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: Wo liegt Zürichs Bahnhof?

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-776110

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

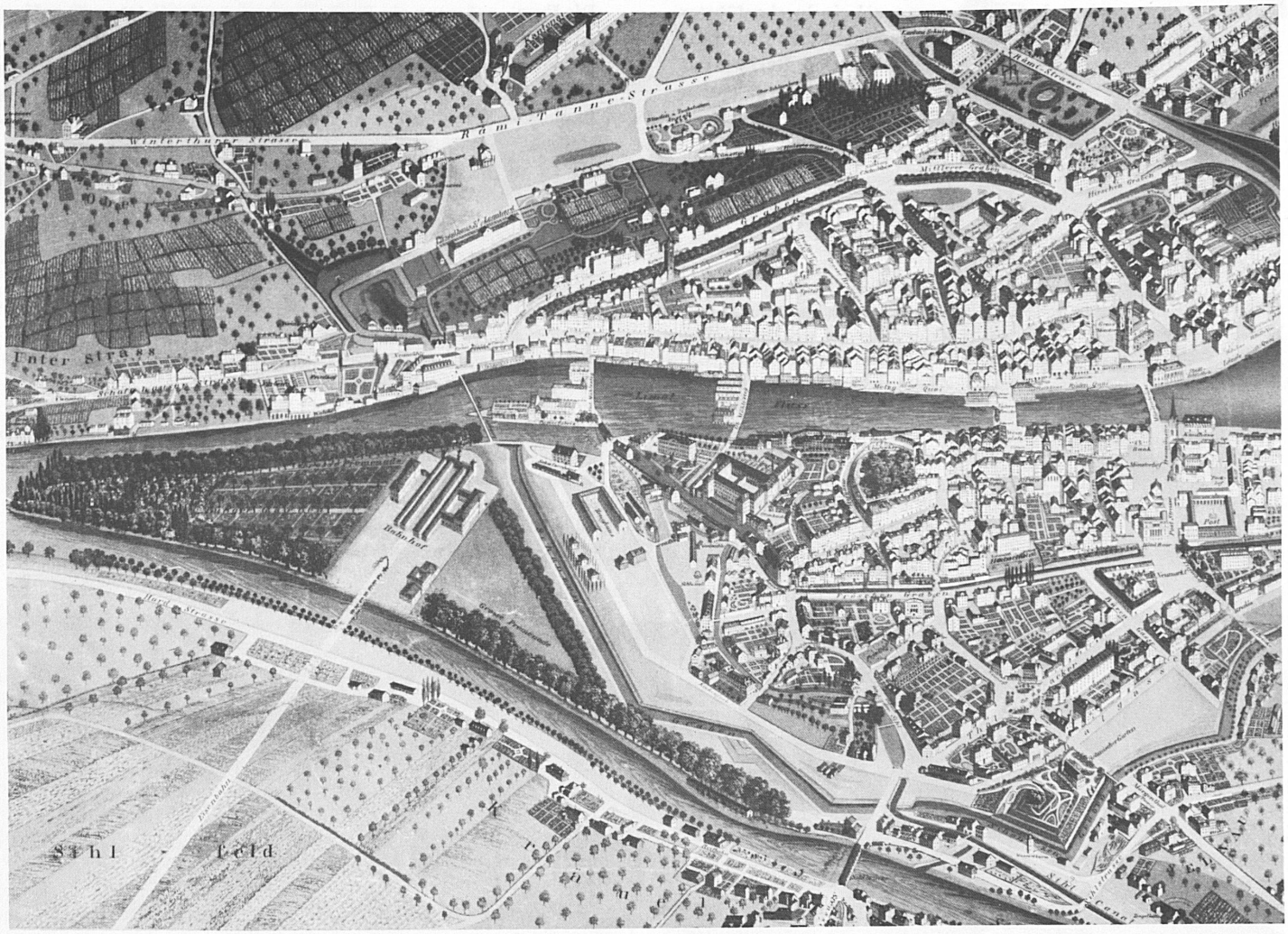
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 14.07.2025

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



WO LIEGT ZÜRICHS BAHNHOF?

