Zeitschrift: Kunst + Architektur in der Schweiz = Art + architecture en Suisse = Arte + architettura in Svizzera

Herausgeber: Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte

Band: 48 (1997)

Heft: 1: Eisenbahn = Chemins de fer = Ferrovia

Artikel: Jakob Friedrich Wanners Hauptbahnhof in Zürich

Autor: Hauser, Andreas / Stutz, Werner

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-394080

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: 13.07.2025

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

Andreas Hauser · Werner Stutz

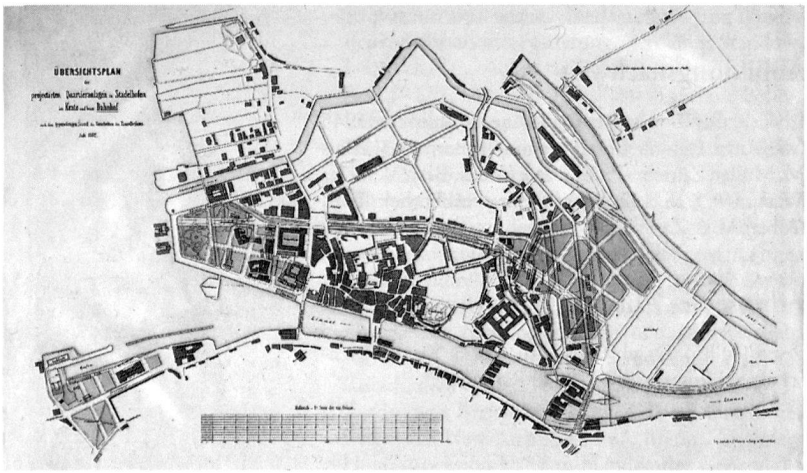
Jakob Friedrich Wanners Hauptbahnhof in Zürich

Ein grosser Bahnhof ist eine permanente Baustelle: die Änderungen des Betriebs zwingen zu laufender Anpassung der Anlagen, durch Erweiterungen, Um- oder Neubauten. Die Eingriffe an den Aufnahmegebäuden bilden nur einen kleinen Teil dieser Arbeiten, allerdings denjenigen, welcher dem Publikum am meisten auffällt. In Zürich musste der 1847 erstellte Bahnhof der «Spanisch-Brötli-Bahn» schon 1856 erweitert werden, um die neuen Linien von Winterthur und Luzern aufnehmen zu können. Nur vier Jahre später begann man mit der Planung eines Neubaus. 1871 konnte dieser eröffnet werden. Architekt war Jakob Friedrich Wanner (1830–1903). 1897–1902 und 1929–1933 wurde dieser zweite Zürcher Bahnhof erweitert und umgebaut. Knapp hundert Jahre nach seiner Erstellung, 1969, schrieb man einen Wettbewerb für einen weiteren Neubau aus. 1976 wurde der Wannersche Bau indessen unter Schutz gestellt und bis 1980 restauriert: ein Signal für einen sorgfältigeren Umgang mit der historistischen Stadt und die Rettung eines Bauwerks von europäischem Rang. Als im Herbst 1996 die letzten Provisorien aus der Bahnhofshalle verschwanden, bestätigte sich, was man schon lange geahnt hatte: Es handelt sich um eine der grossen Raumschöpfungen des letzten Jahrhunderts.

