

Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 14 (1927)
Heft: 3

Artikel: Die neuen Aufnahmegebäude Zürich-Enge und Zürich-Wiedikon
Autor: Naef, Hans
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-86258>

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: 04.02.2026

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



AUFNAHMEGEBÄUDE WIEDIKON
Nordfassade mit Perrondächern und Stellwerk

DIE NEUEN AUFNAHMEGEBÄUDE ZÜRICH-ENGE UND ZÜRICH-WIEDIKON

Architekten B.S.A. Gebr. Pfister und Hermann Herter, Stadtbaumeister

DAS AUFNAHMEGEBÄUDE IN DER ENGE

Die Meldung von der Fertigstellung des Bahnhofes Enge ruft die Erinnerung an lebhafte Kämpfe:

Truppen: Stadtverwaltung, S. B. B.-Organe, Ingenieure, Architekten, Berufsverbände.

Schlachtfelder: Tagesblätter, Zeitschriften, Cafhäuser, Versammlungen, Sitzungen aller Art.

Kampfobjekte: Platzgestaltung als Hauptangriffsziel, Bahnhofgebäude als Nebenobjekt.

Schmährufe: Verkehrsfanatiker — Fassadenästhet.

Zukunftsstürmer — Vergangenheitsphilister.
Holland — Italien.

Wie war denn die Situation?

Eine stark belastete Ausfallstrasse (Seestrasse) bildet mit einer Zweigstrasse von geringerer Bedeutung (Bederstrasse) und dem Bahnstrasse ein rechtwinkliges Dreieck,

an dessen einer Kathete der Bahnhof Enge gebaut werden soll. 1. Frage: Wie ist die Platzfrage vor dem Bahnhof zu lösen? 2. Frage: Wie der Platz in den Stadtorganismus einzubeziehen?

1914. Eine Kommission des Zürcher Ingenieur- und Architektenvereins schlägt einen Dreieckplatz vor.

1916. Der Bauvorstand Zürichs beantragt einen Wettbewerb.

1917. Die Generaldirektion der S. B. B. lehnt ab und beauftragt Architekt A. Fröhlich mit der Ausarbeitung der Bahnhofspläne. Der Stadtverwaltung bleibt nur übrig, den Bebauungsplan allein zu studieren.

März 1923. Dem Stadtrat geht das amtliche Projekt zu, nach welchem das gegebene Platzdreieck durch ein kongruentes jenseits der Seestrasse zum Rechteck ergänzt wird. Das ist zu viel, der Sturm bricht los. Einen starken



Innere der Schalterhalle mit den Reklamefresken von Otto Baumberger, Zürich

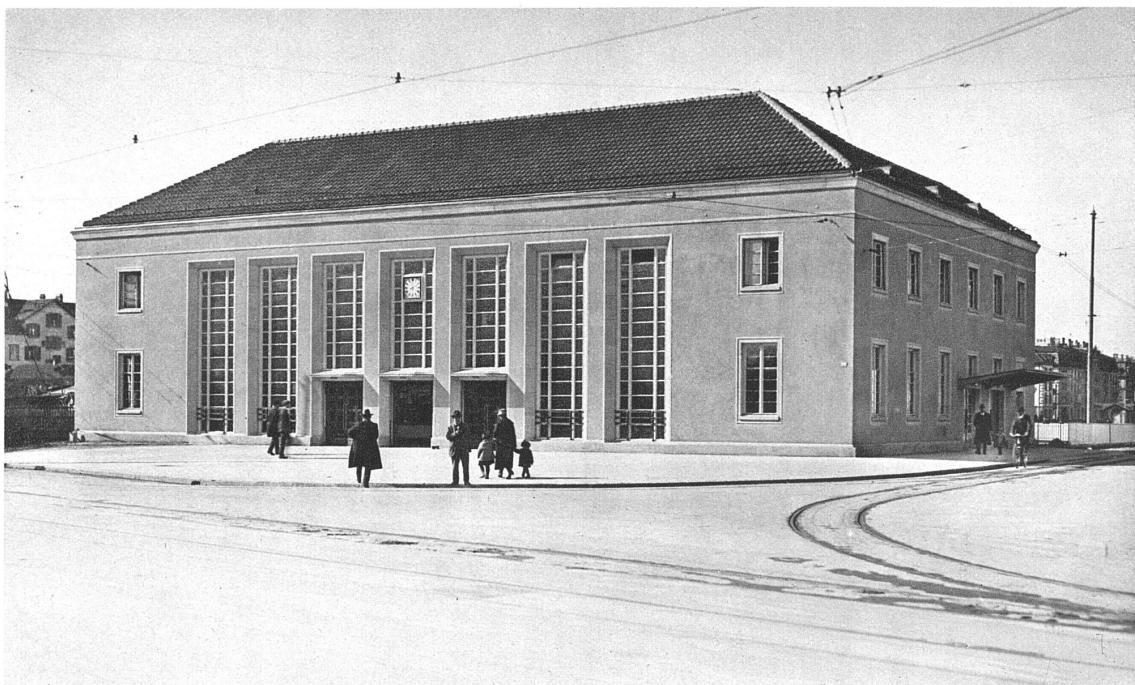
Strassenverkehr diagonal durch einen Rechteckplatz zu leiten, wie es kurz vorher beim Stampfenbach- und Walcheplatz unglücklicherweise erzwungen worden war, ist selbst der Kommission des Stadtrates zu bunt. Sie lehnt das Projekt einhellig ab. Auch ästhetisch hätte