«Malerischer Plan der Stadt Zürich und ihrer Umgebungen, herausgegeben um 1854 von H.F. Leuthold in Zürich.» Auf diesem Plan wird deutlich, wie sehr der alte Bahnhof von 1847 noch abseits der Stadt lag, abgetrennt durch den beim Papierwerd in die Limmat mündenden Schanzengraben

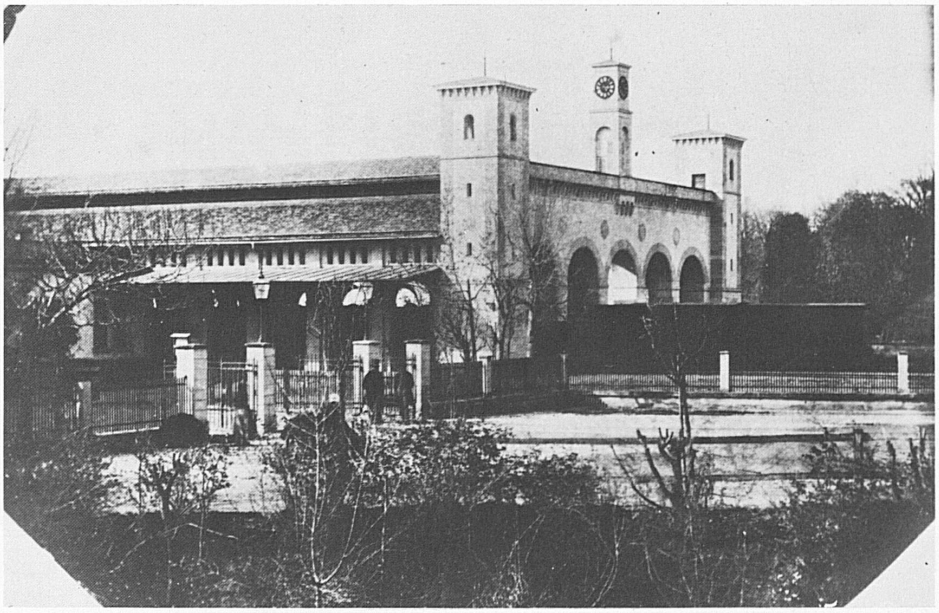
Ce plan de Zurich de 1854 montre l'ancienne gare de 1847, qui était encore séparée de la ville par le Schanzengraben, une large tranchée qui rejoignait la Limmat près du Papierwerd

In questo piano di Zurigo, del 1854, appare evidente come la prima stazione, costruita nel 1847, fosse in posizione eccentrica rispetto alla città, dalla quale la separava il corso dello Schanzengraben, confluente della Limmat nel quartiere di Papierwerd

From this plan of Zurich in 1854 it is clear that the old station of 1847 was outside of the town proper, cut off by the waters of the Schanzengraben moat, which flowed into the Limmat near the so-called Papierwerd

Noch vor etwas mehr als 100 Jahren war die Frage berechtigt. Man liest in alten Streitschriften, es sei «nun einmal nicht zu leugnen, dass der Nordbahnhof am entlegensten Winkel der Stadt, dass er an einer Stelle ist, auf welcher ihn der Fremde bei Nacht ohne Führer gar nicht, und bei Tag nur mit Mühe und mittelst der angebrachten Wegweiser aufzufinden vermag.» Und: «Wäre die Preisaufgabe gestellt worden, den Bahnhof in den entferntesten Winkel des Stadtbanns zu verlegen, sie hätte nicht besser gelöst werden können.» Ein Blick auf einen zeitgenössischen Stadtplan zeigt, dass der Zürcher Bahnhof, 1846/47 auf der Sihlwiese, einem Teil des alten Schützenplatzes zwischen Limmat und Sihl, erbaut, tatsächlich weit ausserhalb der Stadt und durch den Schanzengraben von ihr getrennt lag. Der Kanton hatte der Nordbahn dieses Grundstück im Baurecht zur Verfügung gestellt, nachdem die Stadt sich geweigert hatte, der neumodischen Eisenbahn kostbares städtisches Land abzutreten. Es gab weder Bahnhofbrücke noch Bahnhofstrasse. 1854, also nur sieben Jahre nach Eröffnung der ersten Eisenbahnlinie der Schweiz, Zürich–Baden, und des Zürcher Kopfbahnhofes, erwog man bereits dessen Verlegung. Anlass gab der Bau der Nordostbahn, die von Oerlikon her durch einen Tunnel und über einen Damm in den Bahnhof eingeführt werden sollte. Der Oberingenieur der Nordostbahn hatte sehr eindrückliche Argumente für eine Verlegung zur Hand, die so richtig die «Gemütlichkeit» der Eisenbahnfrühzeit spiegeln. Nach seiner Meinung waren «Unglücksfälle auf der mitten im Nordbahnhof gelegenen Sihlbrücke unvermeidlich. Das Entgleisen von Lokomotiven und Wagen und ganzen Zügen in Folge unrichtig gestellter Weichen gehört zu den sehr häufig wiederkehrenden Unfällen auf jedem belebten Bahnhof (!). Ist dann überdies die Möglichkeit vorhanden, dass ein Bahnzug durch eine unrichtig gestellte Weiche gegen einen auf einem Seiten-Geleise bereit stehenden Zug losfährt und, da er von der starken Steigung herab (gemeint ist der Damm