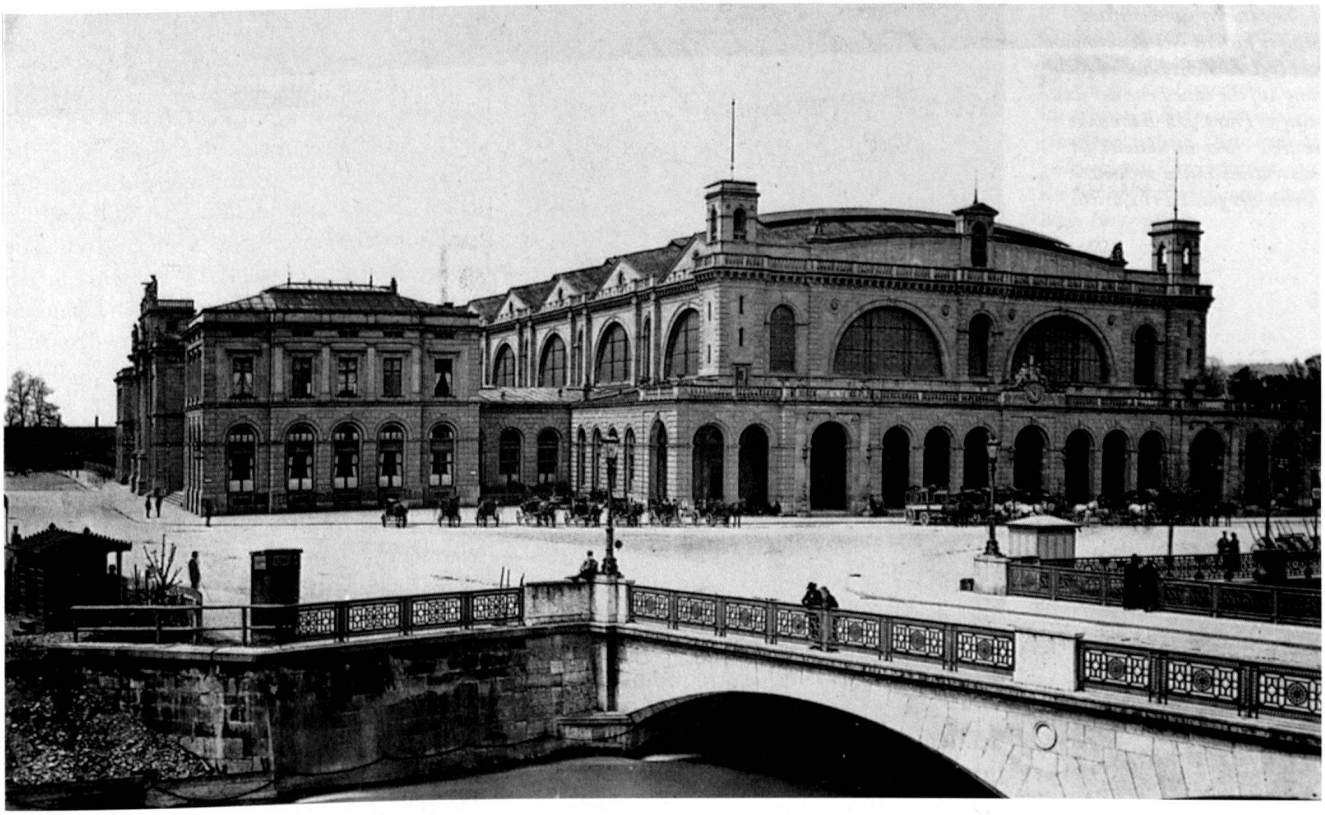
Die Planung

Bei manchen Grossbauten sind so viele Köpfe an der Planung beteiligt, dass man eher von einer kollektiven als von einer «Autoren»-Schöpfung sprechen möchte. Das gilt in besonderem Ausmass vom Zürcher Hauptbahnhof. Wanners Arbeit besteht zu einem guten Teil im Verarbeiten verschiedener Ideen. Die erste Planungsphase ist zunächst eine städtebauliche. Der alte Bahnhof ist an schwer zugänglicher Stelle «ausserhalb» der Stadt erbaut worden, nämlich im «Spitz» zwischen Limmat und Sihl. Dieses Areal gilt es im Hinblick auf den Neubau des Bahnhofes besser in die Stadt zu integrieren. Das 1860 gebildete Baukollegium und Zürichs «Haussmann», Stadtingenieur Arnold Bürkli (1833–1894), sehen dafür zwei Massnahmen vor: die Anlage einer Brücke über die Limmat vom Nordspitz der rechtsufrigen Altstadt her und die eines Boulevards, welcher – teilweise anstelle des alten Stadtgrabens – den Bahnhof mit dem Verkehrszentrum der Postkutschenzeit, dem Paradeplatz, verbinden soll (Realisierung der Bahnhofbrücke 1864, der Bahnhofstrasse 1871). Der neue Bahnhof wird also – wie der alte – ein «falscher» Kopfbahnhof sein: Die Aufnahmetrakte liegen nicht auf der limmatseitigen Stirn-, sondern auf der südlichen Längsseite. 1861 lädt die Nordostbahn drei führende Zürcher Architekten, Johann Jakob Breitinger (1814–1880), Leonhard Zeugheer (1812–1866) und Ferdinand Stadler (1813–1870), sowie den Vorsteher der Bauschule am Polytechnikum, Gottfried Semper (1803–1879), zu einem Wettbewerb ein.

