Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 46 (1973)

Heft: 11

Artikel: Ein neuer Bahnhof für Zürich

Autor: Fröhlich, Martin

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-776111

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

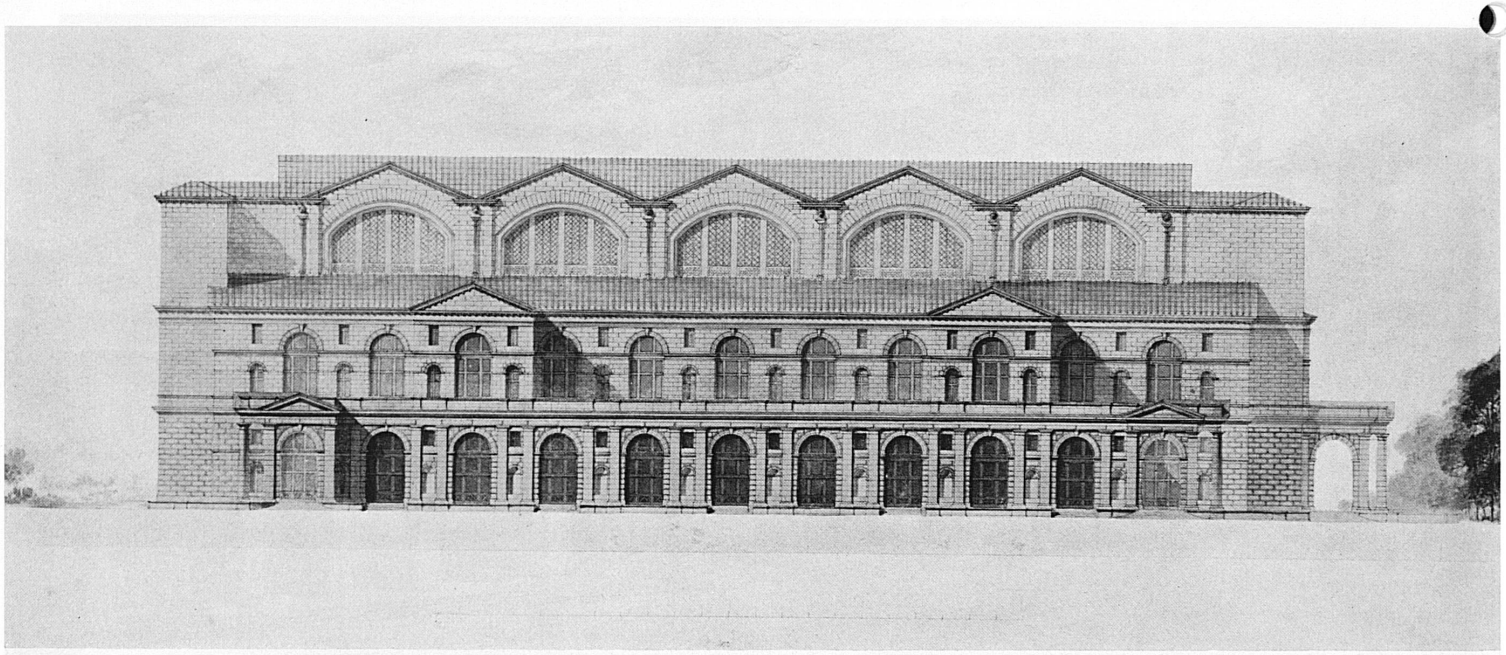
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 09.07.2025

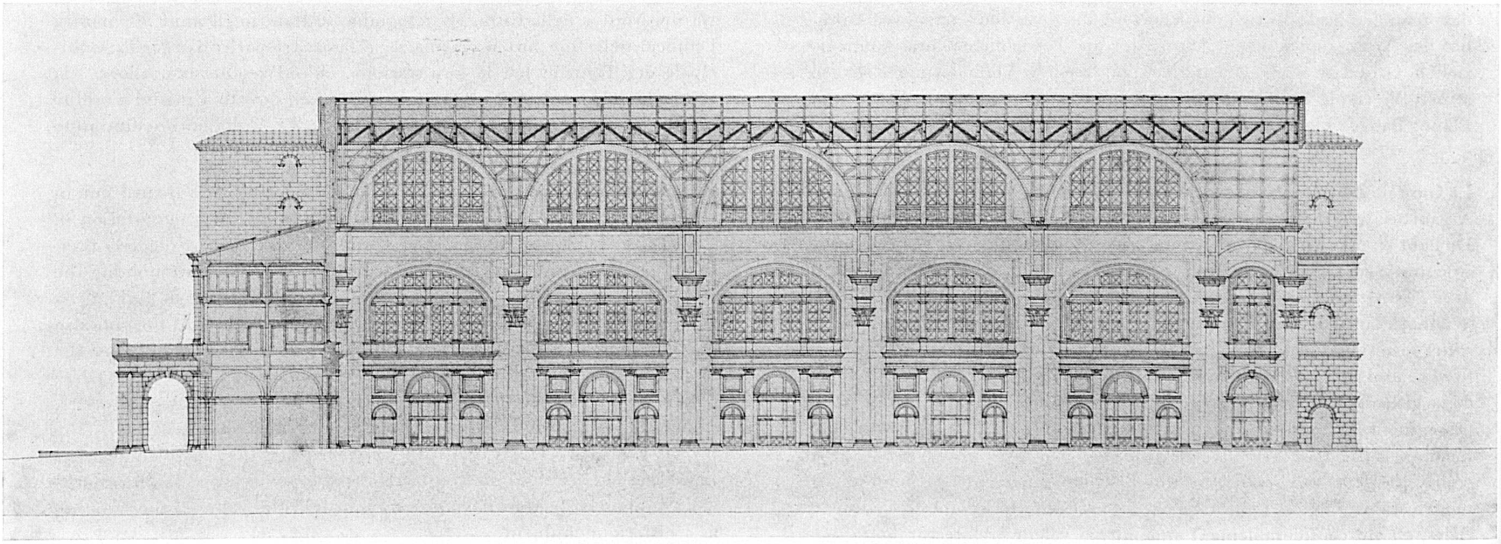
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch



