Bahnhöfe als Baudenkmäler

Autor(en): **Huber, Uli / Schildknecht, Beat**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Unsere Kunstdenkmäler : Mitteilungsblatt für die Mitglieder der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte = Nos monuments d'art et d'histoire : bulletin destiné aux membres de la Société d'Histoire de l'Art en Suisse = I nostri monumenti storici : bollettino per i membri della Società di Storia dell'Arte in Svizzera**

Band (Jahr): **38 (1987)**

Heft 1

PDF erstellt am: **01.06.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-393678

Nutzungsbedingungen

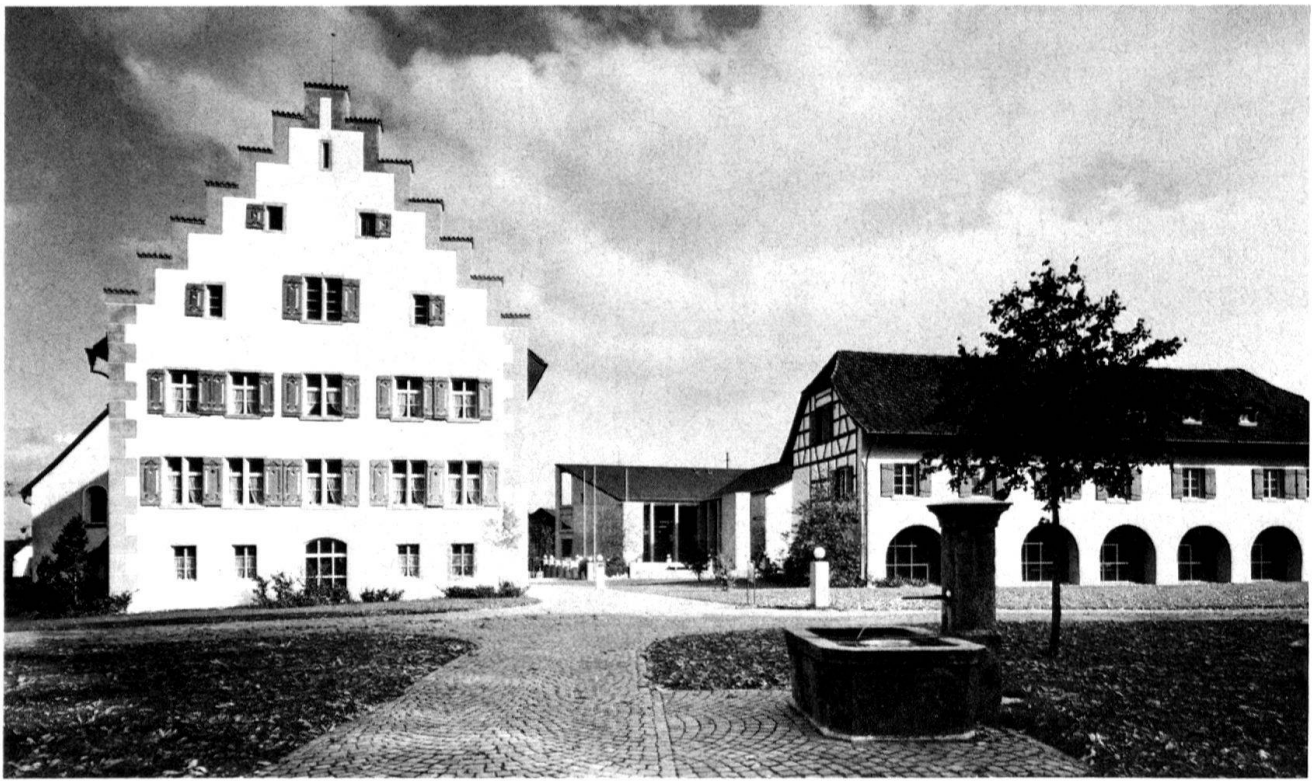
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



2 Forschungsanstalt für Betriebswirtschaft und Landtechnik in Tänikon. Links: Äbtissinnenhaus mit dem siebenstüfigen Treppengiebel, Innenhof mit dem Neubau Gästehaus. Rechts das langgezogene Prälatenhaus.

nicht ungeteilte Zustimmung gefunden. In diesem Spannungsfeld hat das Amt für Bundesbauten soeben das Bundesarchiv und die Fassade des Parlamentsgebäudes in Bern renoviert. Geplant ist für die nähere Zukunft die Erneuerung des Simplon-Hospizes, das als Truppenunterkunft dienen wird. Zudem wird das Schloss Prangins VD als zukünftige Niederlassung des Landesmuseums in der Westschweiz restauriert werden.

