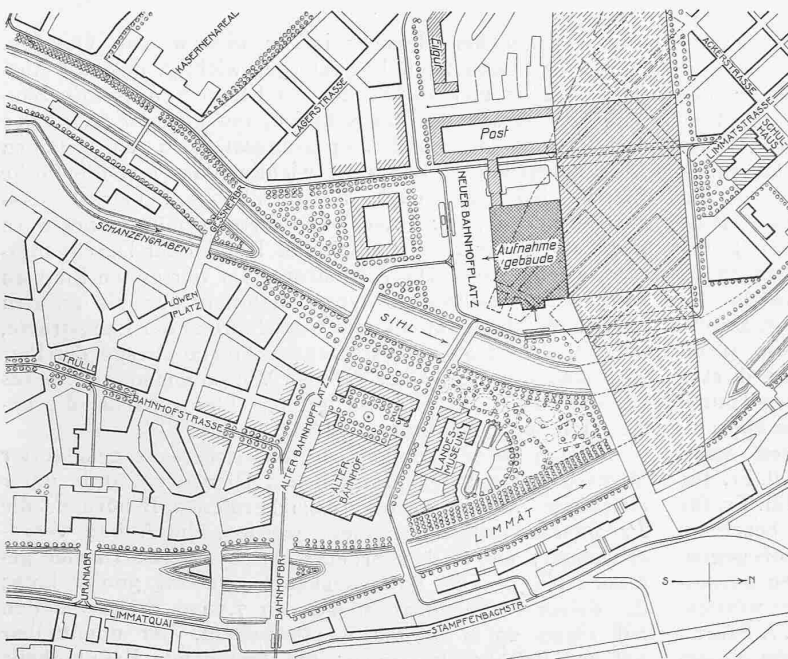


Abb. 1. Lageplan des Durchgang-Hochbahnhofs der Experten 1919. — Masstab 1 : 10 000.