Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art
Band: 15 (1928)
Heft: 10

Artikel: Die Brille : ein Stücklein vom Bahnhof
Autor: Fensterriegel, Josuah
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-15220

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

DIE BRILLE

EIN STÜCKLEIN VOM BAHNHOF

Am Portal des Basler Münsters steht so ein rotsandsteinernes Frauenzimmer, das den Andächtigen, die da eintreten, sehr anzüglich und einladend zuzwinkert; eine hübsche Fassade. Auf ihrer Kehrseite aber — wer so genau ist, da hinzusehen — erblickt man allerhand widriges Getier und ekles Gewürm, ein bedenklicher Revers. Wie ein Bahnhof aus der guten alten Zeit — vorne eine pompöse Einrichtung, Palast, Stadthaus, grosse Oper; Steinquadern, »Industrie und Landwirtschaft« und allerhand Säulenwerk; dahinter kauft man ein Billett dritter Klasse, holt für 20 Centimes seinen Rucksack und steigt in einen der da ein- und ausfahrenden Züge. Mit dem Bahnhof ist das schon so eine Sache; er hat so etwas wie eine Vorder- und eine Rückseite: vorne will er zur Stadt gehören und in der Architekturwelt der Stadt mitspielen, und zwar gleich eine ziemlich bedeutende Rolle; und hinten macht er den Packträger, den Portier, den Verkehrsbeamten. Von hinten drängen die nützlichen Gegenstände heran, die eisernen Stützen und Binder, die Signalanlagen, Aufschriften, Uhren, Automaten — von vorne drückt der ganze Apparat von Räumen, die den noch nicht in voller Bewegung befindlichen Bürgern Aufenthalt bieten. Die mächtigen, weit überlebensgrossen Plüschsofas sind zwar verschwunden, mit ihnen die imponierenden »Milieu«, von Palmen überragt — Gott weiss wohin — aber dafür hat der findige Schweizer etwas ins Werk gesetzt, was eine noch grössere Sesshaftigkeit darstellt: die Bahnhofwirtschaft. Die Schweizer Wirtschaft, das Symbol und Wahrzeichen des Unbewegten und Unbeweglichen — lässt sich ein derberer Kontrast zu der Beweglichkeit der Bahn, ihrer Leichtlebigkeit und Internationalität ausdenken?!

Wie soll sich nun so ein Bahnhof benehmen? Von beiden Seiten her stürmen geharnischte Postulate auf das unschlüssige Gebilde ein: von der Bahnseite her tönts sehr kategorisch und nüchtern: Uebersichtlichkeit, Bequemlichkeit, Solidität: der Bahnhof gehört zur Bahn. Von der Stadt her lautet's nicht weniger bestimmt: hier braucht's einen Blickpunkt, einen Uhrturm; hier baut man im Material der Stadt, hier hat die Umgebung mitzusprechen: der Bahnhof gehört zur Stadt.

In Nürnberg steht ein Bahnhof in Nürnberger Gotik, in München ein solcher im Maximiliansstil, und es ist noch nicht so lange her, dass in Thun ein Bahnhof stand in jener Laubsägearbeit, die man vormals als Berneroberländerstil ausgegeben hat. Vor kurzer Zeit, das heisst, es mögen immerhin 30 Jahre her sein, da hatten wir in der Architekturabteilung der Technischen Hochschule München einen Bahnhof zu entwerfen für das bayrische Gebirge, unter Verwendung der kurz zuvor auf einer Holzbau-Exkursion gemachten Studien; mit Schwarten gedeckt, mit tiefer Laube und mit dem typischen hölzernen La Tène-Dachkänel. So ein klein wenig spukt derlei auch längs der rhätischen Bahn. Da haben also offenbar die Stadt, sogar das Dorf mit ihren Ansprüchen obenausgeschwungen: Nationalismus, mehr noch: Lokalkolorit.

Wenn man von der Bahnseite her an den Fall herantritt, so siehts dagegen ziemlich international aus: von Russland abgesehen, haben wir eine internationale Spurweite, wir haben Schienen, Schwellen, Weichen, Signale, Stellwerke, die überall Geltung haben, haben müssen. Auch die Perrondächer sind trotz ihrer schönen Standfestigkeit durchaus nicht bodenständig. Die grosse Halle, wo eine solche vorhanden, ist einfach XIXtes oder XXstes Jahrhundert, und selbst die Schalteranlagen — es gibt Ausnahmen, zum Beispiel in St. Gallen — sind in Mailand und Lyon und Erfurt und Gottmadingen nicht wesentlich verschieden voneinander. Die Bahn ist offenbar ihrem Wesen nach durchaus nicht lokalpatriotisch.

Da, wo die eiserne Halle und der Steinbau aufeinanderstossen, da ist der entscheidende Punkt, da zeigt sich die Kunst — mehr noch — die Menschlichkeit des Meisters. Da tritt der Architekt sozusagen als Schiedsrichter auf zwischen den beiden höchsten irdischen Gewalten, zwischen einer starrköpfigen Stadtverwaltung und der S. B. B.