Abbildungsnachweis

1: Foto EDMZ, Bern. – 2: Foto André Melchior, Uitikon Waldegg.

Adresse des Autors

Prof. Jean-Werner Huber, Dipl. Arch. SIA/BSA, Direktor des Amtes für Bundesbauten, Effingerstrasse 20, 3003 Bern

ULI HUBER · BEAT SCHILDKNECHT

Bahnhöfe als Baudenkmäler

Mehr und mehr wird den Schweizerischen Bundesbahnen ihr Reichtum an baulichen Schätzen bewusst. Gemeint sind hier nicht in erster Linie jene vereinzelten Bauwerke, die schon mehrere Jahrhunderte zählen, wie der Spiesshof in der Basler Altstadt[1] und das Schloss Löwenberg bei Murten[2]. Auch nicht von den paar schützenswerten Verwaltungsgebäuden sei hier die Rede, aus denen das stolze Gotthardhaus in Luzern[3] besonders hervorsticht.

Der kulturelle Reichtum der Bahnen liegt vor allem in den Bahnhöfen. Von den rund 800 Aufnahmegebäuden der SBB stammen

1 «Die Jahreszeiten» aus dem vierteiligen allegorischen Zyklus (neben «Stundentanz», «Lebensalter», «Zeit und Ewigkeit»), 1923, von Philippe Robert, im Wartsaal 1. Klasse in Biel.

etwa drei Viertel noch aus dem 19., einige weitere aus dem frühen 20. Jahrhundert. Die allgemein zunehmende Wertschätzung der Kultur jener Zeit stellte die SBB wie die Privatbahnen fast unvermittelt vor die Verantwortung für eine grosse Zahl von schützenswerten Bauten und auch Werken der Plastik und der Malerei. Die SBB markierten 1974 die Wende zum neuen Verständnis durch den Entscheid, das Aufnahmegebäude des Zürcher Hauptbahnhofes nicht einer Neu-Überbauung zu opfern.

