Zeitschrift: Zürcher Illustrierte
Band: 6 (1930)
Heft: 12

Artikel: Umbau des Zürcher Hauptbahnhofes
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-755710

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

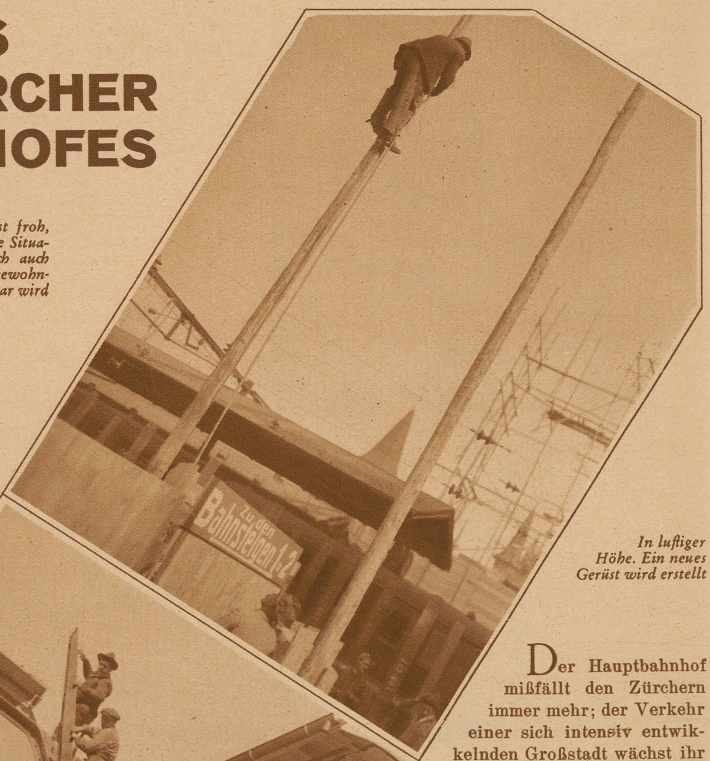
Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 17.07.2025

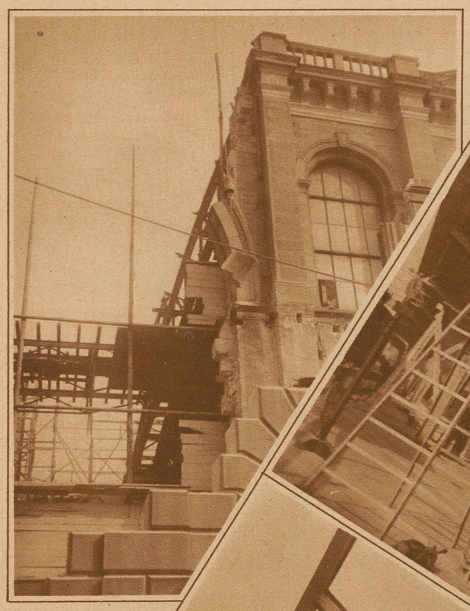
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

UMBAU DES ZÜRCHER HAUPTBAHNHOFES

Der Portier ist froh, wenn die neue Situation schließlich auch der reiseungewohntesten Frau klar wird



In luftiger Höhe. Ein neues Gerüst wird erstellt



Türme wurden niedergerissen und edelgeschwungene Fensterbogen gebrochen, um die Bahnhofhalle zu kürzen

Der Hauptbahnhof mißfällt den Zürchern immer mehr; der Verkehr einer sich intensiv entwickelnden Großstadt wächst ihr über den Kopf, so daß mit der Zeit gänzlicher Umbau oder Neubau nicht mehr zu umgehen war. Die technische und finanzielle Unmöglichkeit erkennend, einen neuen Bahnhof in einem Zuge zu erstellen, beschloß man den etappenweisen Ausbau. Das von Oberingenieur A. Acatos bearbeitete Projekt der SBB. läßt die Möglichkeit offen, die endgültige Entscheidung darüber, ob der Personenbahnhof als hochliegender Kopf- oder Durchgangsbahnhof zu erneuern sei, bis