Wer gute Ohren hat, der hört aus jedem Bahnhof noch den Nachklang des Wortwechsels der beiden Bauherren, und kann ganz genau den Punkt bezeichnen, wo ein verärgertes »Meinetwegen« einem hämischen »Also abgemacht« begegnet ist.

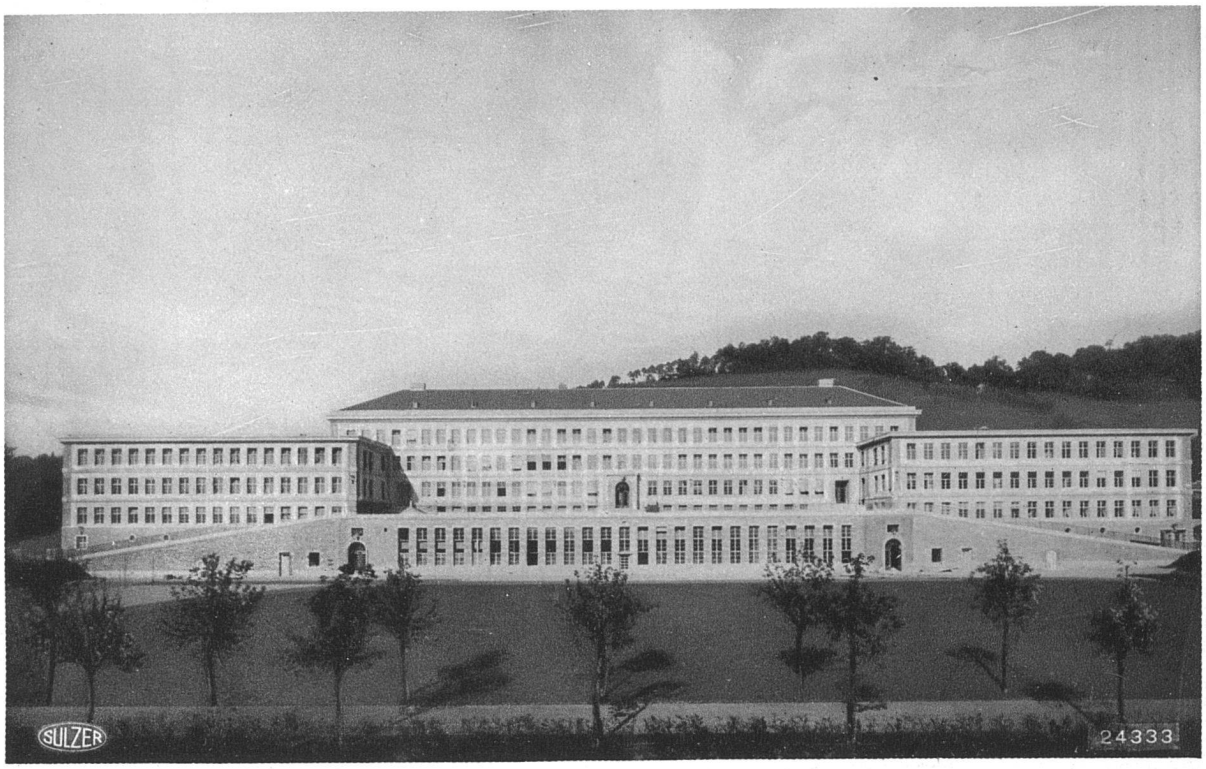
Das braucht nicht immer so zu sein. Sehr wahrscheinlich baut kein Frankreich mehr eine «Gare d'Orléans» und kein Deutschland mehr einen »Kopfbahnhof Leipzig«. Möglich, dass die grossen Hallen von Charing-Cross und Liverpool Street Station, die bisher still im Hintergrund gestanden haben, nun in die vordere Linie rücken.

Ein Arbeitsmann sieht immer besser aus in der Bluse als in der Livrée.

Und dann verschwindet vielleicht die Zwiespältigkeit im Wesen des Bahnhofs, das Hinten und Vorn, das Praktisch und Prächtig.

Und dann können wir ruhig die sandsteinerne »Frau Welt« am Basler Münster wieder den andächtigen Kirchenbesuchern überlassen. Natürlich zur Abschreckung.

Josuah Fensterriegel.



Neue Kantonsschule Winterthur

ausgerüstet mit Sulzer-Pumpen-Warmwasserheizung, Warmwasserbereitungs- und Lüftungsanlagen

GEBRÜDER SULZER, Aktiengesellschaft, WINTERTHUR

Filialen in: Aarau, Bern, Biel, Lausanne, Lugano, Luzern, Solothurn, St. Gallen, Zürich, Basel (A.-G. Stehle & Gutknecht)

Leere Seite
Blank page
Page vide