dieser Platz nicht befriedigt, denn der nur ein- bis zweistöckig gedachte Bahnhof hätte nicht dominieren, die erhoffte Raumwirkung bei den breiten Strassen nicht eintreten können. Endlich im Mai 1923 entschliesst sich die S. B. B. zu einem engeren Wettbewerb zur Lösung der Frage und es werden dazu vier Zürcher Architekturfirmen eingeladen. Im August 1923 schon werden die eingereichten Entwürfe bekannt.

Einer bringt keine neue Idee und fällt in Vergessenheit. Zwei suchen vor allem den Anforderungen neuzeitlichen Verkehrs zu genügen und den Bahnhof wie den Platz im rein sachlich motivierten amorphen Formen zu gestalten. Der Dritte trachtet darnach, nicht nur die praktischen Forderungen zu erfüllen, sondern gleichzeitig Platz und Bau in kristallinisch klare, rhythmisch gegliederte Formen zu prägen, dabei alle Unregelmässigkeiten des Grundstückes im Innern verschwinden zu lassen, d. h. Architektur im hergebrachten Sinne zu schaffen. Nun geht der Kampf von neuem los. Diskussionen werden mit erregter Stimme geführt, alte Freunde entfremden sich. Zwei Welten stehen gegeneinander auf. Die junge (zum Teil von grauen Häuptern angeführt) schreibt »Neue



Abstieg von der Halle zu den Bahnsteigen



**AUFNAHMEGEBÄUDE WIEDIKON / ERSTER »REITERBAHNHOF« DER SCHWEIZ
ARCHITEKT B. S. A. HERMANN HERTER, STADTBAUMEISTER, ZÜRICH**