EIN NEUER BAHNHOF FÜR ZÜRICH

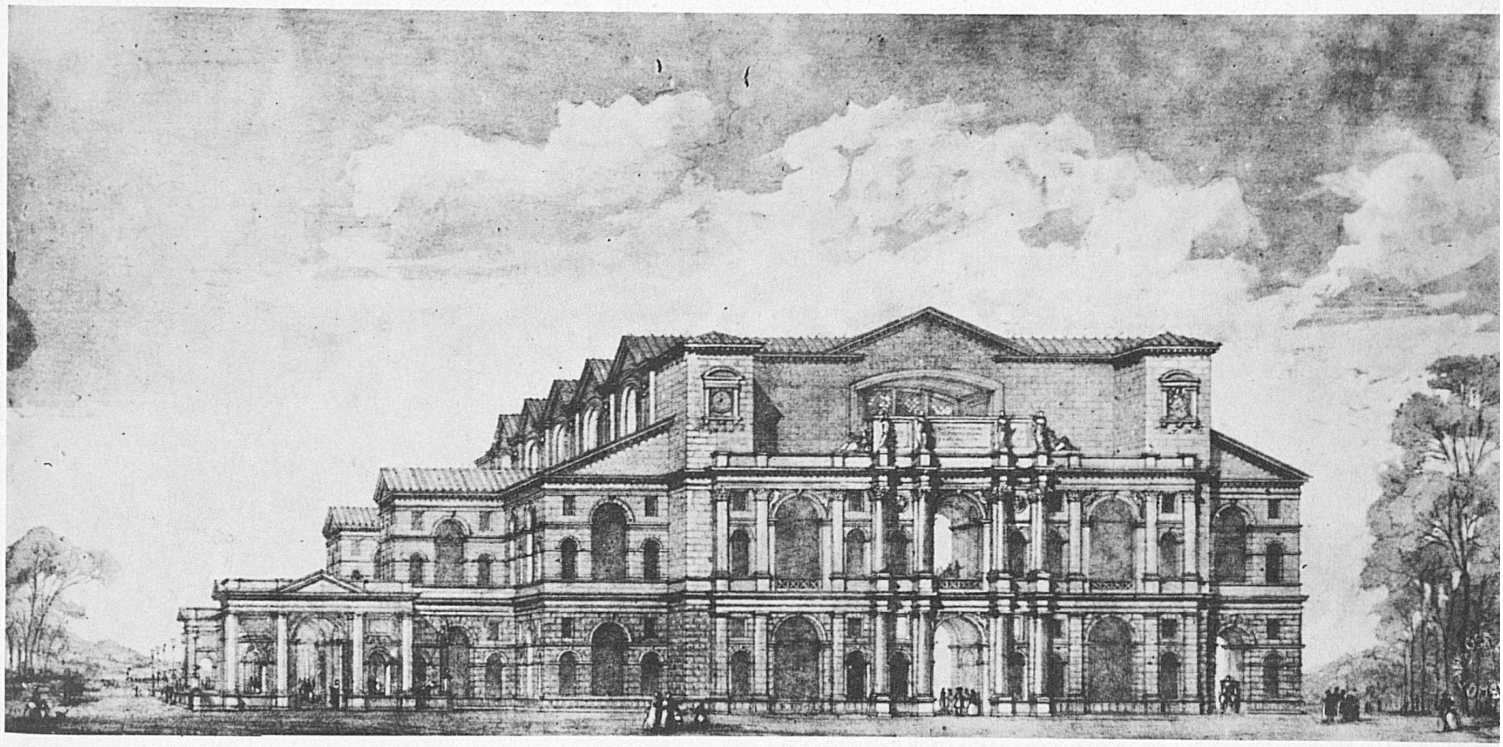
1861 wurde unter den bedeutendsten vier Architekten Zürichs ein Wettbewerb veranstaltet, der den Bahnhofneubau zum Thema hatte. Preisrichter war unter anderen *Jakob Friedrich Wanner* (1830–1903), Zürcher Stadtbaumeister seit 1861, Erbauer der Kreditanstalt und ehemaliger Chefarchitekt der Nord-Ost-Bahn (NOB), also ein Fachmann für Bahnhofbau. In diesem Wettbewerb im Jahre 1861 versagten wider Erwarten alle Teilnehmer. Nicht nur *Johann Jakob Breitinger* (1814–1880), *Ferdinand Stadler* (1814–1870) und *Leonhard Zeugheer* (1812–1866), sondern auch Professor *Gottfried Semper* (1803–1878), der berühmte Lehrer am jungen Polytechnikum, konnten kein befriedigendes Projekt vorlegen.

Das Problem der Aufgabe lag darin, dass einerseits eher kleinteilige Gebäude (Bahnverwaltung, Abfertigung usw.) mit einer grossdimensionierten Halle kombiniert werden mussten und der ganze Bau ein einheitliches Formgewand erhalten sollte. Drei der vier Projekte (sie befinden sich im Baugeschichtlichen Archiv der Stadt Zürich) sind schon an der Kombination Halle–Abfertigungsgebäude gescheitert, indem die in Eisen konstruierte Halle sich optisch nicht mit dem steinernen Aufnahmegebäude verbinden wollte. Semper



hatte die Formassoziation «römische Therme» zu einer eigentlichen Bauidee ausgestaltet und die Bahnhofhalle in Stein ausführen und mit einem holzverschalten eisernen Gewölbe eindecken wollen. Die gewünschte Einheit des Baues wäre damit erreicht worden, doch die funktionellen Beziehungen innerhalb der Anlage waren schlecht gelöst. Semper hatte den geforderten Verwaltungsbau der NOB unterdrückt und die einzelnen Räume in den Zwischenwänden der Bahnhofhalle untergebracht. Es wurde kein erster Preis erteilt. *Wanner,* vom Amt des Stadtbaumeisters wieder zurückgetreten, reichte 1862 der NOB ein eigenes Projekt ein, das nach Abänderungen 1865 zur Ausführung kam. Er konnte sich auf die Wettbewerbsentwürfe stützen; daher entstand die irrige Meinung, sein Projekt sei eine verschlechterte Ausgabe des Semperschen. Doch haben sich sowohl Semper wie Wanner dagegen verwahrt. Es ist unbestreitbar, dass etwas von Sempers Monumentalität in Wanners Bahnhof eingegangen ist, doch erscheint sie besser auf zürcherische Verhältnisse zugeschnitten. Auch Wanner verwendet antikisierende und italienische Bauformen, das Thermenmotiv klingt ebenfalls an, die Dekorationen sind zwar üppiger als bei Semper, im ganzen aber ist die Fassadengestaltung recht massvoll und fast zierlich. Bedeutungsvoll ist die Fassade zum Bahnhofplatz: hatten die andern Entwürfe es hier vermieden, einen besonderen Akzent zu setzen, auf eine bestimmte Blickrichtung Bezug zu nehmen, so betont Wanner die Mittelachse durch einen Haupteingang in Form eines monumentalen Triumphbogens. Inzwischen war nämlich die städtebauliche Situation geklärt worden: Der Fröschengraben, der alte innere Befestigungsgraben der linksufrigen Stadt, wurde eingedeckt und die an seiner Stelle geplante Geschäftsstrasse nördlich des Rennwegs direkt auf den Bahnhof hingelenkt. Zürich, damals eine Stadt von 60000 Einwohnern, erhielt dadurch eine grossartige, an barocke Platzgestaltungen erinnernde städtebauliche Anlage, wie sie zu dieser Zeit in europäischen Grossstädten, in Paris und Rom, entstanden. Den Abschluss der neuen Bahnhofstrasse bildete der Triumphbogen, und die axiale Gestaltung wurde später durch die Aufstellung des Alfred-Escher-Brunnens noch unterstrichen.