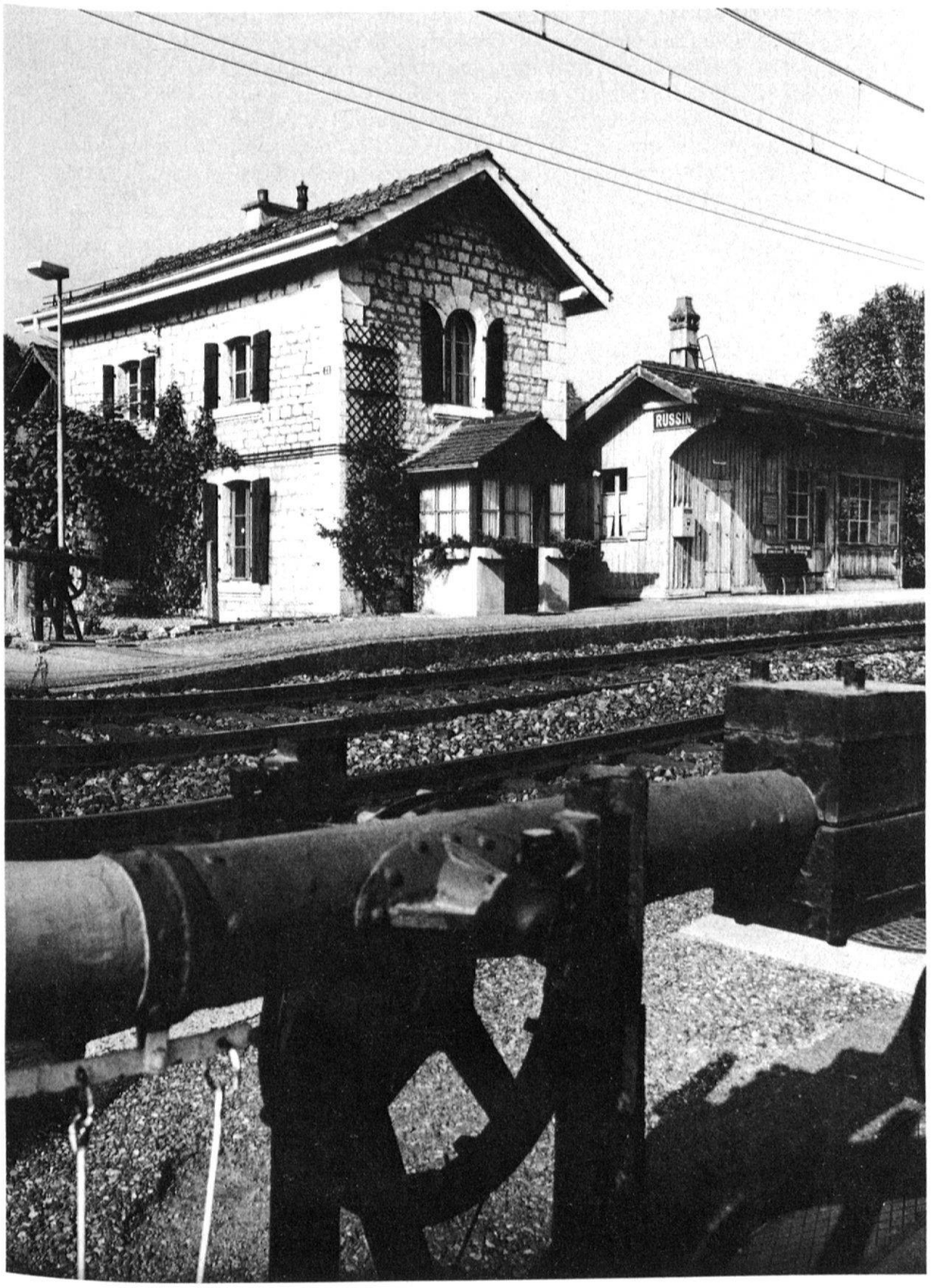
Alte Bahnbauten werden zunehmend auch als Zeugen des einheitlichen Erscheinungsbildes der Bahnen der Gründerzeit wahrgenommen. Ausser Aufnahmegebäuden gehören dazu Stellwerke, Signale, Barrièren, Wassertürme, Remisen, Brücken, Tunnels u. v. a., womit sich heute auch die Industrie-Archäologie befasst. Nicht zu vergessen sind die Perronhallen, jene faszinierenden Stahlkonstruktionen, denen die Moderne so viele Impulse verdankt.

2 Die ehemalige Perronhalle im Hauptbahnhof Zürich, 1865–1871, von Architekt Jakob Friedrich Wanner, wurde 1980 restauriert und soll im Zuge der laufenden Erweiterung der Bahnhofanlage von allen störenden Einbauten befreit und dem reisenden und verweilenden Publikum zur Verfügung gestellt werden. Architekt Ralph Bänziger und Hochbaudienste SBB. (Modellfoto)

Seit gut zehn Jahren profilieren die SBB systematisch ein neues Erscheinungsbild als modernes, zuverlässiges, kunden- und umweltfreundliches Verkehrsunternehmen. Das betrifft z. B. die Gestaltung des Rollmaterials und der Uniformen, die Gebrauchsgrafik und nicht zuletzt das Bestreben nach hoher Qualität in der Architektur[4]. Hiezu steht in einer Weisung der Generaldirektion SBB zum Erscheinungsbild[5] als eine der verlangten Massnahmen: «Historische Bausubstanz schonen unter Berücksichtigung betrieblicher und kommerzieller Anforderungen».