Hauptfassade von Südost

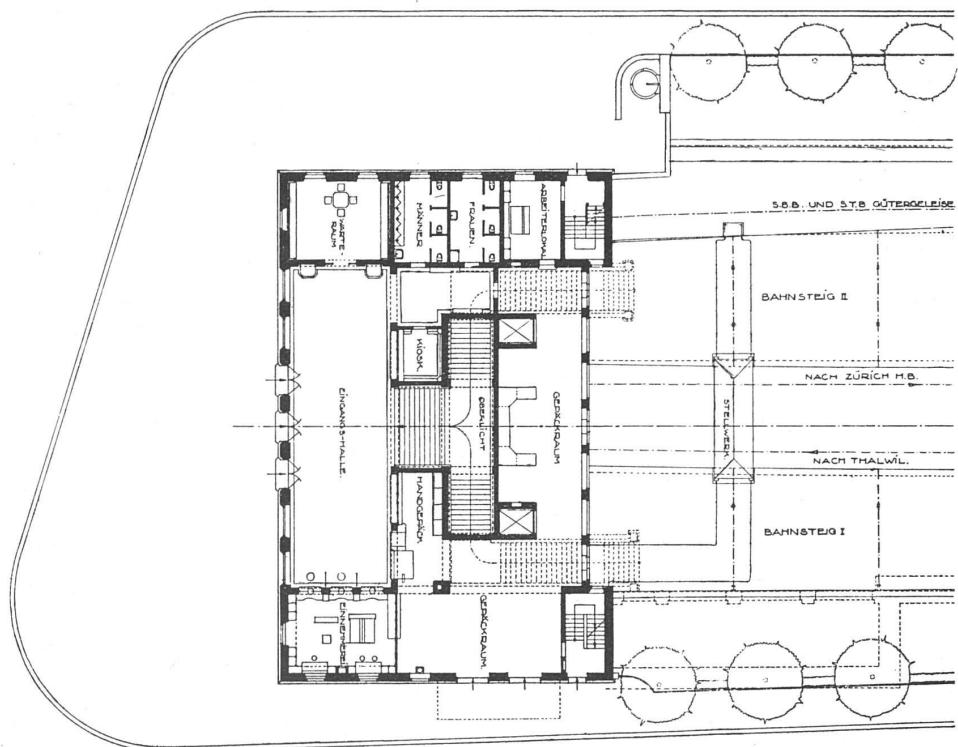
Sachlichkeit auf ihren Schild, huldigt allein dem Zwecke und wird gar unsachlich, wenn sie Sachlichkeit unbewusst zum ästhetischen Motiv erhebt. Auf der Front der Platzbildung, der Ueberleitung des Verkehrs von der Bahn zur Strasse, dem Tram, dem Auto scheint diese Gruppe zu siegen, dagegen steht ihre Sache weniger gut auf dem Terrain der Architektur, wo die vom Ausland beschafften Kanonen zwar wuchtig donnern, aber doch gelegentlich stark daneben schiessen. Die alte Welt hat sich hinter dem Projekt der Gebrüder Pfister verschanzt. »Ewige Jugend« steht auf ihrer Fahne und ihre Schlachtrufe heissen: Rhythmus, Proportion, Symmetrie, Vergeistigung der Materie durch die Form, schöner Schein.

Da beschliesst am 17. November 1923 auf Antrag der Polizei und Strassenbahn der Stadtrat von Zürich, am viel bekämpften segmentförmigen Vorplatz des Projektes Pfister festzuhalten, entgegen den Experten der Kommission und den Ingenieuren im Baukollegium.

Diese Bombe überbrüllt allen Kampf der Meinungen, der nun langsam verstummt. Die Bürger aber schmunzeln, denn sie wollen in der Enge einen »schönen Bahnhof« erhalten, keinen »Güterschuppen«.

Tritt man heute vor den fertigen Bahnhof Enge, so sieht man ihm freilich die vergangenen Kämpfe nicht an.

Wuchtig in seinem Granitbruchsteinmauerwerk und ernst in seiner Schlichtheit steht er da. Das gemauerte Gesimse mit den sichtbaren Sparrenköpfen zieht sich in einer Horizontalen rings um den Bau und wird nur einmal an der Bederstrasse von einem knappen Turm unterbrochen, der den Eingang markiert und die Uhr dem von der Stadt Kommenden von weitem sichtbar macht. Als Schmuck muss allein der Gegensatz der glatt behauenen Fenster- und Türumrahmungen gegenüber dem rauen Mauerwerk oder das Spiel der Bruchsteine dienen, dort, wo sie über Stürzen scheitrende Bogen bilden. Oder ist auch die Vorhalle um den Segmentplatz unter die Schmuckmittel zu zählen? Freilich ist sie grosszügig, wuchtig und beherrschend, aber doch über den reinen Zweck hinausgehend, dem ein weitausladendes Perrondach in 5 m Höhe besser gedient hätte, oder gar schädlich, da im 1. Stock die Räume hinter der Halle durch sie hygienisch benachteiligt werden. Freunde der neuen Sachlichkeit erklären uns, dass überhaupt die ganze symmetrische Strassenansicht ein Ornament sei, das sein Dasein nur mühsam aus dem Zusammenhang mit den gegenüber einmündenden Querstrassen (General Wille - Gotthardstrasse) motiviere und der Anforderung einer Einrichtung nicht genüge, deren Aufgabe es sei, Fußgängerscharen



