

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 23/24 (1894)
Heft: 19

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: 01.02.2025

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

INHALT: Die bauliche Entwicklung des Bahnhofes Winterthur. — Nekrologie: † Dr. Arnold Bürkli-Ziegler. — Miscellanea: Elektrische Untergrundbahnen in London. Strassenbahnbetrieb mit Accumulatoren in Berlin. Polytechnikum in Riga. Die Anlage der elektrischen Beleuchtung

des Nordostseekanals. — Litteratur: Aufgaben aus dem Gebiete der Baukonstruktions-Elemente. Darstellende Geometrie. Die graphische Statik. Lehrbuch der praktischen Geometrie. — Vereinsnachrichten: Stellenvermittlung.

Die bauliche Entwicklung des Bahnhofes Winterthur.

Von H. Schleich, Stadtgenieur.

Die ersten Eisenbahnbestrebungen in der Schweiz datieren aus dem Ende der Dreissigerjahre, nachdem die angrenzenden Länder sich bereits des neuen Verkehrsmittels bemächtigt und einzelne Hauptlinien erbaut hatten, während England schon in allen Richtungen mit Bahnlinien übersponnen war. Die topographische Gestaltung unseres Landes macht es namentlich erklärlich, dass mit dem Bau der Eisenbahnen etwas später als in den Nachbarstaaten begonnen wurde; auch war das Strassennetz verhältnismässig sehr gut angelegt und von beträchtlicher Ausdehnung, so dass das Bedürfnis nach einem vollkommeneren Kommunikationsmittel sich erst allmählich einstellte.

Da von den bis 1843 gebauten ausländischen Bahnen nur die von Strassburg über Mülhausen nach Basel führende Linie die Schweizergrenze berührte, lag es nahe, von dieser Grenzstadt aus eine Fortsetzung in das Innere des Landes zu suchen, und es bildete sich zu diesem Zwecke die *Basel-Zürcher-Eisenbahngesellschaft* (spätere Nordbahn). Diese Unternehmung strebte in erster Linie eine Verbindung von Basel mit dem industriellen Zürich an und sollte sich nach den ursprünglichen generellen Plänen von 1843/44 das Tracé parallel den Flussläufen der Limmat, der Aare und des Rheines hinziehen. Wie bekannt, wurde durch die Nordbahn nur die im August 1847 eröffnete Teilstrecke *Zürich-Baden* gebaut, welche verhältnismässig die geringsten Terrainschwierigkeiten der ganzen Linie bot und weshalb auch die Baukosten mässige waren, so dass das nötige Kapital in leichter Weise gefunden wurde. Diese Linie bildet zugleich ein Bruchstück der grossen Transitlinie, welche in der Richtung von Nordost nach Südwest, vom Bodensee zum Genfersee die Verbindung der deutschen mit den französischen Linien zu vermitteln hat. In topographischer Beziehung hat dieselbe die grösste Berechtigung und sie ist schon von der Natur vorgezeichnet, indem sie das zwischen Jura und Alpen gelegene Flachland durchzieht und meistens, ohne Ueberschreitung hoch gelegener Wasserscheiden, längs Flussläufen und Seen angelegt werden konnte.

Es sei hier in Erinnerung gebracht, dass infolge Beschlusses der schweiz. Bundesversammlung zur Beurteilung eines zweckmässigen schweiz. Eisenbahnnetzes die englischen Ingenieure Rob. Stephenson und H. Swinburne ein Gutachten ausarbeiteten, welches vom 12. Oktober 1850 datiert. In der Instruktion für diese Experten wurde hervorgehoben, dass diejenigen Hauptlinien zu bezeichnen seien, welche in Bezug auf Rentabilität, Förderung des internen und transitierenden Verkehrs den Gesamtinteressen des Landes am besten entsprechen würden, unter besonderer Berücksichtigung der Landesverteidigung. Als die wichtigsten Glieder eines solchen schweizerischen Eisenbahnnetzes wurden vorgeschlagen:

1. Eine Linie, welche Basel mit dem Aarethal verbindet.
2. Die oben erwähnte grosse Stammlinie längs Aare und Limmat, sowie längs der Juraseen mit beidseitigen Fortsetzungen nach Genf und zum Bodensee.
3. Von dieser Hauptlinie ausgehende Zweiglinien nach Bern, Freiburg, Luzern, Schaffhausen, St. Gallen, Chur etc.

