

**Zeitschrift:** Appenzeller Kalender

**Band:** 148 (1869)

**Artikel:** Der neue Zürcher Bahnhof

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-373392>

### 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:** 24.12.2025

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



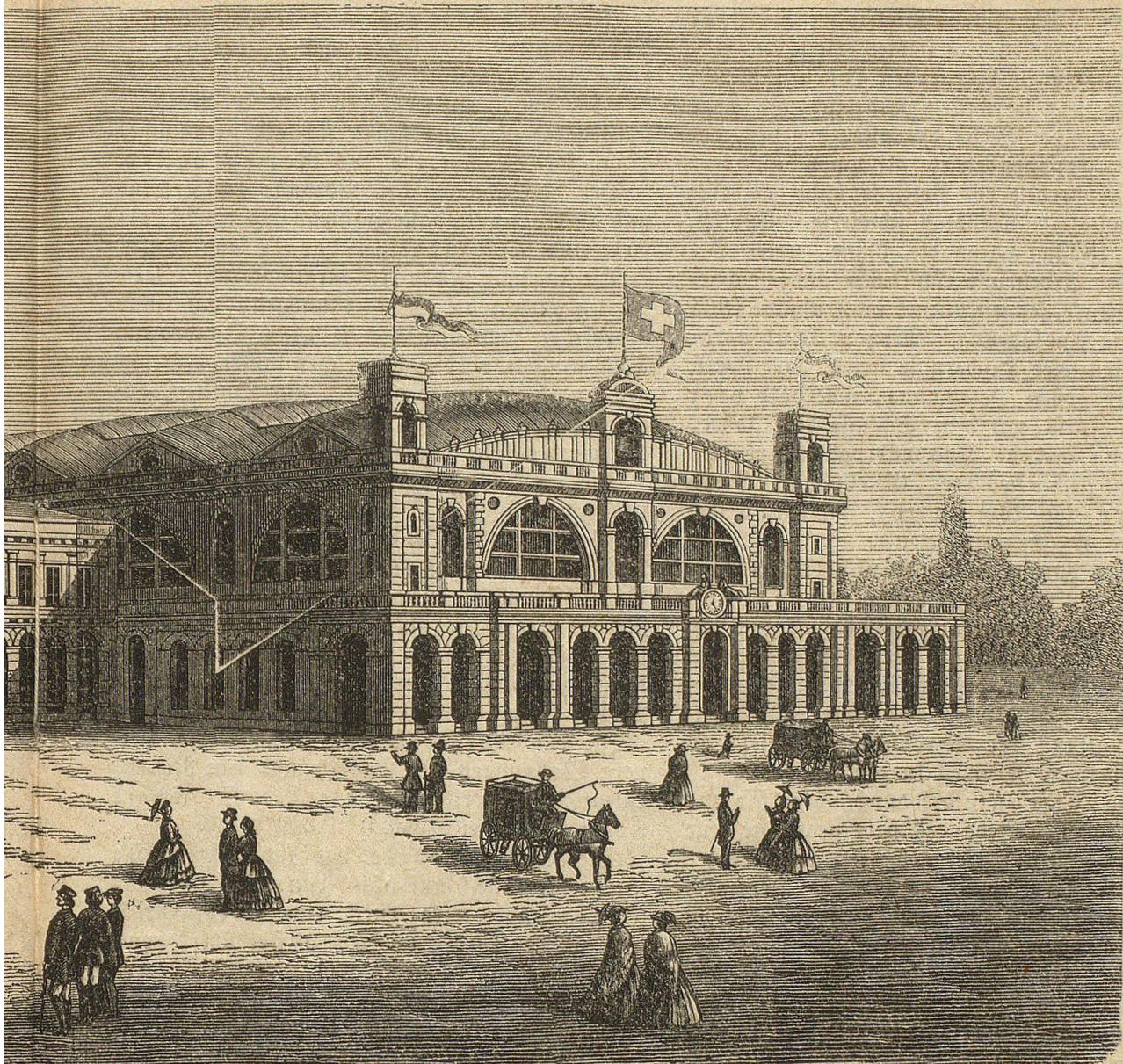
Die vor 15 Jahren noch kaum gehahnte in den letzten Jahren aber jede Erwartung hinter sich lassende Verkehrssteigerung auf der Nordostbahn hat die Errichtung eines neuen Bahnhofes in Zürich zur unabsehbaren Nothwendigkeit gemacht. Einige Zahlen werden dies darthun.