Aufnahmegeräte Wiedikon / Erdgeschossgrundriss, Maßstab 1:440

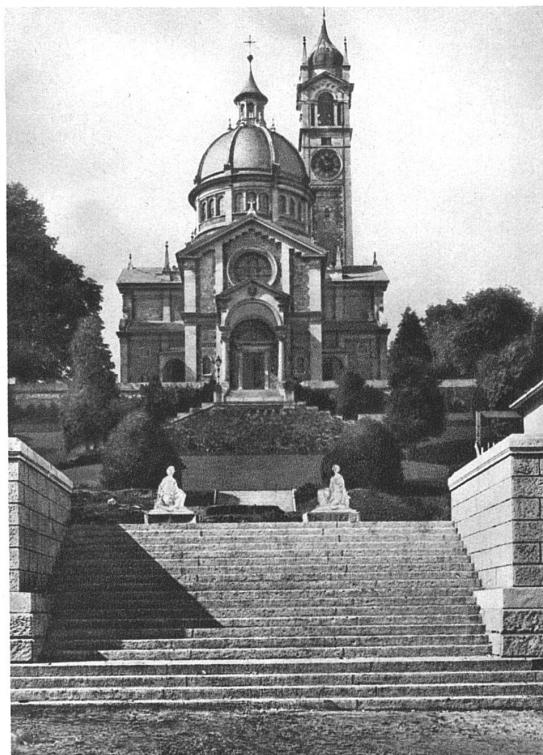
sicher von den Strassentrottoiren, Tramwagen und Automobilen nach den Bahnsteigen zu leiten und gleichzeitig den namhaften Durchgangsverkehr der Seestrasse an dieser Einrichtung vorbeizuleiten. Und fragt man sie, aus was letzten Endes ein Vorortsbahnhof, wie der vorliegende es ist, bestehen müsse, ein Bahnhof, der in der Regel nur von Passagieren benützt wird, die ohne Gepäck stets die gleiche Strecke unter Verwendung eines Abonnements fahren, so geben sie die Antwort: Ein solcher Bahnhof besteht aus einem Trottoir, auf dessen einer Seite die Eisenbahnzüge und dessen anderer die Tramwagen und Autos halten und das an den Enden in die Trottoirs der Strassen übergeleitet wird, eine Um-, Ein- und Aussteigestelle also, die einzige so zu gestalten ist, dass dieses Um-, Ein- und Aussteigen sicher und bequem geschehen kann. Ein paar kleine Bahndiensträume müssen in der Nähe liegen, ein Perrondach macht die Anlage komfortabel. Alles übrige ist Ueberfluss: Wartesäle, Abortanlagen, Restaurants, Dienstwohnungen, Postlokale, Läden und Geschäftsräume sind mehr oder weniger Fremdkörper in einem Bahnhof dieser Art.

Für die praktische Lösung von Bahnhofsanlagen wird es sicher fruchtbar sein, stadtseitig die gleichen diktatori-

schen Anforderungen an eine klare Trennung der einzelnen Verkehrsströme (Fussgänger, Radfahrer, Tram, Autos) zu stellen, wie es bahnseitig mit Selbstverständlichkeit für Züge und Fussgänger geschieht. Dann wäre die auftraggebende Behörde in unserm Falle auf die Idee gekommen, den Fussgängerstrom, der von den talwärtsfahrenden Zügen (Perron II) unter dem Geleise der bergwärtsfahrenden Züge (Geleise I) durchgeleitet wird, gleich weiter im selben Tunnel unter Bahnhof und Strasse zum östlichen Trottoir zu leiten, um ihn dort rechtsgehend nach dem Stadtzentrum fliessen zu lassen. Schmale Aufgänge, wie man sie von den Untergrundbahnhöfen kennt, wären dabei auch nach den Tramsteigen abzuzweigen gewesen, und der Bahnbenutzer wäre mit der gleichen Selbstverständlichkeit, mit der er vor dem Ueberfahrenwerden durch einen Zug bewahrt wird, auch vor den Gefahren der Strasse geschützt worden, ohne zu einem Umweg veranlasst zu werden. Die Regelung des Strassenverkehrs hinkt derjenigen auf dem Bahnhofe weit nach. Doch ist nicht zu vergessen, dass sie unendlich komplizierter ist. Denn auf der Strasse fliessen nicht nur viel mehr und verschiedenenartige Verkehrsströme als im Bahnhof, sie mischen sich auch aus Durchgangs-, Orts-, Längs- und Querver-