Wie stellt sich nun zum Zeitpunkt des Wettbewerbs die Aufgabe des Bahnhofbaus? Den nächstliegenden Bezugspunkt bilden inländische Bahnhöfe – alle drei anderen Schweizer Grossstädte haben nämlich soeben neue Bahnhöfe erhalten, Bern und Genf je einen, Basel gleich zwei. Die architektonisch anspruchsvollsten sind diejenigen in Basel: der Centralbahnhof (1860) und der Badische Bahnhof (1862). Stilistisch sind beide Bauten späte (und qualitätvolle) Vertreter des romantisch-klassizistischen Historismus. Hauptsächlich zwei Eigenschaften sind es, welche diese Bauten als Bahnhöfe charakterisieren: Loggien-Vorhallen und stark in die Breite gezogene Fassaden. Beim Badischen Bahnhof kommt noch ein zentraler, fanalartiger Uhrturm dazu. Die Bahnhalle spielt für das Gesicht dieser Bahnhöfe keine Rolle, sie ist dem Aufnahmegebäude hinten angehängt und be-



1 «Übersichtsplan der projectirten Quartieranlagen in Stadelhofen, im Kratz und beim Bahnhof nach dem gegenwärtigen Stand des Baucollegiums, Juli 1862», von Stadtingenieur Arnold Bürkli. Rechts aussen der Umriss des geplanten neuen Bahnhofs; links davon das projektierte Bahnhofquartier und die Richtung See laufende zukünftige Bahnhofstrasse. Baugeschichtliches Archiv Zürich.