Im Jahr 1855, als nur die Strecke Zürich-Baden befahren wurde, zählte man im ganzen 97,391 Personen, 14,844 Zentner Gepäck und 146,068 Ztr. Güter, die auf der Bahn befördert wurden.

Am 26. Juni 1856 wurde die Strecke Zürich-Derlikon und die ganze Strecke Zürich-Chur, am 29. September desselben Jahres die Strecke Baden-Brugg und am 1. Mai 1857 die Strecke Zürich-Winterthur-Schaffhausen dem Betrieb übergeben. Mit 1. Mai 1858 wurde auch die Strecke Brugg-Aarau und mit dem 18. August 1859 die Strecke Turgi-Waldshut eröffnet.

Die Dimensionen, die jetzt der Verkehr in Zürich annahm, sind kolossal. Im Jahr 1859 wurden

## Zürcher Bahnhof.



auf dem Bahnhof daselbst 358,564 Personen, 29,731 Ztr. Gepäck, 6946 Stück Vieh und Hunde und  
2,177,035 Ztr. Güter befördert und betrug die Einnahme 1,413,075 Fr. 10 Rp., während 1863  
dieser Verkehr auf 493,587 Personen, 37,591 Ztr. Gepäck, 5109 Stück Vieh und Hunde und 4,010,918  
Ztr. Güter mit einer Einnahme von 2,055,922 Fr. 86 Rp. sich gehoben hatte.

Am 1. Juni 1861 wurde die Strecke Zürich-Zug-Luzern und am 1. Mai 1865 die Linie Zürich-  
Bülach-Regensberg eröffnet und im Jahr 1867 betrug die Personenfrequenz auf dem Bahnhof  
Zürich 641,877 Köpfe, wurden 52,370 Ztr. Gepäck, 7084 Stück Vieh und Hunde und 4,155,808 Ztr.  
Güter befördert mit einer Gesamteinnahme von 2,371,778 Fr. — Ist es zu verwundern, wenn unter  
solchen Umständen die ersten Anlagen der Nordostbahn in Zürich: Bahnhof, Vorbahnhof, Magazine,  
Werftäten, überhaupt das ganze Material sich als völlig unzulänglich und ungenügend erwies?

Besonders unzulänglich erschien schon im Anfang der Sechziger-Jahre der Personen-Bahnhof. Die Notwendigkeit der Erstellung eines neuern solchen trat immer dringender hervor. Aber die vorbereitenden Arbeiten waren zeitraubend und verwickelt und, da der neue Bahnhof auf der Stelle des alten erstehen, der gewaltige Eisenbahnbetrieb gleichwohl nicht gestört, die Sicherheit des Betriebs nicht gefährdet werden sollte, — unendlich schwierig. Endlich, im Jahr 1864, waren die Pläne, unter Benutzung der Arbeiten verschiedener ausgezeichneter Ingenieure, festgestellt und im Frühjahr 1865 begann die Ausführung. Trotz verschiedenartiger unerwarteter Hindernisse wird das Werk, gemäß der ersten Berechnung, innerhalb vier Jahren, also mit dem Schlusse des Jahres 1869, fertig werden. Das mühevolle Werk wird von dem Architekten der Gesellschaft, Herrn Wanner aus Württemberg, mit ebenso viel Geschmac als Energie geleitet.

Der Reisende hat eine Ansicht des prachtvollen Bauwerkes, das in seiner Vollendung zu den ersten Zielen der Schweiz gehören wird, vor sich.

Der neue Bahnhof ist ausschließlich für den eigentlichen Verkehr der Reisenden und was mit demselben zusammenhängt, bestimmt. Die Zentral-Verwaltung der Nordostbahn verbleibt in ihren bisherigen Räumen in der Enge.