kehr, aus grossen Hauptströmen und kleinen Aederchen, die auch nicht vernachlässigt werden dürfen. Dieses Problem beginnt sich erst zu klären und fängt erst an, wichtig genommen zu werden. So ist es den Architekten nicht zu verübeln, wenn sie die Gestaltung des Platzes als Architekturproblem auffasssten, statt den Bahnhof nur als Hintergrund für ein Verkehrsproblem zu betrachten. Mit dem Hauptstrom der Reisenden betritt man den Bahnhof in seiner Nordostecke und durchschreitet eine breite Galerie, an der Post, »Sesabureaux« und Läden liegen. Weitere Fussgänger strömen durch einen Quergang vom Platz und der Bederstrasse zu und ergieissen sich auf den Bahnsteig 1, um südwärts zu fahren, oder passieren die Unterführung, um zum Bahnsteig 2 zu gelangen. Eine ähnliche Verbindung findet sich im südlichen Gebäude teil und eine dritte, allerdings ohne Zugang zum Peron 2, liegt in der Axe des Platzes in Form einer runden Schalterhalle. Alle diese Passagen und auch die Rotonde der Mitte sind im ernsten Charakter des Aeussern gehal-



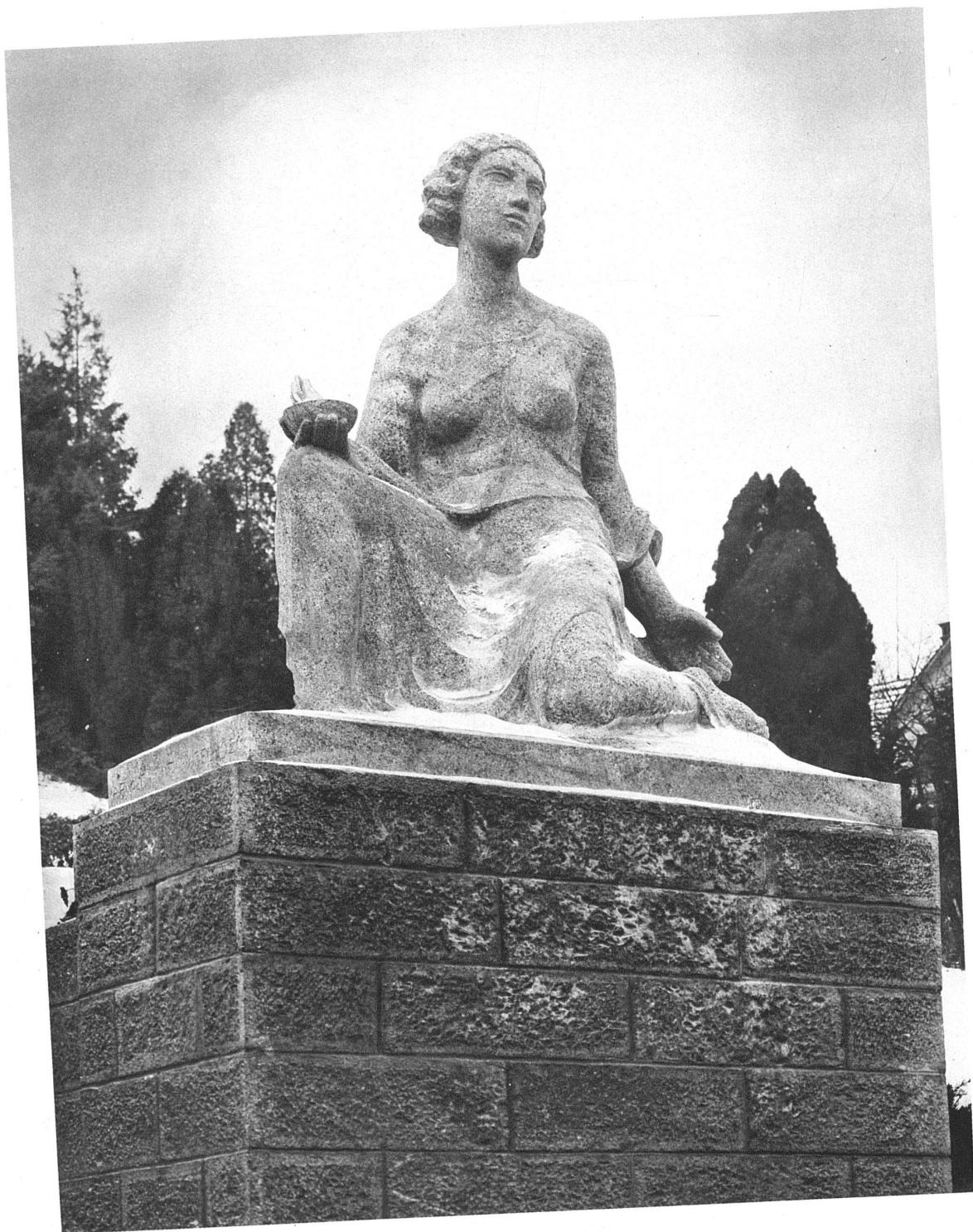
TREPPEAUFGANG ZUR KIRCHE ENGE

*Kirche: Prof. Bluntschli, 1894 / Anlage: H. Herter,
Stadtbaumeister / Figuren: Arnold Hünerwadel, Bildhauer
S. W. B., Zürich (Würenloser Muschelkalkstein)*