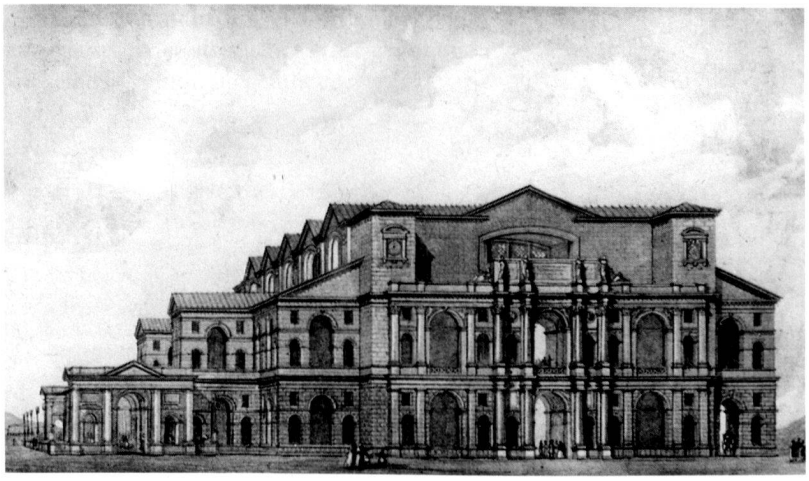


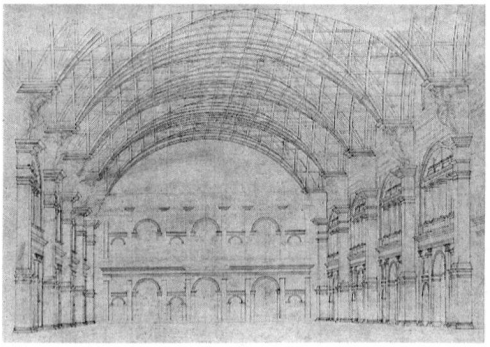
steht bloss aus einem offenen Schutzdach. Diese Disposition rührt daher, dass die beiden Anlagen Durchgangsbahnhöfe sind. Der Vorteil des Durchgangsbahnhofs liegt darin, dass man Aufnahmegebäude und Halle klar trennen kann. Aber das ist zugleich auch seine Schwäche. Zwar muss man sich mit der «unrepräsentativen» Bahnhalle nicht abmühen, aber dafür verpasst man die Gelegenheit, ein Gebäude von monumentalen Dimensionen zu schaffen. Eine Gelegenheit wäre das um so mehr, als die Ingenieure inzwischen die hölzernen durch eiserne Hallen ersetzt und bei diesen immer grossartigere Spannweiten entwikkelt haben. Beim Kopfbahnhof ist der Architekt zur Auseinandersetzung mit der Halle gezwungen, und bei diesem Typ entstehen denn auch die zukunftsweisenden Lösungen – allerdings nicht in der Schweiz. Die Gare de l'Est in Paris, erbaut kurz nach dem ersten Zürcher Bahnhof, präsentiert sich als profane Kirche. Hinter einem von Flügelarmen gefassten, vorn mit einem Arkadengang bestückten «Atrium» steigt eine Querschnitt-Giebelfassade mit mächtiger Halbrose auf. Und die Front der gleichaltrigen King's Cross Station in London erinnert an römische Ingenieurbauten. In einem wuchtigen, kräftig gegliederten Querbau öffnen sich zwei grosse Thermenfenster-Augen, durch welche man die zwei Gewölbetonnen der Halle sieht. Eine andere Lösung entsteht in der Londoner St. Pancras-Station. Dort wird die Halle zwar in einem architektonischen Gehäuse verborgen, aber dessen schlossartige Dimensionen zeigen an, dass sich im Innern ein Grossraum befindet.

Beim Zürcher Bahnhofwettbewerb sprechen zwei Umstände für eine monumentale Lösung. Erstens ist der zu planende Bau ein Kopfbahnhof und zweitens will der Präsident der Nordostbahn, der «principe» Alfred Escher, ein Gebäude, welches Zürichs Stellung als wichtigstem Eisenbahnzentrum der Schweiz entspricht. Leonhard Zeugheer ist in seinem Projekt schweizerisch-zurückhaltend, Breitinger und Stadler trumpfen aber auf: der erste hält sich in seinem Entwurf eng an die Pariser Gare de l'Est, der zweite ummantelt nach dem Vorbild von St. Pancras die Halle mit einem mehrtürmigen Grosskomplex. Das Gebäude, das dann 1865–1871 realisiert wird, fügt sich indessen bloss hinsichtlich der Aus-

2 Der Hauptbahnhof Zürich, erbaut 1865–1871 von Jakob Friedrich Wanner für die Schweizerische Nordostbahn. Links die östliche Schmalseite des Aufnahmetrakts, rechts die flussseitige Stirnfront des Kopfbahnhofes. Auf dem Mittelrisalit der Vorhalle befinden sich bereits die Figuren, welche seit 1907 die Nullkilometer-Säule flankieren. Baugeschichtliches Archiv Zürich.

3 Zum Vergleich mit dem ausgeführten Bau: das Wettbewerbsprojekt von Gottfried Semper, entworfen 1861. Die flussseitige Stirn ist mit einem Triumphal-Prospekt ausgezeichnet. Archiv des gta, ETH Zürich.





4 Vorentwurf von Gottfried Semper für das Wettbewerbsprojekt (vgl. Abb. 3). Blick in Richtung auf die Innenseite der flussseitigen Front. Die Bahnhalle als freie «Rekonstruktion» der Maxentiusbasilika in Rom. Archiv des gta, ETH Zürich.