Die weitere Fortsetzung der Nordbahnlinie von Baden aus verzögerte sich aus verschiedenen Gründen, namentlich weil der Rheinthallinie das in vielen Beziehungen günstigere, aber schwierigere Tracé durch den Hauenstein entgegengestellt wurde, welches auch wegen der unmittelbaren Fort-

setzung nach Luzern grössere Chancen hatte. Inzwischen hatte sich unter dem Namen *Zürich-Bodenseebahn* eine Gesellschaft gebildet, an deren Spitze Dr. Alfred Escher stand, welche sich eine Schienenverbindung von Zürich mit Romanshorn und Rorschach zur Aufgabe stellte. Dieselbe vereinigte sich am 1. Juli 1853 mit der Nordbahn zu der gegenwärtigen *Nordostbahngesellschaft* und es ging die Sektion Zürich-Baden um die Summe von 4 503 975 Fr. an dieses neue Unternehmen über, welches nach den ursprünglichen Intentionen die Linien Romanshorn-Zürich-Aarau und Turgi-Koblentz in ihr Netz einbezog. Letzteres erweiterte sich indessen schon im Jahre 1856 infolge Fusion mit der sog. Rheinfallbahn (Winterthur-Schaffhausen).

Der Ausbau dieses Bahnnetzes bestand vorerst in der Verlängerung der Linie Zürich-Baden bis Brugg und dem Bau der Strecke Zürich-Romanshorn, für welche das Tracé in den Jahren 1853/54 festgestellt wurde. Infolge dessen fallen die ersten Untersuchungen über die zweckmässigste Anlage eines *Bahnhofes in Winterthur* in das Jahr 1853, in welchem zu diesem Zwecke durch Ing. Bürkli in Zürich ein Situationsplan der Stadt mit Umgebung aufgenommen wurde. Massgebend für die Lage des Bahnhofes war namentlich der Umstand, dass derselbe aus Verkehrsrücksichten weder für die durchlaufende Nordostbahnlinie noch für die beiden andern hier ausmündenden Zweigbahnen eine Kopfstation bilden sollte. Die westlich abzweigende Linie nach Schaffhausen, sowie die östlich verlaufende Bahnlinie nach St. Gallen der „St. Gallisch-Appenzelischen Eisenbahngesellschaft“, sollten naturgemäss ihre tangentielle Einmündung in den hiesigen Bahnhof finden; die letztere unter Mitbenutzung des Nordostbahngeleises zwischen Oberwinterthur und Winterthur.

Für eine rationelle, auch den städtischen Interessen entsprechende Bahnhofanlage wurden im weitern die nachfolgenden Postulate aufgestellt:

1. Möglichste Nähe am städtischen Weichbild und bequeme Zufahrten mit mässigen Steigungen.
2. Berücksichtigung der baulichen Entwicklung der städtischen Aussenquartiere.
3. Nahe Lage von Personen- und Güterbahnhof.
4. Ungehinderte spätere Längen- und Breitenausdehnung der ursprünglichen Anlage.
5. Möglichst horizontale und geradlinige Anlagen.
6. Vermeidung der Niveauübergänge der durchkreuzten Strassenzüge.

Endlich kamen noch bei der Auswahl des geeignetsten Terrains für die Bahnhofanlagen auch die Grunderwerbungs- und Anlagekosten in Betracht.

Wie aus dem Uebersichtsplan auf S. 122, in welchem die verschiedenen Situationen für eine Bahnhofanlage eingezeichnet und durch *senkrechte* Schraffur unterschieden sind, ersichtlich ist, wurden fünf verschiedene Projekte *A—E* studiert, von denen das mit *B* bezeichnete zur Ausführung gelangt ist. Projekt *A* hätte den Bahnhof in das Tössfeld gelegt, wo sich gegenwärtig der Güter- und Rangierbahnhof befindet.

Die Projekte *C, D* und *E* waren nördlich und südlich der Altstadt gelegen und es hätten diese Varianten nur teilweise die oben angeführten Bedingungen einer allseitig befriedigenden Lösung erfüllt. Obgleich ebenfalls in der Nähe des städtischen Weichbildes gelegen, hätte einerseits die Einmündung der Schaffhauserlinie eine Kopfstationsanlage bedingt, andererseits waren diese Anlagen in der Richtung des grössten Thalgefälles vorausgesetzt, wodurch spätere Erweiterungen in der Längsrichtung mit Schwierigkeiten verbunden gewesen wären. Ueberdies hätten Gebäude beseitigt werden müssen, während bei Projekt *B* ein Terrain benutzt wurde, das sich dazumal noch nicht als Baugebiet quali-