vom Oerlikoner Tunnel), nicht schnell genug zum Stehen gebracht werden kann, den letzteren zertrümmert und sich selbst mit allem, was darauf ist, beschädigt, so sollte die Aussicht auf solche Gefahren für Menschenleben und Material allein schon hinreichen, darauf hinzuweisen, dass der Nordbahnhof für den Betrieb der Ostbahn zu gefährlich ist und einem Projekte, welches diese Gefahren und Übelstände vermeidet, der Vorzug gebührt.» Der Herr Oberingenieur musste es ja wissen! Er dachte an den Neumarkt als neuen Standort, mit Geleiseanlagen zwischen Fröschengraben (heute Bahnhofstrasse) und Talacker. Die Drehscheibe wäre ungefähr dahin gekommen, wo heute die Kreditanstalt steht. Aber auch ein Bahnhof am See fand eifrige Anhänger, denn noch galt die Eisenbahn als eine Art verlängerter Arm des Dampfschiffs. Beide Projekte hätten sich später als städtebauliches Unglück erwiesen: ein Neumarktbahnhof als Sperriegel zwischen Stadt und westlichen Vororten hätte die Entwicklung gehemmt, ein Seebahnhof das Ufer verschandelt. Finanzielle Gründe verhinderten die Ausführung. Die Pläne sind ein Kuriosum geblieben, doch wohl vertraut klingt uns in einem Kommentar die Arroganz des Planers: «Es ist zwar zu bedauern, dass die schöne städtische Anlage am See darunter leidet, dass sie vielleicht für den Güterbahnhof einst ganz in Anspruch genommen werden muss, aber es ist der Geist unseres eisernen Zeitalters, dass das Schöne, das Romantische dem Nützlichen häufig weichen muss.» Nun, der Zürcher Bahnhof blieb am angestammten Platz, und da steht er heute noch. Um 1871 war das neue Bahnhofsgebäude vollendet, und da die Bahn nicht zur Stadt gekommen war, kam die Stadt zur Bahn: die Bahnhofstrasse wurde gebaut, und mit ihr wuchs ringsum das moderne Geschäftsviertel, der Bahnhofplatz wurde zum eigentlichen Stadtzentrum. Nicht dass es nun mit dem Planen ein Ende gehabt hätte: bis zum grossen Bahnhofwettbewerb im Jahre 1970 wurden allein über 70 Projekte und Studien für einen Neubau oder eine Verlegung des Bahnhofs ausgearbeitet. Der rasch wachsende Eisenbahnverkehr zwang in den 90er Jahren des vergangenen und den 30er Jahren unseres Jahrhunderts zu einschneidenden Umgestaltungen, der Personenbahnhof aber blieb an seinem alten Platz, denn man hatte inzwischen die grossen Vorteile seiner zentralen Lage erkannt. Dagegen rückten die übrigen Bahnanlagen, der Güterbahnhof, die Reparaturwerkstätte, der Rangierbahnhof, etappenweise an den Stadtrand und darüber hinaus. Zurzeit wird zwischen Dietikon und Killwangen ein Rangierbahnhof gebaut, der dem Zürcher Hauptbahnhof die nötige Entlastung bringen wird.