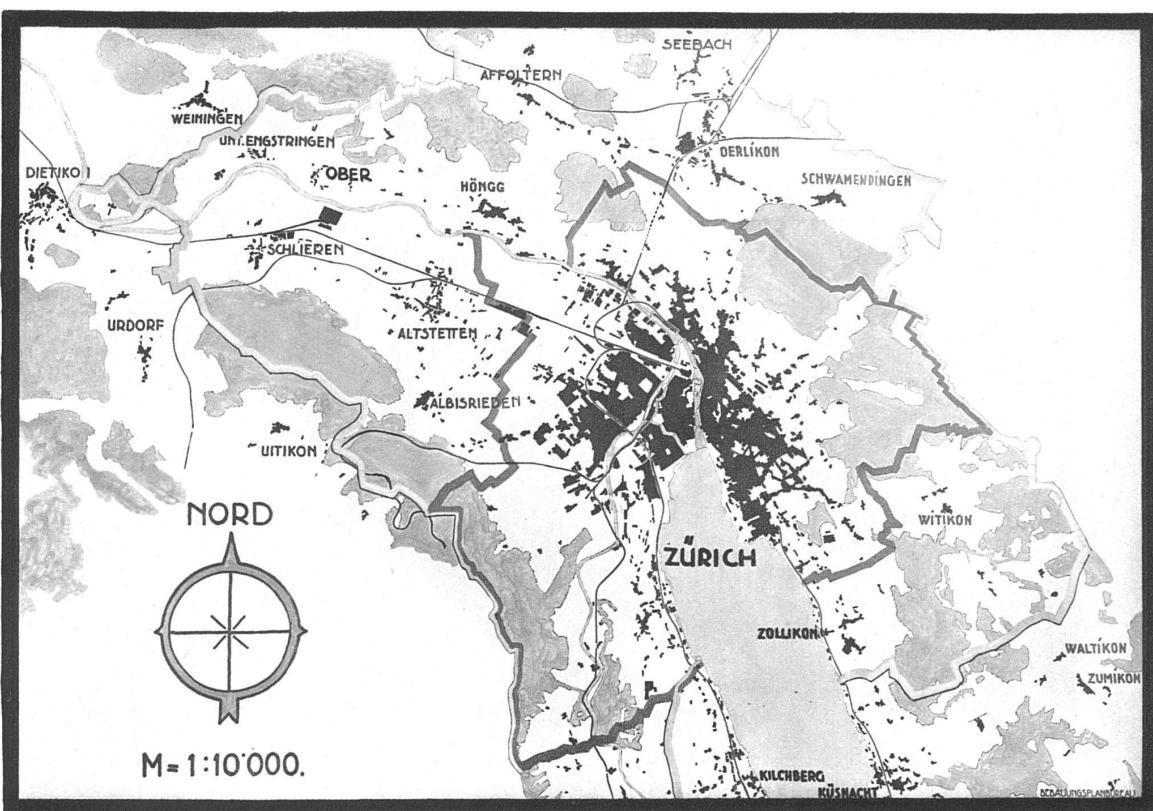


DIE TÖRICHE JUNGFRAU

Figur von Arnold Hünnerwadel am Treppenaufgang zur Kirche Enge



DIE KLUGE JUNGFRAU
Figur von Arnold Hünerwadel am Treppenaufgang zur Kirche Enge



Stadtplan 1914

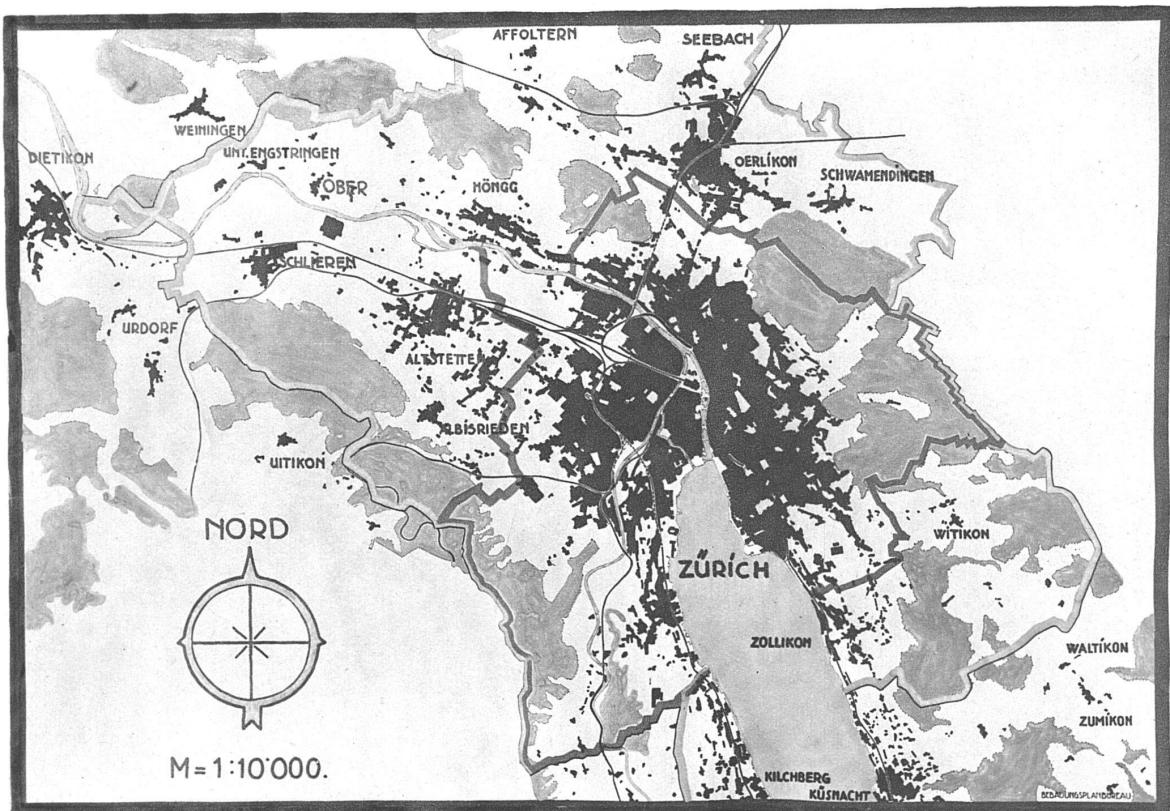
ten: Granitbruchsteinwände, Granitplattenböden und grautünchte Betondecken. Nur die Schalterhalle ist farbig bereichert durch eine Holzdecke, welche als stumpfer Kegel auf einem horizontalen Ringe sitzt und durch ein Oberlicht, wie durch hohe Seitenfenster erleuchtet wird. Die Bahndiensträume mit zwei kleinen Wartesälen und den Aborten reihen sich längs des Bahnsteiges 1. Südlich der Schalterhalle schliesst das Gepäcklokal an und der ganze Südflügel ist dem Restaurationsbetrieb überlassen. Dort finden sich im Parterre zu Seiten des Buffets die farbig belebten Säle erster und zweiter Klasse gegen die Seestrasse, das Office mit Treppen und Aufzügen dahinter gegen die Bahn und im 1. Stock die hell und geräumig eingerichtete Küchenanlage, die Wohnung des Restaurateurs und 15 Zimmer für sein Dienstpersonal. Ein reizender Gesellschaftssaal, an Decken und Wänden mit schönmaserigen Lärchenholzplatten verkleidet und durch geschnitzte Wandärmchen mit handbemalten Rohseiden-schirmen festlich beleuchtet, wird bald die Gunst der Bevölkerung finden, zumal er von einem eigenen Office praktisch bedient werden kann. Im 2. Stock, der sich nach

