Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 25/26 (1895)
Heft: 2

Sonstiges

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 28.07.2025

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

Das Expertengutachten übt eine scharfe Kritik an dem Projekt der Nordostbahn. Dessen schwache Seiten, wie die Beibehaltung der für den Betrieb so ungünstigen Einführung der Winterthurer- und der rechtsufrigen Linie, die Anlage des sogenannten „Rangierdammes", die Lage des Güterbahnhofes etc. werden schonungslos blossgelegt.

Kritisieren ist leicht! In baulichen Fragen glaubt sich jeder zur Kritik berechtigt, der Berufene sowohl, wie die grosse Zahl der Unberufenen, die alles besser verstehen wollen. Besser machen jedoch ist schwer. Die Herren Experten haben gezeigt, dass sie nicht nur kritisieren, sondern auch besser machen können. Dass es ihnen gelungen ist in der kurzen Zeit ihrer gemeinsamen Arbeit einen Vorschlag auszuarbeiten, wie ungefähr beim Bahnhofumbau vorgegangen werden könnte, ist jedenfalls nicht ihr kleinstes Verdienst. Wir legen unsern Lesern den Gegenvorschlag der Herren Experten auf Seite 11 und 12 dieser Nummer vor. Derselbe ist in gleichem Masstab, wie das Projekt der Nordostbahn und überhaupt in ähnlicher Weise wie dieses ausgeführt. Schon ein flüchtiger Vergleich der beiden Projekte zeigt, wie organisch, ja man möchte fast sagen, wie naturnotwendig sich das Umbau-Projekt der Experten entwickelt, gegenüber dem Projekte der Nordostbahn.

Der Kernpunkt des Projektes der Experten liegt in der Verlegung des Empfangsgebäudes auf das linke Sihlufer. Diese Lösung wird jedem, der an das Studium des Bahnhofumbaues herantritt, sofort als die natürlichste und als diejenige, welche der schönen Ausgestaltung des bezüglichen Stadttheiles am besten entspricht, erscheinen. Auch die Nordostbahn hatte seiner Zeit diese Lösung ins Auge gefasst. Nachdem sich jedoch ergeben, dass bei der Aufgabe des jetzigen Aufnahmegebäudes dasselbe auf Grund vertraglicher Bestimmungen wieder an die Stadt zurückfallen müsste, hat die Nordostbahn diese Lösung wieder aufgegeben. Wir glauben die Vermutung hegen zu dürfen, dass die Experten-Kommission, welche die Nordostbahn im vergangenen Herbst zur Begutachtung ihres Projektes nach Zürich einberufen hatte und welche aus den Herren Generaldirektoren *Ebermayer* und *Jäger* aus München, Regierungsrat *Kriesche* aus Berlin und Regierungsbaumeister *Lübke* bestand, auch auf diese Lösung gekommen, wenn ihnen in der bezüglichen Fragestellung nicht förmlich verboten worden wäre, sich über diesen Punkt auszusprechen.

Die städtischen Experten haben in sehr zutreffender Weise die Vorteile aufgezählt, welche die Verlegung des Aufnahme-Gebäudes an das linke Sihlufer mit sich bringt. Begnügt man sich lediglich mit einem Umbau des alten Gebäudes, so ist in der That nur Halbes geschaffen und man wird in späteren Zeiten tief bereuen nicht radikal vorgegangen zu sein.

Hauptsächlich um zu zeigen, wie schön die Umgebung des Bahnhofes bei der Verlegung des Aufnahme-Gebäudes sich ausgestalten lässt, haben wir auf beifolgender Tafel einen bezüglichen Entwurf von Architekt *J. Gros* zur Darstellung gebracht, aus dessen Lageplan ersichtlich ist, wie durch die Anlage breiter Sihlquais das rasch aufblühende Industriequartier zugänglich gemacht werden kann, während es durch einen zwölffachen eisernen Strang für immer von der Stadt abgeschnitten bleiben soll; denn die bestehenden und projektierten Verkehrswege dahin werden immer ungenügend bleiben. Schon jetzt zeigt sich der Platz vor dem alten Aufnahmegebäude für die projektierten elektrischen Strassenbahnen als viel zu klein und er wird in Zukunft für eine weitere Entwickelung derselben durchaus ungenügend sein. Darum hinüber ans jenseitige Ufer der Sihl! Die Entfernung des Bahnhof-Einganges würde bloss um 300 *m* weiter gerückt und diese kleine Distanz sollte bei einer „Grosstadt" doch kaum mehr ernstlich in Betracht fallen!

Für das alte Aufnahmegebäude wird sich sicherlich eine geeignete Verwendung finden, welche das darin angelegte Kapital angemessen verzinst.