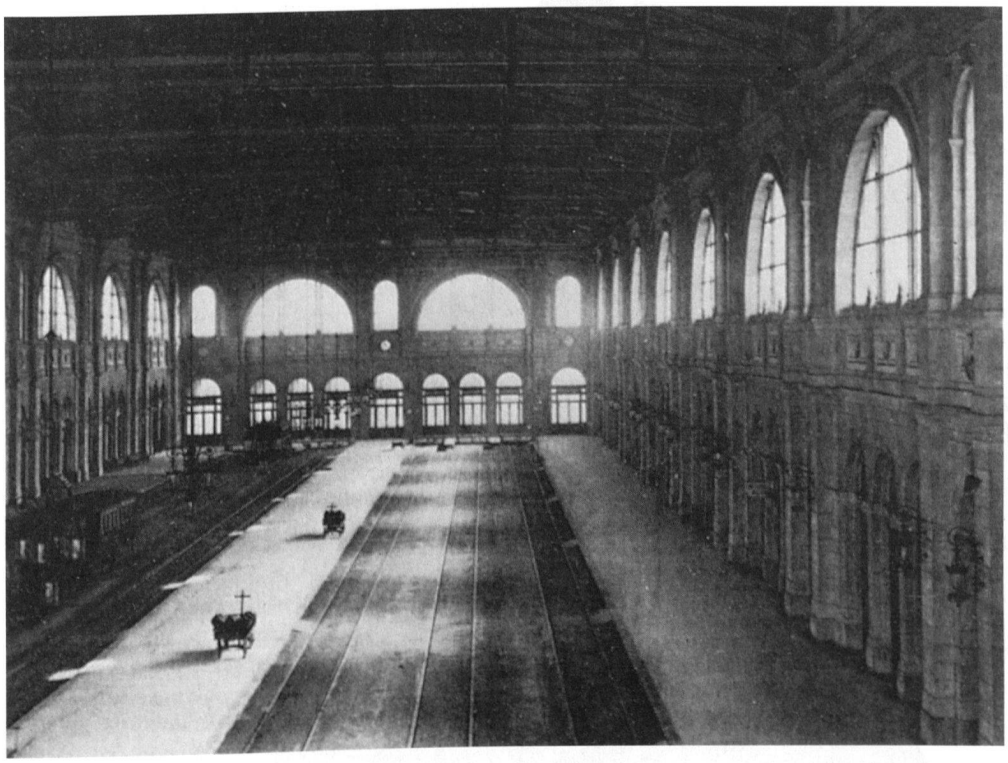
masse in die Familie der internationalen Grossbahnhöfe –, in typologischer Hinsicht ist es ein «Solitär». Dass das so ist, hängt mit dem Projekt des vierten Wettbewerbsteilnehmers, nämlich Gottfried Sempers, zusammen. Semper stösst sich an einem Umstand, der für die Grossbahnhöfe charakteristisch ist und es noch lange Zeit bleiben wird: dass der grösste Trakt des Bahnhofes, die Bahnhalle, in den Zuständigkeitsbereich der Ingenieure fällt. Die Architekten beziehen die Hallen wohl in den Bau ein, aber sie nehmen nur wenig Einfluss auf deren Gestaltung. Daher rührt die auffällige (und durchaus spannungsvolle) Zweipoligkeit zwischen dem steinern-«architektonischen» Aufnahmetrakt und der vom Eisen geprägten Halle. Die Moderne wird diese Dichotomie aufheben, indem sie die Architektur des Aufnahmetrakts «technisiert». Semper geht den umgekehrten Weg – er behandelt die Halle als steinernes Bauwerk. Was ihm vorschwebt, ist eine «Rekonstruktion» der Maxentius-Basilika, jenes spätantiken Monumentalbaus, der den grössten überwölbten Raum der Antike barg und der für den oströmischen Kirchenbau wegweisend war. Wohl sieht er für die Wölbung die Verwendung von eisernen Sichelträgern vor, aber diese sollen verschalt werden. Er wolle, sagt Semper in der Projekterläuterung, «diese Halle als solche und nicht als bedeckten Hof (...) behandeln, das heisst sie nicht durch gläserne Dachziegel von oben, sondern durch vertikales Seitenlicht, und zwar bestmöglich beleuchten».