Die Hauptfronte des durchaus massiv aus Steinen erbauten Gebäudes sieht gegen die neue „Bahnhofstraße“ (früher Fröschengraben), eine andere Fronte gegen die Limmat. Jene, die Hauptfronte, besteht aus einem Erdgeschoß, einem Entresol und einem Stockwerk. Ihre Länge beträgt 376'. Sie erhält einen vorstehenden Mittelbau, der nach seiner Bauart an einen römischen Triumphbogen erinnert, mit drei Haupteingängen. Die letztern sind tonnenartig überwölbt und bilden einen offenen, ungefähr 14' tiefen Vorraum. Der mittlere Eingang ist der größte. An die Haupteingänge schließen sich auf beiden Seiten je neun Bogenöffnungen von zirka 20' Höhe auf 8' Breite an, von denen wieder je 5 als Eingänge in die Vorhalle benutzt werden. Den Abschluß der Hauptfronte bilden 2 ebenfalls ein wenig vortretende, erhöhte Eckbauten.

Die Vorhalle, in welcher sich dem Haupteingang gegenüber die Portierloge und rechts und

links von derselben die Kassenlokale und die Zugänge zu den Wart- und Restaurationsräumen befinden, wird 284' lang und 25' tief; ihr Gesamtflächeninhalt beträgt sonach über 7000 Quadratfuß. Das Mittelstück der Vorhalle wird gewölbt und 40' hoch. Am westlichen Ende der Vorhalle (gegen die Sihl) befindet sich ein geräumiger Saal für die Aufgabe des Reisegepäckes.

Der Ausdehnung der Vorhalle entsprechend und an die Einfesteighalle grenzend sind die Warträume und Restaurationslokale angeordnet.

Die Zugänge zu den Restaurations- und Wartlokalen führen an zwei geräumigen, mit Glas überdeckten Lichtbößen von je 14'0 Quadratfuß Flächeninhalt vorbei, in welchen laufende Brunnen angebracht werden sollen aus Quellen, auf die man bei Errichtung des Tunnels stieß und die damals sofort gefaßt wurden.

Die zweite Fronte des Gebäudes hat eine Länge von 308'. Sie entspricht der Stirnseite der Einfesteighalle. Die ihr entlang laufende Vorhalle ist 205' lang und enthält eine Reihe von Bogenöffnungen, durch welche die ankommenden Reisenden den Bahnhof verlassen. An die Vorhalle stoßt ein besonderes Portal für das Publikum, das ankommende Reisende erwartet, sodann Räumlichkeiten für die Post, die Güter etc.

In den Entresol-Räumen werden kleinere Wohnungen für Beamte und den Restaurateur etc. eingerichtet. Im ersten Stockwerk wohnt der Betriebschef.

Die Einfesteighalle hat im Lichten eine Breite von 138' auf 550' Länge bei 60' Gieberthöhe und wird durch eine Eisenkonstruktion ohne Zwischenstützen frei überspannt. Die Herstellung derselben wurde der Maschinenbaugesellschaft Nürnberg, Klett u. Komp. in Nürnberg übertragen, sie geschah in 6 Monaten und eines der neuen Dachfelder der Eisenkonstruktion, deren jedes 9000 Quadratfuß Grundfläche hat, wurde in fertig zusammengefügtem Zustand einer Probefbelastung durch Aufbringung eines auf der Oberfläche gleichmäßig verteilten, einer bestimmten Schneelast entsprechenden Gewichtes unterworfen, — eine Probe, die zur völligen Zufriedenheit ausfiel. Die Einfesteighalle bedeckt 6 Gleise und 3 Trottoirs von 20' Breite. Sie überragt die angebauten Warträume in der Höhe um 50' und empfängt ihr Licht von

allen 4 Seiten durch 20 Halbkreisfenster von 36' Durchmesser, so daß die Anbringung eines Glässdaches über der Halle entbehrlich wurde. Um das ganze Dach herum führt eine Gallerie.

Dies ist im wesentlichen die Anlage des neuen Bahnhofes von Zürich, dessen Vollendung man allerseits mit Sehnsucht entgegenseht.

Die Kosten aller Bauten mit Einschluß der provisorischen Einrichtungen, Möbeln u. s. w. wurden auf 2,700,000 Kr. veranschlagt und sollen nicht viel höher zu stehen kommen. Glückauf!