Unter Verwendung eines Aufsatzes von Martin Fröhlich

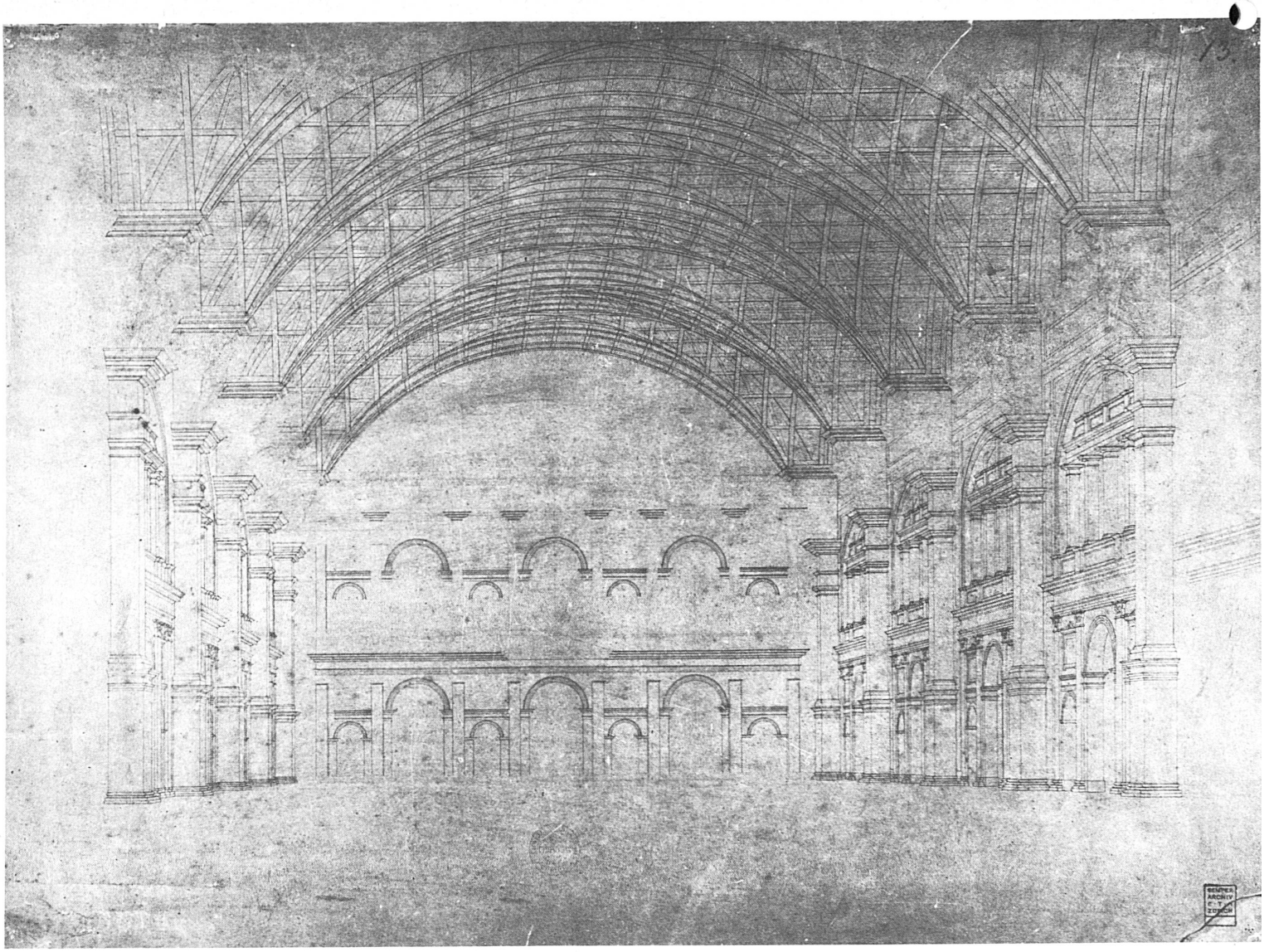


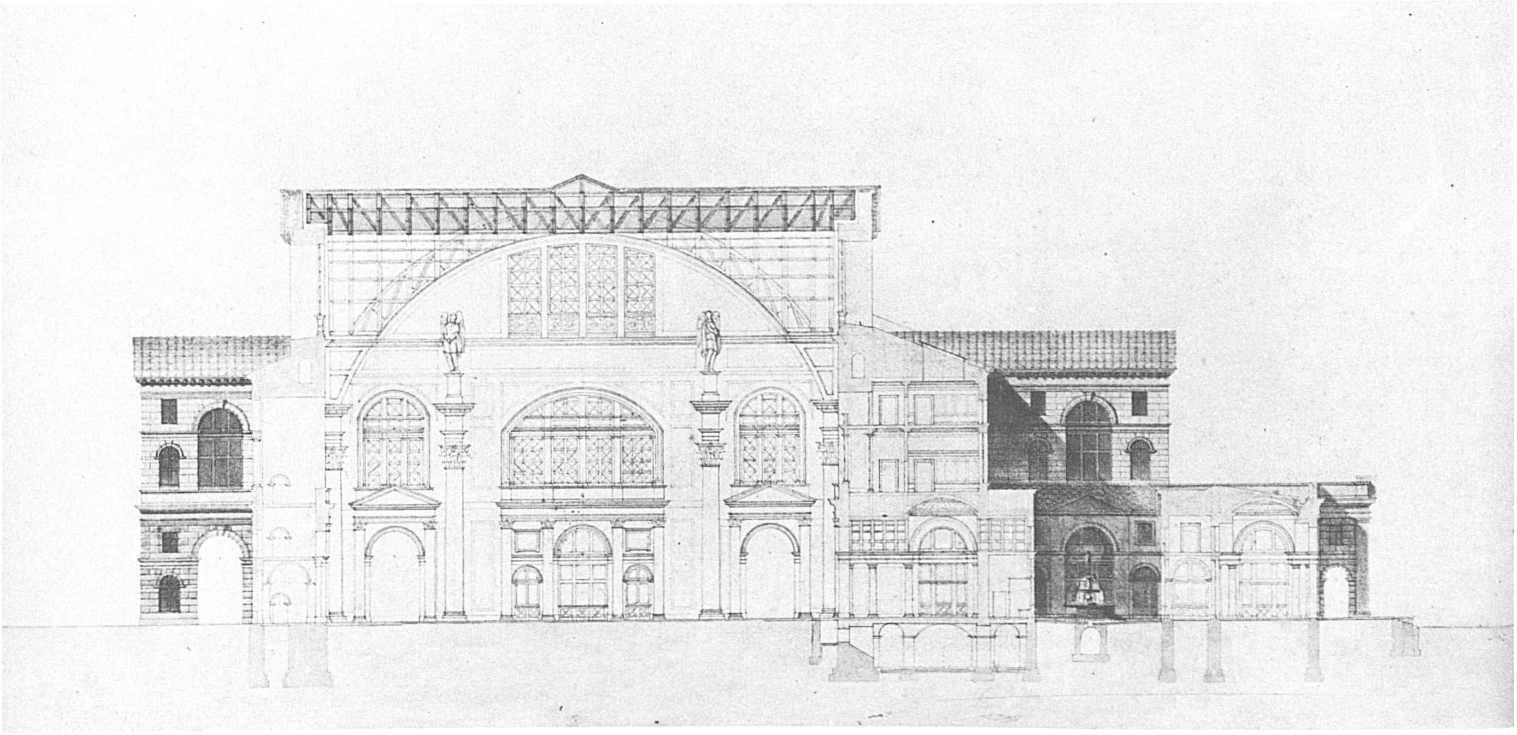
Auch der berühmte Gottfried Semper, Professor am Polytechnikum in Zürich, beteiligte sich am Bahnhofwettbewerb. Sein formal grossartiges, von den römischen Thermen inspiriertes Projekt, wies funktionelle Mängel auf und kam deshalb nicht zur Ausführung. Würde man es wagen, von Abbruch zu reden, wenn heute ein Semper-Bau an der Stelle des Bahnhofs von Wanner stünde?
Linke Seite: Ansicht der Fassade gegen den Bahnhofplatz und Schnitt durch die Zugshalle. Rechte Seite: Perspektive der Ostfassade. Zeichnungen aus dem Semper-Archiv der ETH Zürich