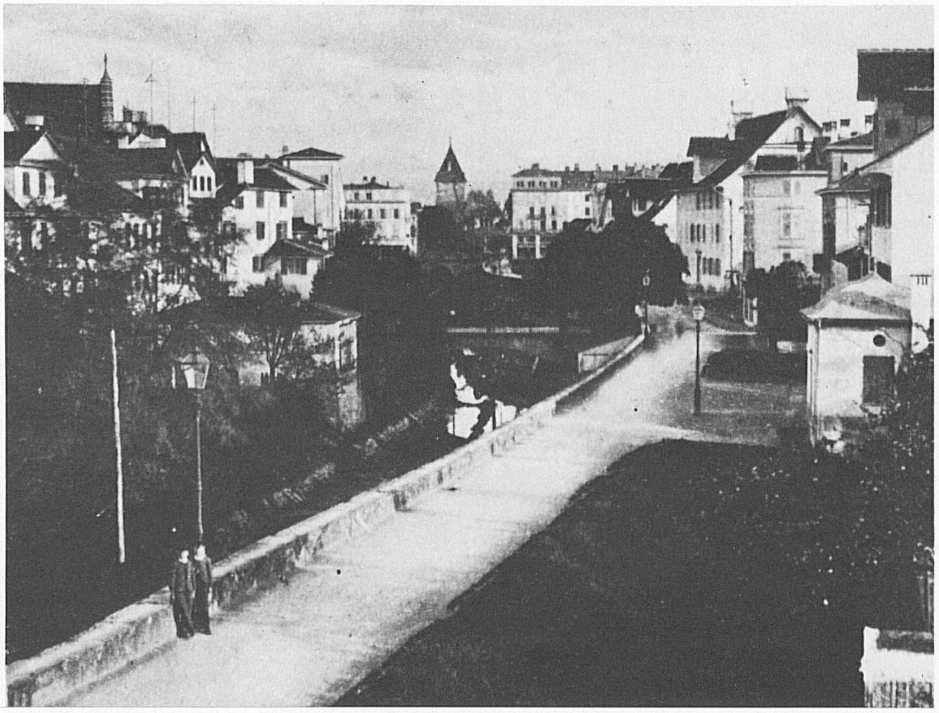


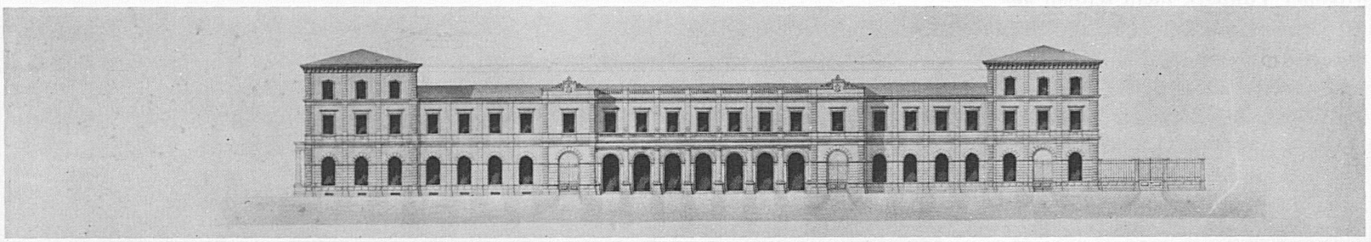
Oben: Im Vordergrund dieser wohl einzigen Photo des alten Zürcher Bahnhofs aus dem Jahre 1865 ist der noch nicht eingedeckte Schanzengraben zu sehen.
Unten: Als die Bahnhofstrasse noch «Fröschengraben» war! An der Stelle der alten inneren Befestigungslinie wurde in den 60er Jahren des letzten Jahrhunderts die moderne Geschäftsstrasse gebaut.
Photos: Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich und Zentralbibliothek Zürich