Betriebliche und kommerzielle Anforderungen werden meistens eindeutig formuliert und beziffert. Der kulturelle Wert eines Gebäudes oder eines Ensembles, das in ein Bauvorhaben einbezogen wird, ist jedoch Sache des Ermessens. Um hier einen Massstab als Entscheidungshilfe zu bekommen, haben die SBB ein Inventar ihrer Bahnhöfe in Auftrag gegeben. Dr. Hans-Peter Bärtschi aus Winterthur hat es in den letzten Jahren in enger Zusammenarbeit mit den Hochbaudiensten der SBB und mit den Vertretern der Bundesämter für Kulturpflege (Denkmalpflege) und für Forstwesen und Landschaftsschutz (Heimatschutz) erstellt[6].

Mit diesem Inventar sind die Zielkonflikte nicht aus der Welt geschafft. Es ist aber ein Mittel, um die vielen Sachbearbeiter und Verantwortlichen, denen die Bauten der SBB anvertraut sind, zu informieren und zu sensibilisieren für sorgfältigen Umgang mit wertvoller Bausubstanz, im Sinne der entsprechenden Verfassungs- und Gesetzesartikel. Die Fälle mehren sich, wo historische Bahnhöfe nicht nur erhalten und unterhalten und auch nicht nur irgendwie renoviert oder modernisiert, sondern fachgerecht restauriert werden, und wo auch Ergänzungen mit der nötigen Behutsamkeit vorgenommen werden. Wir hoffen, dass so das Bild unserer Bahnen mehr und mehr durch Beispiele guter neuer und sorgfältig gepflegter alter Architektur mitgeprägt wird.



3 Russin, ein Bijou an der Linie Genf–La Plaine, eine der kleinsten Stationsanlagen, bestehend aus Wärterhaus (1858) und Wartehalle (1913).

Anmerkungen

[1] Beherbergt heute die Büros des Zentralen Einkaufs der SBB. Vgl. LANDOLT, ELISABETH. Daniel Heintz, Balthasar Irmi und der Spiesshof in Basel. (Zeitschrift für Schweiz. Archäologie und Kunstgeschichte Bd. 35, 1978, S. 32–42) und MAURER, FRANÇOIS. Entwurf einer Baugeschichte des Spiesshofs in Basel. (Ebd., S. 43–51).

[2] In der wechselvollen Besitzer- und Baugeschichte dieses Landgutes haben die SBB mit der Schaffung ihres Ausbildungszentrums vor wenigen Jahren ein neues Kapitel eröffnet: Restaurierung, Umnutzung und Einfügung neuer Bauten (Architekt Professor Fritz Haller mit Alphons Barth und Hans Zaugg). Vgl. RUBLI, MARKUS F. Schloss Löwenberg. Bern, SBB 1983. Hier fehlt zwar der Beitrag des späten 20. Jahrhunderts. Siehe dazu: SBB-Nachrichtenblatt 6, 1983; CRB-Bulletin 3, 83 (Schweiz. Zentralstelle für Baurationalisierung, Zürich); HUBER, ULI. Ausbildungszentrum Löwenberg der Schweizerischen Bundesbahnen, Murten; Beinahe eine Rechtfertigung. (Werk, Bauen + Wohnen 7/8, 1981, S. 17–21) S. 21; HUBER, ULI/SCHILDKNECHT, BEAT. Ausbildungszentrum Löwenberg bei Murten/CH (Detail 24, 1984, S. 281–284).

[3] Erbaut 1887–89 als Verwaltungsgebäude der Gotthardbahn. Architekt Gustav Mossdorf. Heute Sitz der SBB-Kreisdirektion II.

[4] Vgl. HUBER, ULI. Das visuelle Image der SBB. Architektur für ein Grossunternehmen. (Werk/œuvre 3, 1976).

[5] Generaldirektion SBB. Pflege des Erscheinungsbildes der SBB. Bern, 9. Oktober 1979.
[6] Jede der rund 800 Stationen wurde auf einem vierseitigen Inventarblatt, oft mit ergänzenden Einlagen, dokumentiert und analog zum ISOS mit abgestuften Schutzzielen nach den Kriterien «Gebäude», «Situation» und «Strecke» versehen, sowie nach ihrer Bedeutung bewertet. 67 Objekte (8%) gelten als von nationaler, 183 (23%) von regionaler und 263 (33%) von lokaler Bedeutung. Der Rest (36%) ist nicht eingestuft. Das Inventar soll Bestandteil des Inventars der schutzwürdigen bundeseigenen Bauten (ISB, gemäss Art. 5 des Natur- und Heimatschutzgesetzes) werden.