Herr Architekt Gros hat, wohl mit Rücksicht auf das nahe liegende Landesmuseum, zu seinem Entwurf einen Stil gewählt, über dessen Berechtigung für ein modernen Zwecken dienendes Aufnahmegebäude die Meinungen sehr verschieden sein können; doch ist damit ja nicht gesagt, dass der Neubau gerade nach diesem, aus Motiven alter schweizerischer Bauwerke zusammengesetzten Entwurf ausgeführt werden soll. Seine Entstehung verdankt der Gros'sche Entwurf jener denkwürdigen Generalversammlung der N. O. B. im Frühjahr letzten Jahres, in welcher eine Dreier-Kommission, bestehend aus Herrn Guyer-Zeller, Ingenieur Oberst Ammann und Architekt Gros zur Prüfung der Bahnhof-Umbau-Frage gewählt wurde. Die Ausarbeitung eines Umbau-Projektes des jetzigen Bahnhofes veranlasste denselben eine Studienreise nach mehreren mustergiltigen Bahnhöfen des Auslandes zu machen, was zur Folge hatte, dass ihn das erste Umbau-Projekt in keiner Weise mehr befriedigte und ihn bestimmte, einen Neubau am linksseitigen Sihlufer auszuarbeiten. Das bezügliche Projekt, das zum grössten Teil schon im November letzten Jahres fertig war, wurde sowohl den verschiedenen Kommissionen der N. O. B., als auch den ausländischen Experten dieser Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegt.

Herr Gros berechnet die Baukosten für das 156 *m* breite und 56 bzw. 31 *m* tiefe, in rotem Sandstein gedachte Hauptgebäude mitsamt der 230 *m* langen und 126 *m* breiten Halle auf 6,6 bis 7 Millionen Franken.

Wir schliessen unsere Betrachtungen mit dem Wunsche, dass bei dieser wichtigen Frage sowohl die Nordostbahn-Gesellschaft, als auch die Behörden und die Einwohnerschaft Zürichs von einem weiten Blick in die Zukunft beseelt sein mögen, damit in gegenseitigem Einverständnis ein Werk geschaffen werde, das der baulichen Entwickelung der Stadt zur Zierde und Ehre gereicht.

Vereinsnachrichten.

Gesellschaft ehemaliger Studierender
der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittelung.

Gesucht ein jüngerer *Ingenieur* für ein Wasserwerk der französischen Schweiz. (1004)

Auskunft erteilt Der Sekretär: *H. Paur*, Ingenieur, Bahnhofstrasse-Münzplatz 4, Zürich.

Submissions-Anzeiger.

Termin	Stelle	Ort	Gegenstand
15. Juli	Bureau des Stadtingenieurs	Zürich I	Erstellung des östlichen Trottoirs an der Universitätstrasse, Strecke Haldenbachstrasse bis Vogelsangstrasse.
15. »	Bureau der Sisselnkorrektion	Eiken (Aargau)	Lieferung und Montage der Eisen- und Holzbestandteile für die Schwell- und Aufzugsvorrichtung eines neuen Wasserwuhres in der Gemeinde Eiken.
15. »	Wilhelm Martin, Architekt	Kreuzlingen (Thurg.)	Schreiner-, Glaser-, Schlosser- und Malerarbeiten zum Umbau des alten Schulhauses in Kreuzlingen.
16. »	Stationsvorstand	Mels (St. Gallen)	Bau eines neuen Aufnahmsgebäudes in Mels. Voranschlag 15 000 Fr.
17. »	Lindt & Hünerwadel, Arch.	Bern, Gurtengasse 6	Parkett- und Bodenbelag-Arbeiten zu den Neubauten der Schweiz. Lebensversicherungs- und Rentenanstalt auf der Falkenhöhe in Bern.
19. »	Schulgutsverwaltung	Nänikon (Zürich)	Maurer-, Maler-, Schreiner-, Schlosser- und Uhrmacherarbeiten am Primarschulhaus in Nänikon.
20. »	Honegger, Gemeinderat	Wald, Tonacker (Zürich)	Bau der Strasse III. Klasse von Vorder-Aathal bezw. Strasse I. Klasse daselbst bis Hinter-Aathal. Oberbau der bei obiger Strasse zu erstellenden Brücke über die Jona.
28. »	Gemeindeamt	Bronschhofen (St. Gall.)	Bau der Gemeindestrasse Bronschhofen nach Mangwil. Länge etwa 1700 *m*.
1. August	Baumgartner, Gemeindeammann	Waldkirch (St. Gallen)	Bau einer Gemeindestrasse II. Klasse von Engelburg nach Schönthal (Bernhardzell). Länge der Strasse 2385 *m*, Breite 4,20 *m*.