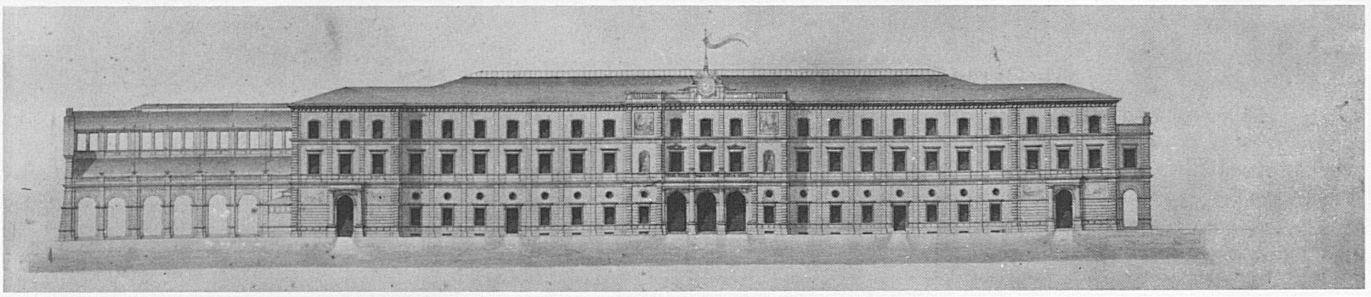
En haut: Sur cette photo – sans doute unique – qui montre l'ancienne Gare de Zurich en 1865, on voit au premier plan le Schanzengraben, qui n'avait pas encore été recouvert. En bas: Photo datant de l'époque où la Bahnhofstrasse n'était encore que le «Fröschengraben». La grande artère commerciale d'aujourd'hui a été construite vers 1860 à la place qu'occupait l'ancienne enceinte fortifiée

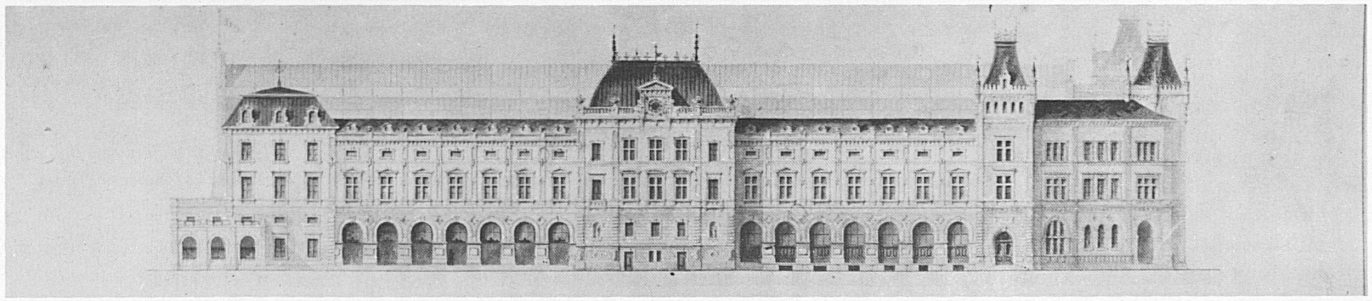
In alto: Questa vecchia fotografia eseguita nel 1865, e probabilmente unica, della prima stazione di Zurigo, mostra in primo piano lo Schanzengraben, a quel tempo non ancora coperto.
In basso: La Bahnhofstrasse al tempo in cui era detta, con scherzosa allusione, «Fröschengraben» (fosso delle rane). La moderna Bahnhofstrasse, grande via di negozi, è nata negli anni 60 del secolo scorso sul sedime delle fortificazioni interne

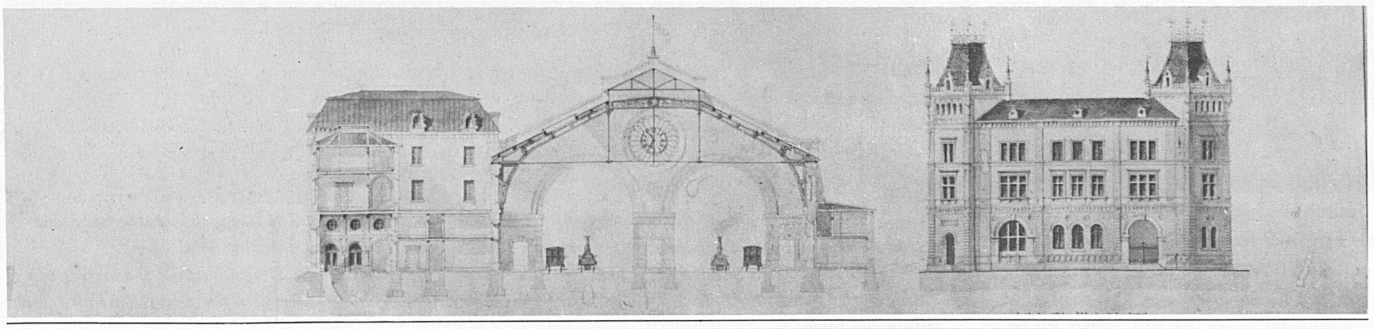
Top: In the foreground of this photograph of Zurich's first station in 1865—probably the only one extant—the waters of the Schanzengraben can still be seen. They were later covered over.
Bottom: When the Bahnhofstrasse was still the "Fröschengraben"—the Frogmoat! In the sixties of last century a wide business street was built to replace what had originally been the second line of defence within the town