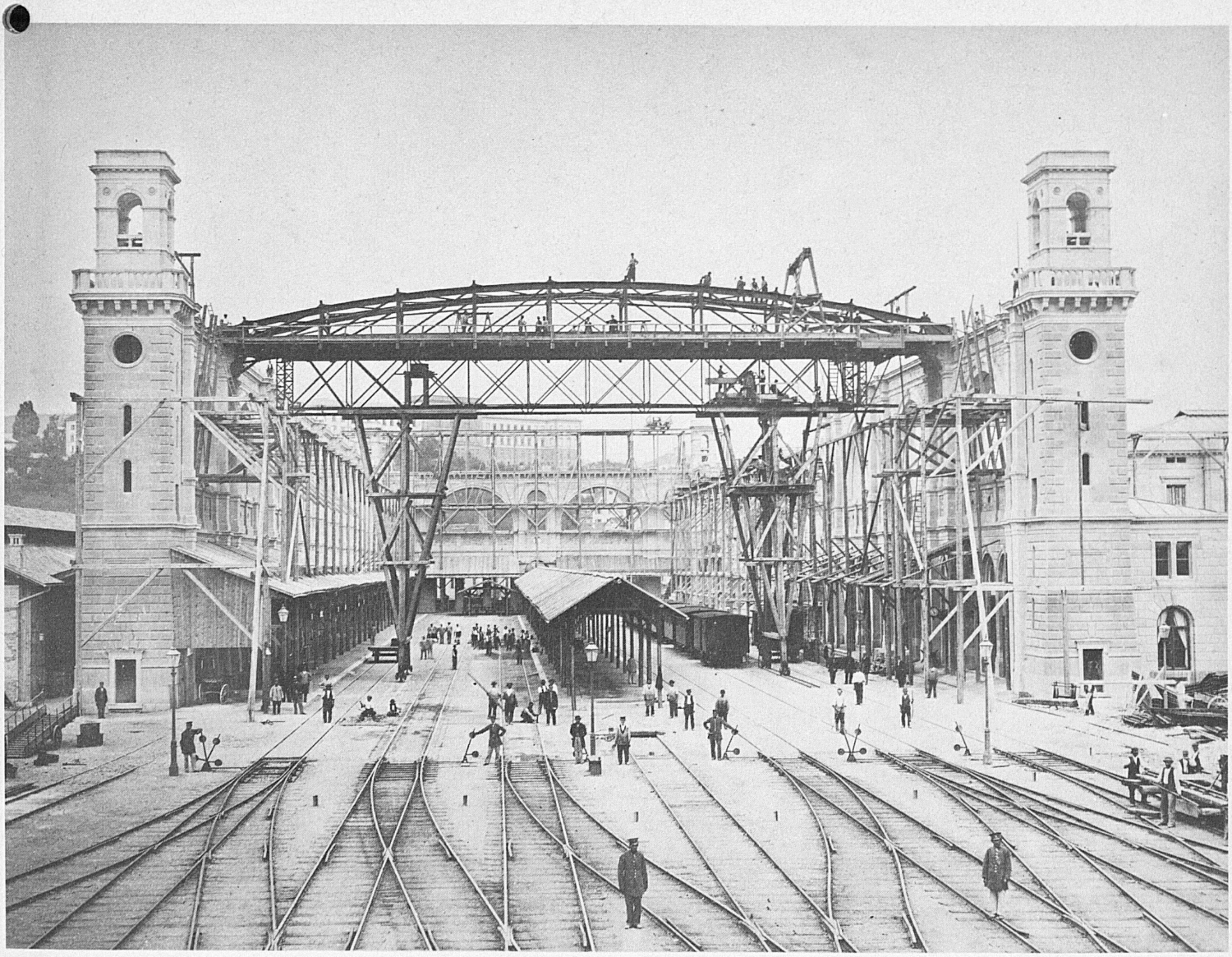
Le célèbre Gottfried Semper, professeur à l'Ecole polytechnique de Zurich, avait pris part aussi au concours de la nouvelle gare. Son projet grandiose, inspiré des thermes romains, laissait à désirer du point de vue fonctionnel et ne fut pas choisi. Mais le nom de Semper avait tant de prestige qu'on hésiterait peut-être, aujourd'hui encore, à parler de démolition si l'on avait édifié son palais à la place de la gare de Wanner.
Page de gauche: Façade du Bahnhofplatz et coupe transversale du hall. – Page de droite: Façade est

Al concorso per la Stazione centrale partecipò anche il famoso Gottfried Semper, professore al Politecnico. Il suo progetto monumentale, inspirato alle terme romane, non venne attuato perché presentava difetti funzionali. Par lecito chiedersi: se al posto della stazione ideata dal Wanner fosse stata costruita quella dello Semper, si oserebbe proporne oggi la demolizione?...
Pagina sinistra: Prospetto della facciata verso la piazza, e sezione del padiglione dei treni. Pagina destra: Facciata est

The famous Gottfried Semper, professor at the Zurich Polytechnic, also entered a project for the station. It was inspired by Roman baths, and although of splendid conception had certain functional weaknesses which led to its elimination. If the present station were a work of Semper instead of Wanner, it seems doubtful whether anyone would dare to talk of demolition.
Left-hand page: Façade of the Semper project seen from the station square, with a section through the platform hall. Right-hand page: Perspective drawing of the east façade







Links: Skizze und Schnittzeichnung für das Hallengewölbe von G. Semper. Er hatte vorgesehen, die eiserne Dachkonstruktion hinter einer Holzverschalung zu verbergen. Oben: Die Bahnhofhalle von Wanner im Bau, 1867. Aus der Photo geht hervor, dass man schon damals unter der Auflage baute, der Bahnbetrieb müsse ungestört weitergehen. Durch die Baugerüste ist das 1864 vollendete Polytechnikum zu sehen. Es ist, wie auch das Winterthurer Stadthaus, ein Werk von Gottfried Semper