Untenstehendes Bild:
Ein vom Publikum selten begangener Weg über die Bahnhofhalle

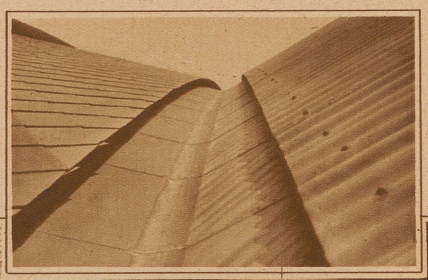
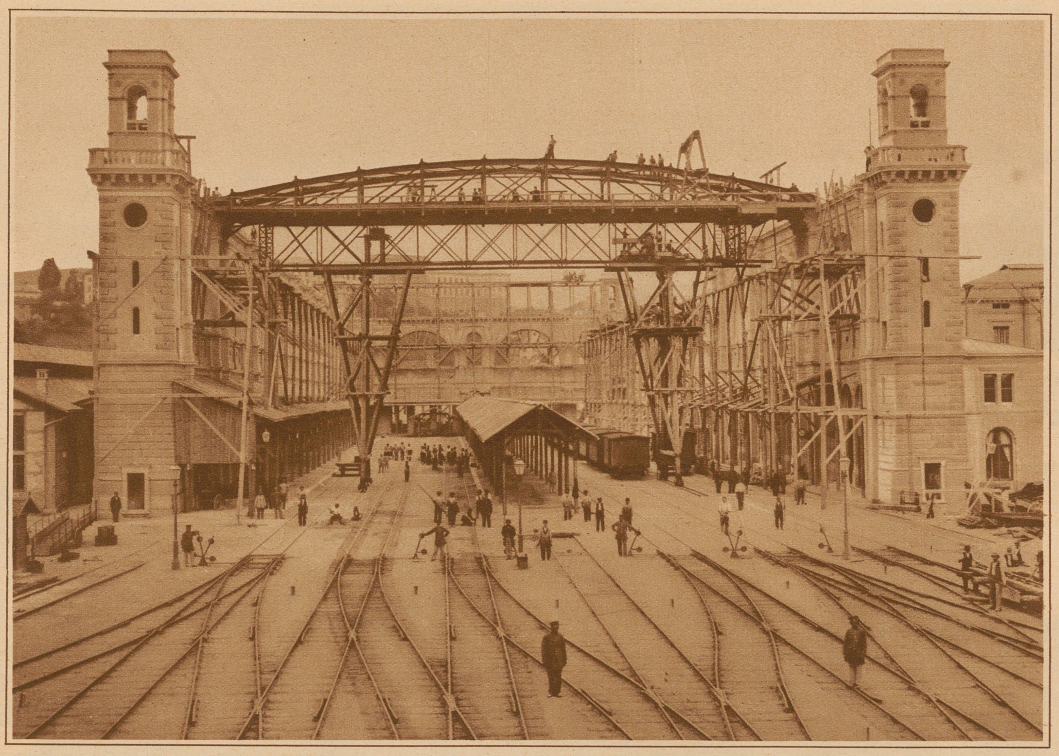


Bild links: *Das Bahnsteigdach geht seiner Vollendung entgegen*

Das Dach über Bahnsteig 2 wird montiert

Bild rechts:
Schönheit der Zweckmäßigkeit: Die neuerstellte Perronhalle



Bau der großen Aufnahmehalle des Zürcher Hauptbahnhofes, aufgenommen am 1. August 1867. In der Mitte das alte provisorische Schutzdach für die Reisenden. Die Weichenwärter im Vordergrund präsentieren sich dem Photographen, der damals noch mit nassen Platten arbeiten mußte, in schönster Achtungstellung. Drei andere stehen in stolzer Pose an den Weichen. Weiße Hosen waren damals auch bei den Bahnwärtern große Mode

zum Abschlusse der vier vorbereitenden Etappen zu verschieben.