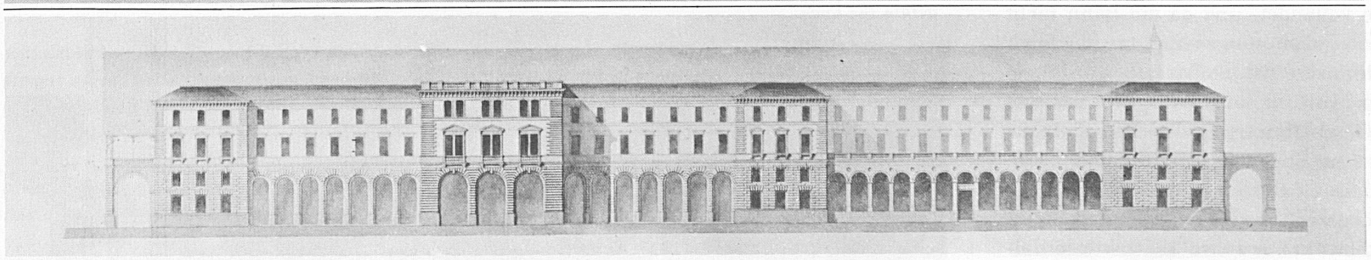


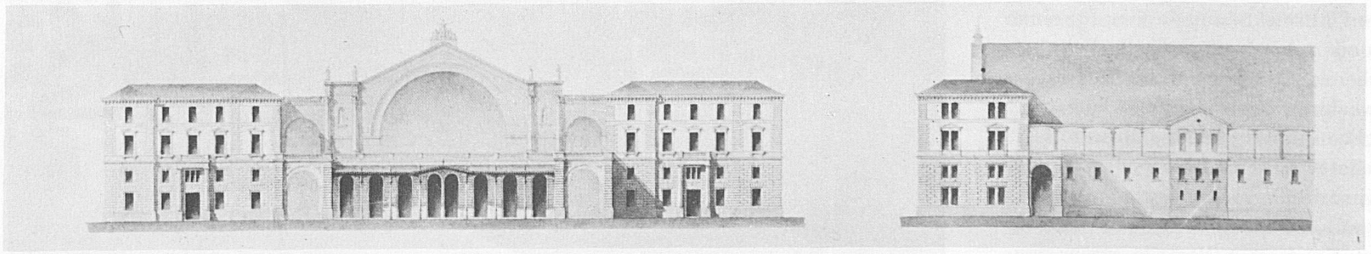


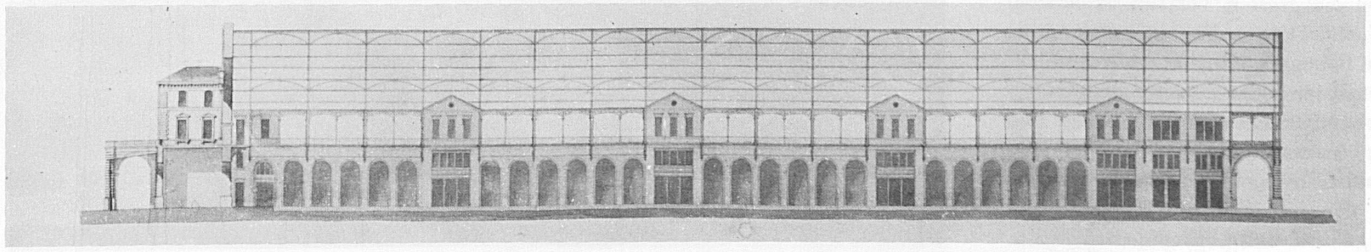












Der Zürcher Bahnhof – wie er hätte aussehen können und wie er wirklich aussah! Links Entwürfe aus dem Wettbewerb für einen neuen Bahnhof im Jahre 1861. Die Architekten sind von oben nach unten: Zeugheer, Stadler, Breitinger. Keiner hat das architektonische Problem der Verbindung von technischer Zughalle und repräsentativem Aufnahmegebäude so gut gelöst wie später Wanner. Alle versuchen sich, dem Zeitgeschmack entsprechend, in historischen Stilen. Oben: Der Bahnhof, wie er vom Architekten der Nordostbahn und früheren Zürcher Stadtbaumeister J.F. Wanner (1830–1903) ausgeführt wurde. Die Aufnahme aus den 90er Jahren zeigt ihn noch unentstellt und lässt es begreiflich erscheinen, dass man damals in Zürich der Überzeugung war, den «schönsten Bahnhof der Welt» zu besitzen. Die später aus betrieblichen und kommerziellen Gründen nötig gewordenen zahlreichen Veränderungen haben seinen Wert als historisches Baudenkmal stark gemindert. Photo und Pläne: Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich.

La Gare de Zurich: ce qu'elle aurait pu être et ce qu'elle fut vraiment! – A gauche: les projets présentés au concours de la nouvelle gare en 1861. De haut en bas: les projets des architectes Zeugheer, Stadler et Breitinger. Aucun n'a su marier les exigences techniques de la construction utilitaire avec l'esthétique des façades aussi élégamment que ne le fit plus tard Wanner. Tous rivalisent, selon le goût de l'époque, dans l'imitation des styles historiques. En haut: la gare, telle qu'elle fut conçue par J.F. Wanner (1830–1903), architecte du Chemin de fer du Nord et, anciennement, de la Ville de Zurich. La photo, qui date de la dernière décennie du siècle passé, montre la gare sous son aspect du début, qui n'avait pas encore été modifié. L'imposant ensemble justifie la fierté des Zurichois, enclins à croire que leur gare était «la plus belle du monde». Les nombreuses modifications, imposées plus tard par les nécessités techniques et commerciales, en ont considérablement amoindri la valeur architecturale.