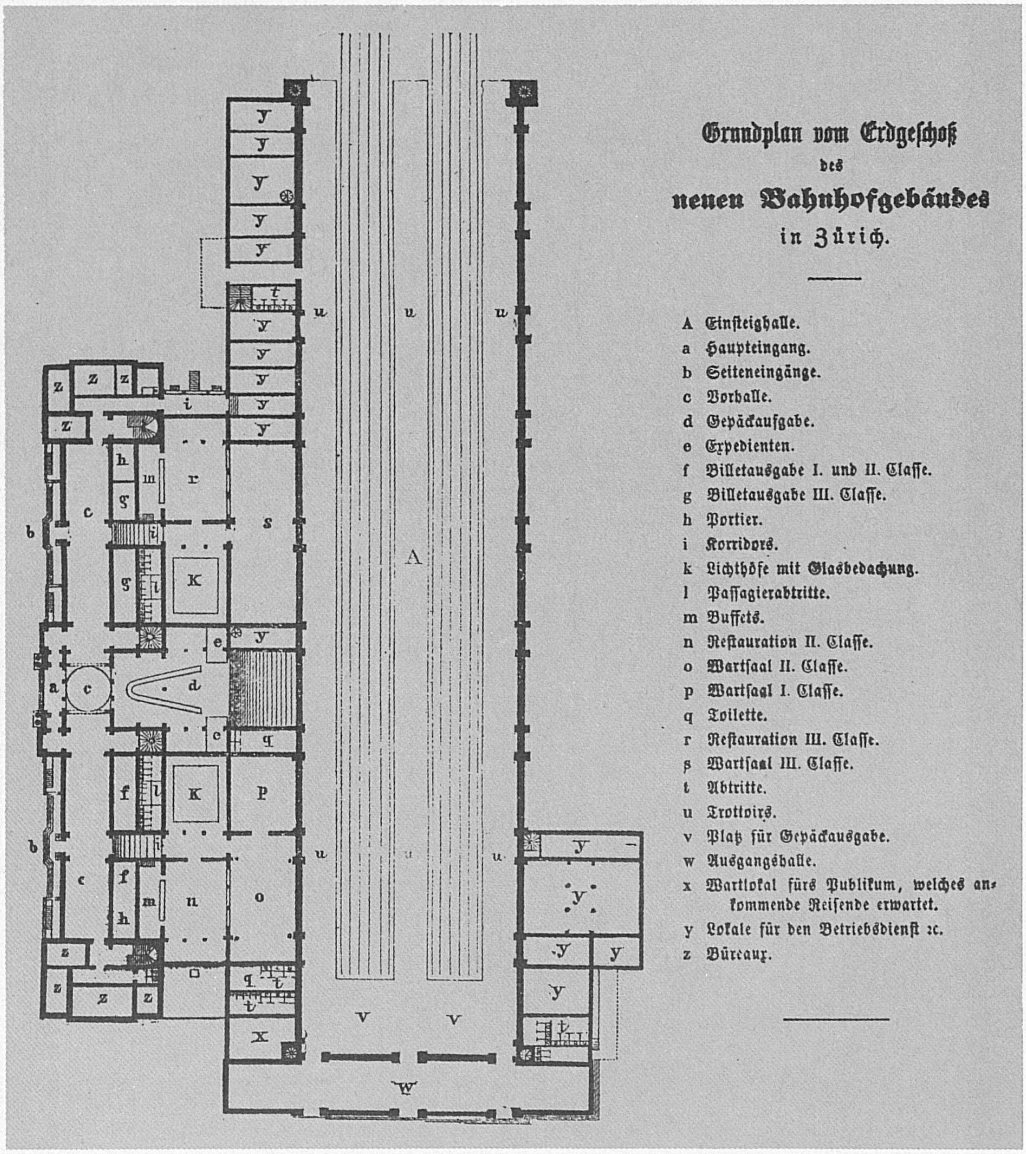
A gauche: Esquisse et coupe transversale de la voûte du hall, par G. Semper. L'architecte avait prévu de masquer l'armature métallique du toit sous un revêtement de bois. En haut: Le hall du projet Wanner, en construction en 1867. La photo montre que, déjà à cette époque, le travail continuait sous les échafaudages pour éviter toute interruption du trafic. On distingue, au-delà, le bâtiment de l'Ecole polytechnique, achevé en 1864, qui, comme le Stadthaus de Winterthour, est l'œuvre de Gottfried Semper

Sinistra: Il padiglione dei treni, schizzo e sezione di G. Semper. La volta metallica doveva essere rivestita di legno. In alto: Il padiglione dei treni, di Wanner, durante i lavori nel 1867. Già allora – risulta evidente dalla fotografia – il capitolato d'oneri imponeva che la costruzione procedesse senza intralcio per il traffico ferroviario. Attraverso le impalcature è visibile il Politecnico, ultimato nel 1864, e opera anch'esso, come il Municipio di Winterthur, di Gottfried Semper

Left: Sketch and sectional drawing of the vaulting in Semper's project. His intention was to conceal the iron roof structure behind a wooden casing. Top: The station hall as designed by Wanner under construction in 1867. It is clear from the photograph that the building work had to be carried out so as not to interfere with the operation of the railway. The Polytechnic, which had been completed in 1864, is visible through the scaffolding. Like the town hall of Winterthur, it was built to the plans of Gottfried Semper