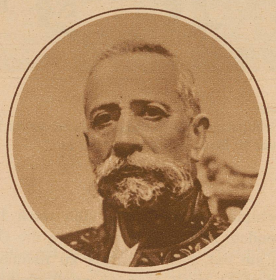
So wurden in der ersten Bauetappe zu den bestehenden 11 Geleisen 5 neue gelegt, die zusammen eine durchschnittliche Leistungsfähigkeit von täglich 430 bis 480 Zügen ermöglichen, gegenüber 340 bis anhin. Die Klagen über schlechte Anschlüsse in Zürich werden also bald verstummen. Die Perrons, einheitlich mit neuen Hallen überdacht, münden auf einen Kopfbahnsteig, der unmittelbar auf den Bahnhofplatz führt; die bestehende Bahnhofhalle wird um ca. 37 Meter gekürzt. Gepäck und Post werden vom Personenverkehr getrennt und von den Bahnsteigen aus durch Aufzüge in Tunnels versenkt, die zu Postdienst- und Aufnahmegebäude führen: Eine beruhigende Neuerung für Reisende, die in Zukunft nicht mehr hinter Gepäckkarren dem Ausgang zustreben müssen. Man verlegt Post, Telegraph und Telephon in die südwestliche Halle, vereinigt die Bahnhof-Wirtschaften in der Südostecke, bringt Ein- und Ausgänge in zweckmäßige Zusammenwirkung mit der geplanten Verkehrsorganisierung auf dem Bahnhofplatz usf., bis die ersten 20—30 Millionen Franken verbaut sind und der kopf- oder kopflose Bahnhof seiner Realisierung harrt.

Unbarmherzig sind Pickel, Schaufel und Bohrer dem Semperbau, den ältere Stadtbürger gerne noch als den schönsten Bahnhof Europas bezeichnen, auf den Leib gerückt, haben Türme niedergerissen und edelgeschwungene Fensterbogen gebrochen, daß sie wie griechische Tempelruinen in die Luft starren. Aber das Tempo der Zeit kennt keine Pietät . . .

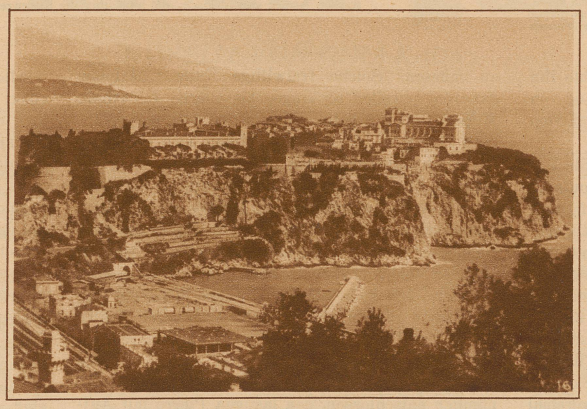
Glück im Spiel . . .

EHESORGEN DER DYNASTIE MONACOS

VON HILL GILLAND



Prinz Albert
der Vater des jetzigen regierenden Fürsten. Sein Leben bot reichlich Stoff zu Skandalgeschichten



Gesamtansicht des Fürstentums Monaco

Alice geb. Heine
Prinzessin von Monaco, lebte in unglücklicher Ehe mit dem Prinzen Albert

Wie immer das Spiel in den Sälen des Casino von Monte Carlo ausfällt, ob der eine oder der andere die richtige Nummer oder Farbe trifft — das Herrscherhaus bleibt, neben dem Bankkonsortium, der große Gewinner.

Das große Glück der Dynastie Grimaldi liegt also im Spiele; das Schicksal rächt sich aber an ihr und verfolgt sie dafür mit Ehesorgen. Die Zwistigkeiten Alberts, des Vaters des jetzigen regierenden Fürsten, und seiner Gattin, Alice Heine, lieferten der zeitgenössischen «Chronique scandaleuse» reichlich Stoff. Prinz Louis II., der jetzige Herrscher, verwitwete früh und suchte vor einigen Jahren das Herz Anna Morgans, der Schwester des Bankiers John Pierpont, zu erobern.