### Das Boy-House (Knabenhaus) in Newyork.

In Newyork ist eine Anstalt gegründet worden, welche die Mitte zwischen einem Spital und einer Werkstatt hält. Die Geschichte ihrer Entstehung ist ebenso eigenthümlich als interessant.

Vor zirka 20 Jahren verließ ein Deutscher, Namens Steinbecker, sein Heimatland, um in Amerika sein Glück zu suchen, das er zu Hause trotz aller Anstrengung nicht finden konnte. Eine arme Ausgewanderte haite ihr Geschick an das seine so traurige geknüpft. Sie wurde Mutter. Eines Tages, als Steinbecker grade nach dem Hafen gegangen war, um Arbeit zu suchen, und die Mutter in den Straßen nach einem Stücklein Brot umherlungerte, verschwand das damals 3 Jahre alte Kind aus der elterlichen Wohnung. Wo war es hingekommen? Voller Verzweiflung und nach tausend verschiedenen Forschungen beschlossen die Eltern, Newyork zu verlassen, und begaben sich auf einem Auswandererschiffe nach Kalifornien.

Vor einiger Zeit stieg ein dem Aussehen nach reicher Mann von zirka 40 Jahren zu Newyork ans Land. Eine jüngere Frau begleitete ihn; sie war mager, bleich und ihre traurigen Augen schienen fortwährend etwas zu suchen. Ein Kind, ein armes, kleines Wesen von 12 Jahren, näherte sich ihnen; es schien sich kaum aufrecht erhalten zu können; schüchtern und mit matter Stimme bat es um ein Almosen. Die Frau erbebte, diese Stimme hatte ihr Herz wie eine Erinnerung getroffen; sie drückte schnell einen Dollar in die Hand des Kindes, welches ihr lächelnd danken wollte, dann plötzlich einen Schritt zurückrat und ohnmächtig zur Erde fiel. Die beiden Reisenden eilten darauf zu; der Mann nahm

das Kind in seine Arme, das Hemdchen verschob sich — der Fremde stieß einen Schrei aus. Er hatte einen ärmlichen, wertlosen Schmuck, welchen das Kind am Halse trug, erkannt. Es war Steinbecker und seine Frau, welche reich und geachtet aus Kalifornien zurückkamen, und dieses Kind, welches der Zufall oder vielmehr die göttliche Vorsehung ibnen vor Entbehrung sterbend in den Weg geführt hatte, war ihr verlorner Sohn.

Nunmehr hat Steinbecker eine Zufluchtsstätte gegründet, wo jedes obdachlose Kind ein Lager und Nahrung findet: das ist das Boy-House oder Knabenhaus. Jeden Tag erscheint in der bedeutendsten Zeitung in Newyork das Signalement derseligen, welche sich noch in der Anstalt befinden. Oftmals des Tages klopfen die Polizeibeamten an deren Pforte. Die Kinder werden von geachteten barmherzigen Frauen aufgenommen, welche der Reihe nach diese so schöne, der Frau und der Mutter so würdige Mission erfüllen. Es sind 200 kleine Betten in dem Anstaltsgebäude, über dessen Thüre Steinbecker in großen goldenen Buchstaben die Worte des Heilandes hat anbringen lassen: „Lasset die Kleinen zu mir kommen!“

### Mahnung.

O daß es alle wüsten,  
Wie weh ein Wort oft thut,  
Gesprochen unbedachtsam  
In rohem U bermuth!

Es giebt des Wehs genug schon  
Für jeden in der Welt;  
Braucht's da ein hartes Wort noch,  
Das ihm das Sein vergäßli?

Habt Acht auf eure Jungen,  
O mehrt nicht fort und fort  
Das Weh auf dieser Erde  
Noch durch manch herbes Wort!

---

Lern' früh entbehrn, lern' entsagen,  
Dem Leide kün̄n ins Auge seh'n!  
Dann kannst Du leichter Barden tragen,  
Und f. st vor j. dem Unfall steh'n.  
\*

Sparhaft giebt Baarschaft.

\*

Wer nicht erwirbt, verdirst.