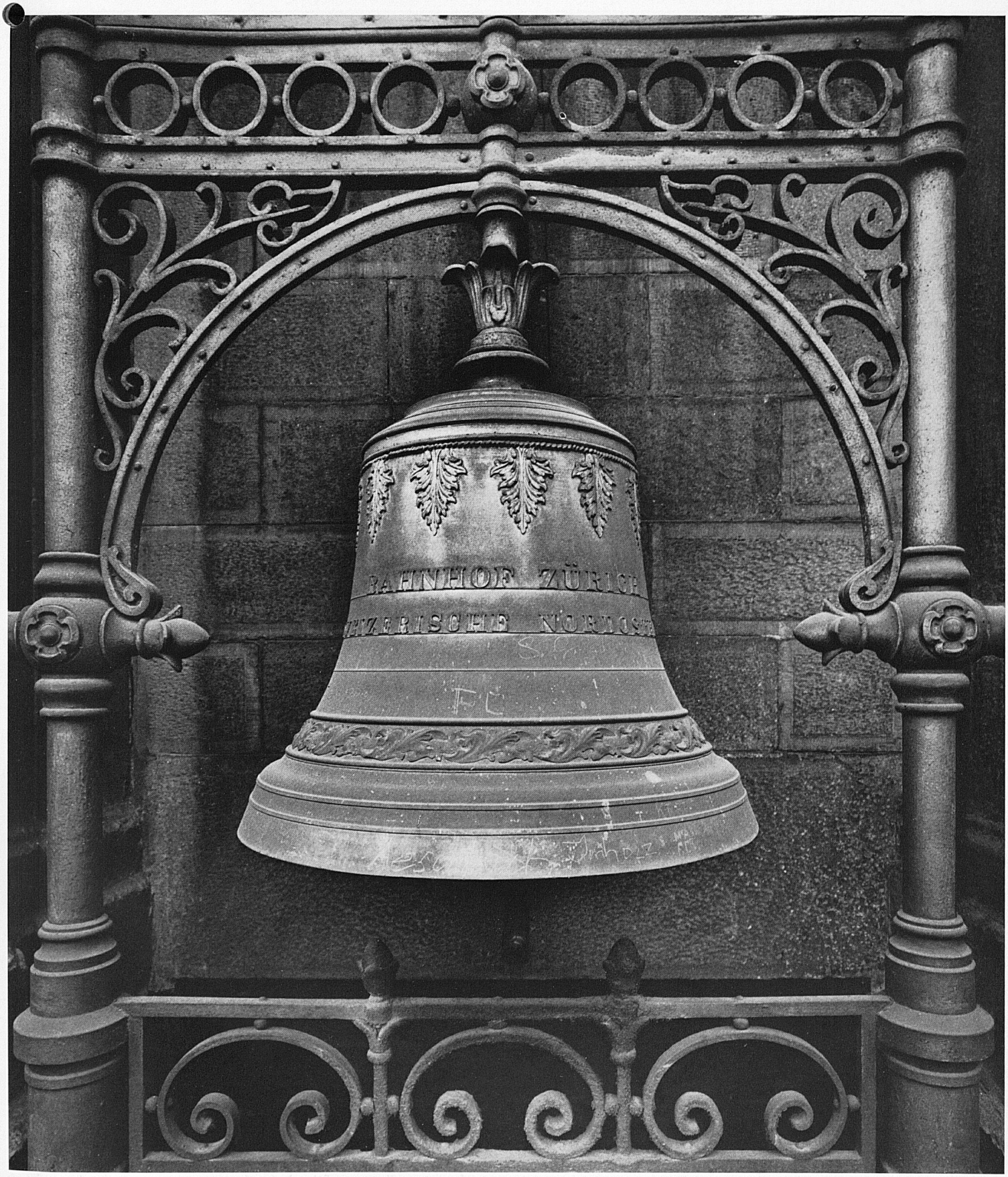
In der Frühzeit der Eisenbahn galt es als unerlässlich, die abfahrenden und die ankommenden Reisenden streng zu trennen, ebenso wurde auf genaue Trennung der wartenden Reisenden nach Wagenklassen geachtet. Sie hatten sich in den Wartsälen und Buffets aufzuhalten, bis der Zug zur Abfahrt bereitstand. Dann schlug die Glocke, der Portier öffnete die Wartsaaltüren und rief die Zugsrichtung aus. Der abgebildete Grundriss von 1871 entspricht genau diesen betrieblichen Anforderungen. Nachdem sich die Bräuche gewandelt haben, erlitt auch der alte Grundriss einschneidende Änderungen; er ist in der heutigen Raumeinteilung kaum wiederzuerkennen.
Rechts: Die alte Bahnhofsglocke im Glockentürmchen der Ostfassade funktioniert noch heute, und ihr Stundenschlag ist selbst im Verkehrslärm des Bahnhofplatzes zu hören.

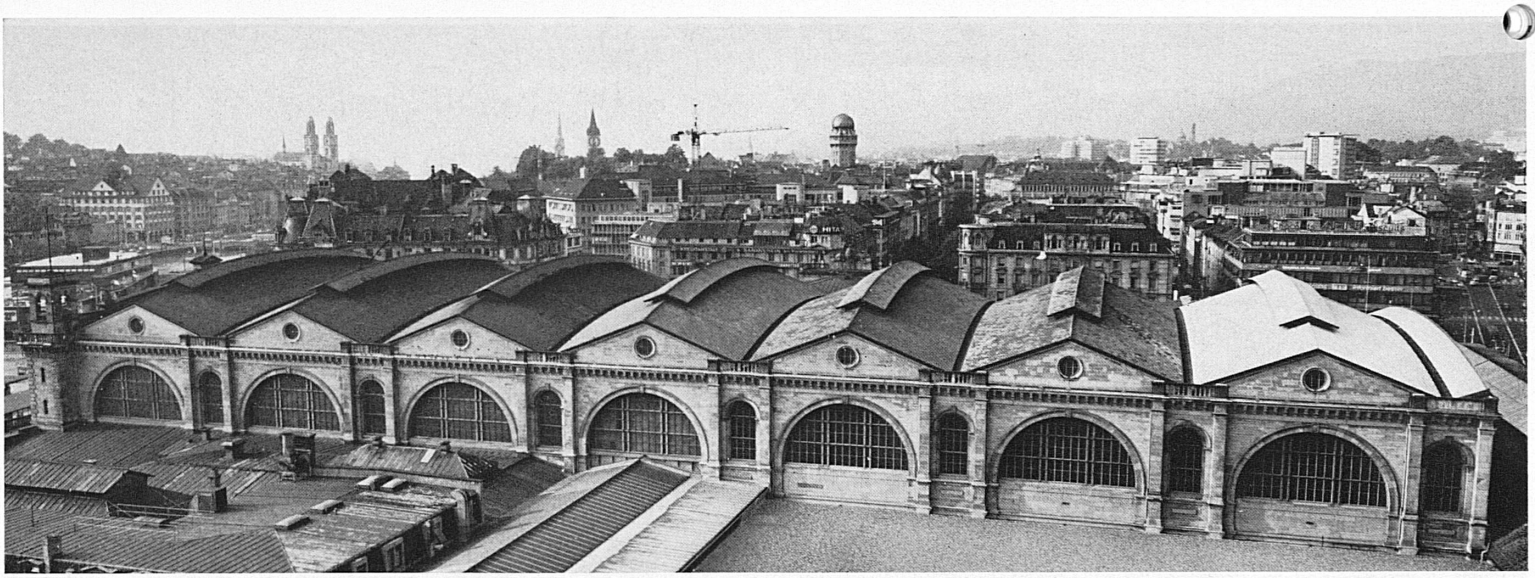
Aux premiers temps du chemin de fer, on séparait strictement les arrivants et les partants. On veillait de même à ce qu'il n'y eût pas de promiscuité pendant l'attente entre les voyageurs des différentes classes. Ils se tenaient dans les salles d'attente ou au buffet jusqu'à l'heure du départ. Quand sonnait la cloche, le portier ouvrait les portes des salles d'attente et annonçait la destination des trains. Le plan de 1871, qui est reproduit ici, correspond exactement à ces dispositions. Lorsque les habitudes se transformèrent, on modifia également le plan de la gare, de sorte qu'il est aujourd'hui méconnaissable.
A droite: L'ancienne cloche de la gare, dans le clocheton de la façade est, est encore en usage aujourd'hui et l'on continue à l'entendre sonner les heures malgré le trafic et le bruit de la place de la Gare.