5 Der Hauptbahnhof Zürich, aufgenommen zwischen 1871 (Vollendung) und 1889 (Errichtung des Alfred-Escher-Denkmals). Fassade des südseitigen Aufnahme-Traktes, der – wie bei einem Durchgangsbahnhof – längs zu den Schienen disponiert ist. Der zentrale Triumphbogen bildet den Abschluss der Bahnhofstrasse. Im Hintergrund das 1858–1864 nach Plänen von Gottfried Semper erbaute Polytechnikum. Baugeschichtliches Archiv Zürich.

Der Bau

Semper ist wohl der einzige Bahnhofentwerfer des Historismus, der einen Bahnhof ganz aus der Halle heraus entwickelt. Gerade weil er das tut, wirken die längsseitig angeordneten Aufnahmetrakte wenig repräsentativ und sind organisatorisch nicht sehr überzeugend. Die Nordostbahn gibt deshalb 1863 ihrem eigenen Architekten Wanner, der inzwischen bereits eigene Vorschläge ausgearbeitet hat, den Auftrag, den Ausführungsplan zu erarbeiten. Im gleichen Jahr wird er für Studien nach Frankreich und Belgien gesandt. 1865 kann mit dem Bau begonnen werden. Die Überlieferung will, dass Wanner sich auf Sempers Projekt gestützt hat. Das ist richtig, aber nur bedingt. Wanner war ein «Macher». Er hat Sempers Plan rücksichtslos umgekrempelt und aus zahlreichen anderen Quellen geschöpft. Vielleicht ist es diese unbekümmerte Mentalität, welche das Unmögliche möglich machte: Wanner hat etwas durchaus Eigenständiges geschaffen und zugleich einige zentrale Grundideen Sempers beibehalten. Gewiss, das Idealische und Raffinierte ist auf der Strecke geblieben, dafür überzeugt Wanners Bau durch eine klare Gesamtdisposition und durch eine effektvolle städtebauliche Inszenierung.

Im Äussern verlegt er den Schwerpunkt von der Stirnseite – Semper hatte ihr einen doppelgeschossigen Triumphal-Prospekt vorgeblendet – auf die Längsseite zum Bahnhofplatz. Wie es bei den Durchgangsbahnhöfen üblich ist, stellt Wanner vor die Halle einen breitgelagerten, nach dem Schlossschema organisierten Riegel. Den Mittelrisalit gestaltet er – beeinflusst wohl von der Gare du Midi in Brüssel – als Triumphbogen, mit einer zwei Geschosse hohen Öffnung, zwei Paaren von korinthischen Kolossalsäulen und einer reich mit Figuren geschmückten Attika. Der Torbau bildet den Abschluss der geplanten Bahnhofstrasse: ein modernes Stadttor, aber eines, das die Stadt nicht abschliesst, sondern zur Welt öffnet. 1889 wird diese Schau-Achse durch Aufstellung des Alfred-Escher-Denkmals von Richard Kissling noch akzentuiert. Der Preis für die Aufwertung der Längstrakte ist, dass von der Bahnhofstrasse aus die Bahnhalle kaum mehr sichtbar ist. Das bedeutet aber keineswegs, dass der Hallenbau zu einem Annex degradiert ist. Die wahren Verhältnisse zeigen sich aus der Schrägsicht, von der Bahnhofbrücke aus. Der platzseitige Palast verhält sich zum Hallenbau wie ein Vorgebirge zum Hauptmassiv oder wie ein Hafenschiff, das auf der Längsseite eines Ozeandampfers liegt, wobei die beiden nur locker miteinander «vertäut» sind. Zwischen die zwei Baukörper sind niedrige Gelenkstücke geschoben. Der Hallenbau präsentiert