aussen nur aus der hohen Mauerfläche über den Fenstern des 1. Stockes erraten lässt, liegen die raumreichen Wascheinrichtungen für den Restaurationsbetrieb, die von einem innern Hofe belichtet sind. Zwei Dienstwohnungen im 1. Stocke sind seitlich der Schalterhalle untergebracht, während über den Läden im Nordflügel sich vermietete Bureauräume in zwei Etagen aufbauen, wobei ein sgraffitogeschmückter Hof als Lichtspender dient. Eine Unterkellerung wurde nur dort vorgenommen, wo für Läden oder Heizzwecke Kellerräume nötig waren.

DAS AUFNAHMEGEBÄUDE IN WIEDIKON

»Der Knecht ist gut, von dem man nicht spricht«. Dieser Satz mag auch vom Aufnahmegebäude Wiedikon gelten, das, nachdem die Frage seiner Lage entschieden war, in aller Stille an der Birmensdorferstrasse durch Stadtbaumeister Herter erstellt worden ist.

Von der Enge kommen die Geleise im Tunnel zu ihm her und führen im tiefen Einschnitt nach Nordwesten weiter. Die Bahnsteige dehnen sich 290 m weit, von der Birmensdorfer- bis gegen die Kalkbreitestrasse, seitlich durch



Stadtplan Zürich mit Vororten 1926

die Stützmauern des Einschnitts gegen den Wind und oben durch Perrondächer gegen den Regen geschützt, an den Enden mittelst Treppen zu den Strassen hinaufführend, wobei die südöstlichen durch das Aufnahmegebäude hindurch nach einem Trottoir leiten, an dem Tramwagen und Automobile halten und die Fussgänger ohne Kreuzung von Verkehrsstrassen sich ins Quartier begeben können.

Das Bauprogramm des Aufnahmegebäudes zeichnet sich durch Beschränkung auf das Notwendige aus, was im klaren Grundriss und knappen Aufbau erfreulich in Erscheinung tritt. Von der Birmensdorferstrasse her gelangt man in die durch zwei Geschosse reichende Halle, die als klarer Kubus von sieben hohen Fenstern beleuchtet wird. Dem Eingang gegenüber senkt sich die erst ein- und dann zweiarlige Treppe nach den Bahnsteigen hinunter. Rechts liegen Schalter für Fahrkarten, Gepäckaufgabe und Handgepäck, links Zeitungskiosk, Abort und Wartesaal, dahinter der Gepäckraum. Ueberall herrscht grösste Einfachheit, die durch Farbengebung festlich gesteigert wird. An den Perrons findet man die notwendigen

Bahndiensträume im Keller und der seitlichen Stützmauer untergebracht und das Stellwerk als kleiner Reiter auf den Perrondächern sitzend, ähnlich wie es das ganze Gebäude über den Gleisen tut (daher: »Reiterbahnhof«). Zwei kleine Treppenhäuser führen nach dem 1. Stock zu zwei Dienstwohnungen, die sich mit dem obern Schalterhallenteil zu einer Hufeisenform zusammenschliessen, in ihrer Mitte eine Terrasse über dem Gepäckraum freilassend.

Von der Birmensdorferstrasse betrachtet, wirkt das Gebäude als einfacher Kubus, in grauer Putzfläche sich über grauem Sockel kräftig erhebend und gegen das Falz-Ziegeldach durch ein knappes Gesimse abgeschlossen. Die sieben schräg eingeschnittenen, durch die ganze Gebäudehöhe hinaufreichenden, breiten Fenster der Halle nehmen in ihrem untern Teil die drei Eingangstore auf und kennzeichnen das Gebäude als ein öffentliches, während der geringe Umfang des Ganzen deutlich kundgibt, dass es sich hier im Grunde nur um ein Tor von der Strasse zur Bahn und nicht um ein Quartierzentrum handelt.

Hans Naeff.