La Stazione centrale di Zurigo,... quale sarebbe potuta essere, ...e qual è in realtà! A sinistra, schizzi presentati al concorso del 1861 per una nuova stazione. Autori dei disegni sono, rispettivamente, nell'ordine dall'alto al basso, gli architetti Zeugheer, Stadler, Breitinger. Nessuno di loro seppe risolvere così bene, come fece di poi l'architetto Wanner, il problema di fondere in armonica unità di forme l'edificio destinato ai viaggiatori – ornato, rappresentativo – e il padiglione – funzionale – che accoglie i treni. Come voleva il gusto dell'epoca, tutti idearono costruzioni di stile «storico». – In alto: la Stazione centrale, opera di J.F. Wanner (1830–1903), architetto, successivamente, della Compagnia ferroviaria del Nord e della Città. La fotografia, scattata negli anni 90, mostra l'edificio nella sua forma originaria, e lascia trasparire l'orgoglio municipale dei Tigurini per la loro stazione, ch'essi reputavano, allora, «la più bella del mondo». Numerose modificazioni dovute a motivi d'ordine tecnico e commerciale ne hanno alterato di poi i lineamenti, e diminuito assai il valore storico.

Zurich's main station as it might have looked and as it turned out in reality! On the left, projects entered in the contest for a new station in 1861. The architects, from top to bottom, are Zeugheer, Stadler, Breitinger. None of them solved the architectural problem of combining the technical demands of a platform hall with a dignified civic building as well as Wanner did later. All of them followed the taste of the times in copying period styles. Top: The station as conceived and built by the architect of the North-Eastern Railway and sometime town architect J.F. Wanner (1830–1903). The photograph, taken in the eighteen-nineties, shows the station architecture as yet unadulterated and reveals why the people of Zurich were at that time convinced that they had "the world's finest station". The numerous changes later undertaken for functional and commercial reasons have greatly impaired the value of the building as a historic monument.