6 Die Bahnhalle des Hauptbahnhofs Zürich, aufgenommen vor 1902: damals wurden die Geleise von der Limmatfront auf die Höhe der Bahnhofstrasse zurückgenommen. Postkarte, gedruckt von den Freunden des Bahnhofs Zürich nach einer alten Fotografie.

sich als eine Basilika, bei welcher die «Seitenschiffe» auch vor der Schmalseite durchgezogen sind. Hier erfüllen sie die Funktion einer Arkaden-Vorhalle. Das Obergeschoss der Stirnfassade hat Wanner nach dem Muster jener «funktionalen» Kopfbahnhof-Fassaden gestaltet, bei denen zwei Thermenfenster auf eine zweischiffige Bahnhalle verweisen. Nur ist hier das Innere nicht zweischiffig; die zwei Fenster ergeben sich dadurch, dass der Architekt die bei den Längsseiten gewählte Gliederung auch auf der Schmalseite benutzt. Das Querschnitt-Prinzip kommt dagegen im Bereich oberhalb der Kranzbalustrade zur Anwendung. Ein flacher Segmentgiebel zeichnet die Rundung der Hallendecke nach.

Damit kommen wir zum Innern der Halle. Die wichtigste Änderung gegenüber Semper: statt eines Kreuzgewölbes eine Folge von querlaufenden, leicht gebogenen Paralleldächern und ein sichtbar belassener eiserner Dachstuhl mit Parabelträgern. Die Thermenfenster rutschen aus der Schildbogenzone in den Bereich unterhalb des Gebälks. Pro Joch ergibt sich folgende Wandgliederung: im Erdgeschoss drei Arkadenbogen, im Obergeschoss, über einem Band mit Terrakotta-Reliefs, je ein Thermenfenster, über dem Kranzgesims ein flacher Giebel mit Rundfenster. Zwischen die Joche – es sind insgesamt sieben – ist jeweils eine pilastergerahmte Achse geschaltet, in Abstimmung auf die doppelt geführten Eisenträger. Die Rundbogenfenster im Obergeschoss der Zwischenachsen rhythmisieren die Thermenfenster-Folge. Die Dachlösung und die Wandgliederung sind einfach und doch monumental.

Würdigung

Semper empfand die gotische Kathedrale als Ausdruck einer Zeit, welche – um es mit Hegel zu sagen – die menschlichen Schätze in den Himmel schleuderte. Das Zentrum dieser gewaltigen Räume lag ausserhalb ihrer selbst im Jenseits. Der Bahnhof bot die Gelegenheit, einen diesseits-orientierten Grossraum zu schaffen. Die Ingenieur-Architekten aber verscherzten diese Chance, indem sie eine Skelett-Bauweise aus Eisen und Glas verwendeten, welche sakral wirkt. Mit seiner Stein-Basilika wollte Semper ein Gegenmodell schaffen. Diesen Traum hat Wanner umzusetzen gewusst. Die Zürcher Bahnhofhalle hat nichts Kirchliches, nichts Mystisches, nichts Berauschendes. Das Bauelement «Wand» und das Material Stein prägen den Raumeindruck. So viel in sich ruhende Monumentalität verträgt sich allerdings schlecht mit der Dynamik von Zügen oder mit Nutzfunktionen. In diesem Sinn hat der Raum erst heute, da er als solcher ernst genommen ist, seine Bestimmung gefunden.

Literatur

Werner Stutz, *Bahnhöfe der Schweiz. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg,* Zürich 1976. – Andreas Hauser, Hanspeter Rebsamen, Cornelia Bauer, Jan Capol, Simona Martinoli, Giovanni Francesco Menghini, Werner Stutz und Christine Kamm-Kyburz, *Zürich,* in: *INSA 1850–1920,* Bd. 10, Zürich 1992, S. 197–455, besonders S. 304–306.