Bibliographie

STUTZ, WERNER. Bahnhöfe der Schweiz, von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg. Zweite, revidierte Auflage, Zürich 1983. – Kreisdirektion III der SBB: Baden, Dietikon, Zürich, Renovationen und Restauration. Zürich 1980. – BÄRTSCHI, HANS-PETER/STUDER, PETER und WALTER/BAUMGARTNER, ROLAND. Historische Bahnhöfe der SBB. (Schweiz, Suisse, Svizzera, Switzerland 2, 1986). – BÄRTSCHI, HANS-PETER. Lok-Remise Uster: vom provisorischen Kopfbahnhof zur Dampflokwerkstätte. (Industriearchäologie, Zeitschrift für Technikgeschichte 1, 1986). – BÄRTSCHI, HANS-PETER. Industrialisierung, Eisenbahnschlachten und Städtebau. Basel 1983, Typologischer Anhang. – Centre de Création Industrielle. Le Temps des Gares. Paris 1978. (Katalog der Ausstellung im Centre nationale d'art et de culture Georges Pompidou.) – KYBURZ, CHRISTINE. Zum malerischen Schmuck der Bahnhöfe, 1874 (Inventar der Schweizer Beispiele, ungedrucktes Manuskript). – MATHYS, ERNST. 100 Jahre Schweizer Bahnen. Bern 1942. – Ein Jahrhundert Schweizer Bahnen 1847–1947, Jubiläumswerk des Eidg. Post- und Eisenbahndepartementes, 4 Bände, herausgegeben vom Eidg. Amt für Verkehr, Frauenfeld 1947–49 (für die Bahnhöfe Bd. 1 und 2).

Abbildungsnachweis

1, 3: Peter Studer, Fotograf, Möschberg, 3506 Grosshöchstetten. – 2: Monika Bischof, Fotografin, Tessinerplatz 12, 8002 Zürich.

Adresse der Autoren

Uli Huber, Arch. BSA, SIA, SWB, und Beat Schildknecht, dipl. Arch. ETH, SIA, SWB, Bauabteilung der Generaldirektion SBB, Unterabteilung Hochbau, Mittelstrasse 43, 3030 Bern

BRUNO MAEDER

Denkmalpflege bei den PTT-Bauten

Die PTT als Regiebetrieb des Bundes haben die Aufgabe, «der Öffentlichkeit leistungsfähige Post- und Fernmeldedienste anzubieten». Um dieses Unternehmungsziel zu erreichen, ist eine breite betriebliche Infrastruktur erforderlich. Neben den ausgedehnten Betriebsanlagen sind die baulich-liegenschaftlichen Erfordernisse nicht zu unterschätzen. Somit ist nicht erstaunlich, dass die PTT mit 3050 Liegenschaften als grösster Liegenschaftsbesitzer des Landes betrachtet werden muss. Dies ist nicht von heute auf morgen erfolgt. Die baulichen Entwicklungen bei den PTT sind darum als ein Zeichen des betrieblichen Wachstums und des technischen Fortschritts zu betrachten.

Mit dem Jahr 1849 wurde das Postwesen eidgenössisch. Dies als Folge der staatlichen Neuordnung durch die Bundesverfassung von 1848. Die industrielle Revolution und der wirtschaftliche Aufschwung beeinflussten künftig auch die staatliche Dienstleistungsorganisation Post. Als Markstein in der Liegenschaftspolitik der Postverwaltung kann der 1874 erfolgte Ankauf eines Postgebäudes in Genf (rue du Stand) gelten. Im Jahre 1887 wurde dann das erste eigene, mit Bundesmitteln erstellte Postgebäude (St. Gallen) dem Betrieb übergeben.