Nei primordi delle ferrovie, la corrente dei viaggiatori in arrivo era tenuta nettamente distinta, per norma inderogabile, da quella dei partenti. Altrettanto rigorosa vigeva la separazione, conforme alle classi di carrozza, tra i viaggiatori in attesa, che avevano l'obbligo di sostare nei «buffets», o nelle sale corrispettive, sino al suono della campana ed alla comparasa del portiere che annunciava i treni in partenza. La pianta di stazione, qui riprodotta, è del 1871 e rispecchia fedelmente codesto ordinamento. Mutati profondamente i tempi e le usanze, la vecchia topografia della stazione è oggi irriconoscibile.
A destra: La vecchia campana di Zurigo Centrale, nella torretta della facciata est, scandisce ancor oggi le ore con suono chiaramente avvertibile pur nel traffico tumultuoso della piazza.

In the early days of the railways it was considered essential to keep the arriving and departing passengers strictly separate, and those waiting for trains were also carefully divided into classes. They had to stay in the waiting-rooms and restaurants till the train was ready to leave. Then a bell was rung, the porter opened the doors of the waiting-room and called out the destination of the train. This ground plan of Zurich station in 1871 corresponds exactly to these requirements. Now that customs have changed, the ground plan has also been modified, and in fact the original concept can hardly be discerned at all in the modern station layout.
Right: The old station bell in the small tower on the east façade still rings today; when it strikes the hour it can be heard even above the noise of the busy square.


BAHNHOF ZÜRICH
SCHWEIZERISCHE NORDOST



Die Bahnhofhalle vom Turm des Landesmuseums aus gesehen. Als der Bahnhof in den 30er Jahren umgebaut wurde, um die Zahl der Perrongeleise von 10 auf 16 zu erhöhen, mussten zwei Hallenjoche abgebrochen werden. An ihre Stelle trat ein Querperron aus Stahl und Glas. Da die Geleise nun nicht mehr in die Halle hineinführten, verlor diese ihre eigentliche Funktion

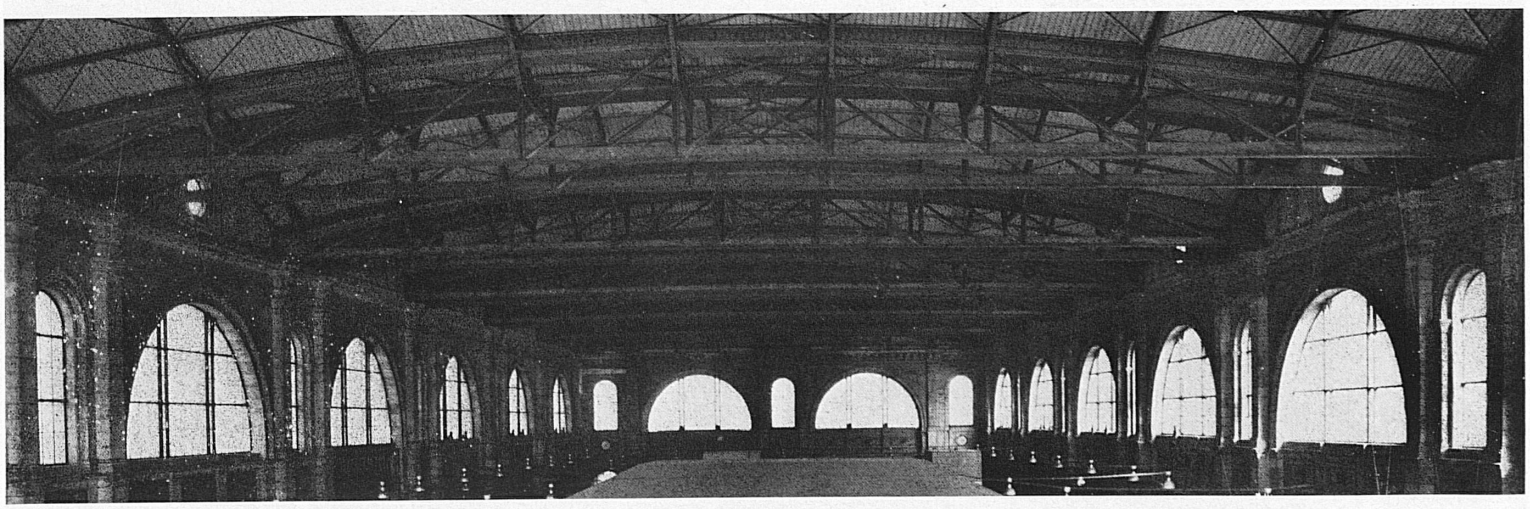
Le hall de la gare, vu de la tour du Musée national. Quand, vers 1930, on transforma la gare pour augmenter le nombre des quais, qui fut porté de dix à seize, on dut démolir deux arcades, qui furent remplacées par un hall transversal de verre et d'acier. Comme les voies ne pénètrent plus à l'intérieur du hall, celui-ci a perdu son ancienne fonction

Il padiglione dei treni come si presenta a chi lo guardi dalla torre del Museo nazionale. Negli anni 30 del nostro secolo la stazione subì trasformazioni, così da accogliere 16 binari anzichè 10. Due pensiline dovettero allora essere demolite, e al loro posto subentrò un marciapiede trasversale con volta d'acciaio e vetro

The hall of the station seen from the tower of the National Museum. When the station was extended in the thirties to raise the number of platforms from 10 to 16, two bays of the platform hall had to be demolished to enable a transverse connection of steel and glass to be added. Since the tracks no longer ran into the station building proper after the conversion, the hall lost its original function

---

Eisen war im 19. Jahrhundert als Baustoff für Monumentalbauten entdeckt worden. Technische Eisenkonstruktion und repräsentative Steinarchitektur miteinander zu verbinden, war eine stilistische Aufgabe, die die Architekten jener Zeit mit mehr oder weniger Glück lösten. In der Zürcher Bahnhofhalle sind die schweren, 42 m überspannenden Eisenträger auf die Pilaster der Steinwände bezogen, und sie scheinen auf zierlichen, steinernen Volutenkonsolen zu ruhen



C'est au XIXe siècle que le fer fut utilisé comme matériau apparent dans les grands édifices. Marier l'architecture traditionnelle de pierre avec la construction métallique était un problème de style que les architectes de l'époque se sont efforcés de résoudre avec plus ou moins de bonheur. Ici, les lourds madriers de fer, longs de 42 mètres, qui recouvrent le hall de la gare, semblent reposer sur les frêles chapiteaux à volutes des piliers de pierre

Nel XIX sec. si pensò di adoperare anche il ferro come elemento costutivo di edifici monumentali. La riunione in compagine unitaria di strutture metalliche e di elementi rappresentativi, di pietra, fu il compito stilistico che gli architetti d'allora assolsero più o meno felicemente. Sotto la volta di Zurigo Centrale, i grevi portanti di ferro – luce di 42 m – sembrano poggiar lievemente sulle mensolette classicheggianti che coronano i solidi pilastri di pietra, mentre in realtà sono sostenuti da questi ultimi

Iron was a discovery of the nineteenth century as a constructional material for monumental buildings. The blending of technical structures in iron with dignified architecture in stone was a problem that the architects of the epoch solved with more or less success. In the hall of Zurich station the heavy iron girders with a span of 138 ft. are supported on the pilasters of the stone walls and appear to rest on the decorative stone corbels

Die Kuppelhalle des Haupteingangs ist ein schönes Beispiel für die repräsentative und doch massvolle Gestaltung des Zürcher Hauptbahnhofs

La grande coupole de l'entrée principale est un très bel exemple de l'architecture à la fois imposante et harmonieuse de la Gare de Zurich

L'atrio a cupola dell'ingresso principale offre un bell'esempio dello stile rappresentativo, e sobrio in ugual tempo, al quale s'inspira l'architettura della Stazione centrale di Zurigo

The domed hall of the main entrance is a good example of the monumental yet sober design of Zurich station

Die Ostfassade des Zürcher Hauptbahnhofs von J.F. Wanner ist zweifellos eines der wichtigsten Werke des Historismus auf Schweizer Boden und der Bahnhofarchitektur des 19. Jahrhunderts überhaupt – soweit diese noch erhalten ist

La façade est de la Gare centrale de Zurich, telle qu'elle fut conçue par J.F. Wanner, est sans contredit une des plus belles constructions que la tradition historique a inspirées en Suisse, en même temps qu'un modèle d'architecture fonctionnelle au XIXe siècle... du moins dans ce qui en subsiste encore

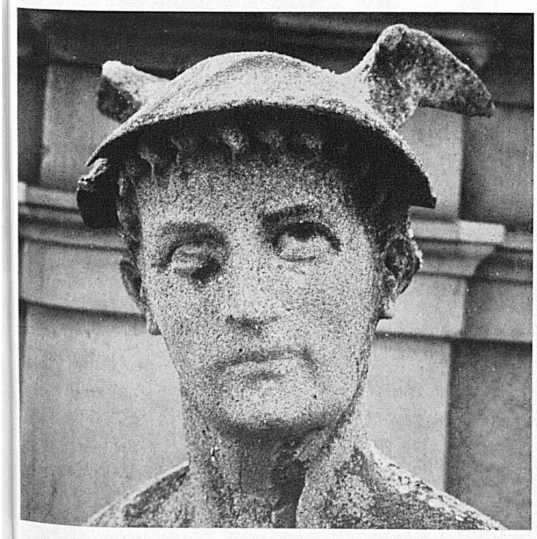
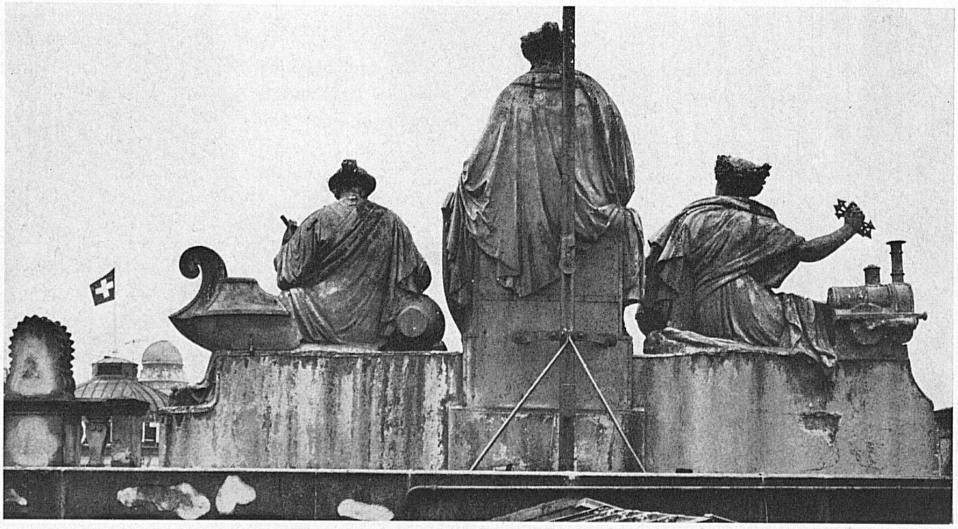
La facciata est di Zurigo Centrale, ideata da J.F. Wanner, è indubbiamente una delle maggiori opere dell'architettura «storica» in Isvizzera, e, più generalmente, a giudicar dagli esemplari superstiti, di quella ottocentesca in fatto di stazioni

The east façade of Zurich station, by J.F. Wanner, is doubtless one of the most important productions of its period in Switzerland and of nineteenth-century station architecture (such as remains of it in general)

Vor dem Hauptportal steht das Denkmal für Alfred Escher, den zürcherischen Politiker und schweizerischen «Eisenbahnkönig». Es ist ein Werk von Richard Kissling, der das Telldenkmal in Altdorf geschaffen hat, und wurde 1889 aufgestellt. Vor der Attika des Portals und unter der allegorischen Gruppe (siehe Frontispiz) sind Figuren aufgestellt, die Kunst, Wissenschaft, Handel (Bild links) und Gewerbe darstellen.
Rechte Seite, unten: Der plastische Schmuck aus Sandstein hat unter Wetter und Abgasen schwer gelitten (links). Nur die Zinkfiguren (rechts) haben gut widerstanden. Sie sind hohl und lassen an einen bösen Vers von Wilhelm Busch denken: «Und da das Ganze ein Symbol, so kann's nicht schaden, wenn es hohl...»

Devant l'entrée principale se dresse le monument d'Alfred Escher, homme d'Etat zurichois et pionnier de la construction des chemins de fer. L'œuvre, inaugurée en 1889, est due au sculpteur Richard Kissling, auteur du monument de Tell à Altdorf. Devant l'attique, au-dessous du groupe allégorique qui domine la façade principale (voir frontispice), se dressent quatre statues qui symbolisent l'art, la science, le commerce (voir la photo de droite) et l'artisanat.
Page de droite, en bas: Les sculptures ornementales en grès (à gauche) ont souffert des intempéries et des émanations du trafic. Seules les statues en fonte (à droite) ont résisté au temps

Dinanzi all'ingresso principale s'innalaza il monumento ad Alfred Escher, politico tigurino e «re delle ferrovie» svizzere. È opera di Richard Kissling (1889), autore anche del monumento a G. Tell ad Altdorf. Davanti all'attico del portale, e sotto il gruppo allegorico del frontone (v. frontispizio), sono collocate figure che rappresentano l'arte, la scienza, il commercio (immagine a sinistra) e l'artigianato.
Pagina destra, in basso: gli ornati sono d'arenaria e hanno sofferto parecchio delle intemperie e dei gas di scarico. Soltanto le figure di zinco (a destra) hanno resistito bene agli oltraggi del tempo

In front of the main portal stands the statue of Alfred Escher, the Zurich politician and Swiss "railway king". It is a work of Richard Kissling, the sculptor of the Tell monument in Altdorf, and was erected in 1889. Below the group of allegorical figures (see frontispiece) on the superstructure of the porch stand four figures symbolizing art, science, commerce (left) and the handicrafts.
Right-hand page, bottom: The sculptures which are of sandstone, have suffered a good deal from the ravages of the weather and the exhaust gases of the heavy traffic (left). Only the figures in zinc (right) have stood the test of time well

SBB
ALFRED