

Neue alte Farbenpracht im Bahnhof Basel

Autor(en): **Nicolodi, Sandra / Heydrich, Philia**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **66 (2015)**

Heft 4

PDF erstellt am: **28.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-685756>

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.

Sandra Nicolodi, Philia Heydrich

Neue alte Farbenpracht im Bahnhof Basel

Restaurierung wichtiger Zeugen der Schweizer Tourismusförderung

Wer die grosse Halle im Bahnhof Basel SBB betritt, dem fallen sie sofort ins Auge: die grossflächigen Landschaftsgemälde als letzte Repräsentanten eines bestimmten Genres der Schweizer Bahnhofskunst. Sie sind Zeugen einer gelungenen Symbiose von Bauschmuck und dezentem Werbekonzept, das Reisende zur Erkundung der Schweiz ermuntern sollte. Doch seit dem letzten Bahnhofsumbau haben die Gemälde – vor allem das grösste, *Vierwaldstättersee* – stark gelitten. Eine umgehende Restaurierung war nötig. Im Sommer 2015 haben sie ihre einstige Leuchtkraft zurückerhalten.

Grossflächige Landschaftsgemälde zieren seit den späten 1920ern die Schalterhalle des Bahnhofs Basel SBB. Die riesigen Ölgemälde sind Zeugen der damaligen Schweizer Tourismusförderung und stellen ein fast komplettes Ensemble dar. In der Bahnhofshalle hängen gegenwärtig noch fünf von ursprünglich sechs oder gar sieben Gemälden: an der Ostwand *Vierwaldstättersee* von Ernst Hodel (1881–1955), an der Westwand *Matterhorn* von Ekkehard Kohlund (1887–1974), über den Billetschaltern *Silsersee* von Hans Beat Wieland (1867–1945), *Gstaad* von Werner Miller (1892–1959) sowie ein weiteres Bild von Hodel, *Jungfrauoch*. Dem sechsten Bild, *Rhonegletscher*, einem Werk von Ekkehard Kohlund, machte vor Jahren die Leuchtsignalistik eines Detailhändlers den Platz streitig, heute hängt es in einem Verwaltungsgebäude des Bahnhofs. Vom mutmasslichen siebten Gemälde, *Im Lötschental*, eines unbekanntenen Künstlers verlieren sich die Spuren.¹

Die Bilder in der Schalterhalle gehören zu den letzten Repräsentanten eines prägenden Genres Schweizer Bahnhofskunst. Die Gemälde sind zweckgerichtet und nicht blosser Schmuck. Es handelt sich um qualitativ hochstehende Dauerwerbung im Dienste der Tourismusförderung, die sich des Topos der mythischen Landschaft bedient. Diese Bilder sind damit gleichzeitig das Ergebnis einer langjährigen Auseinandersetzung um die Reklameflut in den Bahnhofshallen. Sie sind Ausdruck einer Kompromisslösung zu Beginn des 20. Jahrhunderts in diesem Konflikt – unter anderem der Bahnbetreiber mit dem Heimatschutz – und zeugen vom Gestaltungswillen seitens der Verkehrsbetreiber. Denn die Stil- und Motivähnlichkeit sowie die damalige Verbreitung dieses Bildgenres sind augenfällig. Bereits in den 1970er

Jahren hat Christine Kyburz auf die Standardisierung der Bildkomposition und die Motivvirulenz von mythisch-idealisierten Schweizer Landschaften hingewiesen.² Der Schwund an Bahnhofsbildern war in den 1970er Jahren enorm – aufgrund diverser Bauvorhaben wie auch durch den Brand des Bahnhofs Luzern. Kyburz rechnete damals anhand von SBB-Inventarlisten hoch, dass über 75% der verzeichneten Bahnhofskunstwerke idyllische Schweizer Landschaften zeigten. Nicht bei allen Bahnhofskunstwerken, jedoch bei diesem Genre erteilten meistens Verkehrsvereine und Privatbahnen den Auftrag, so auch in Basel. Auch die engagierten Maler wiederholen sich: Werke von Kohlund, Wieland und Hodel fanden sich in mehreren Schweizer Bahnhöfen. In der Regel befreiten die Bundesbahnen die entsprechenden Verkehrsbetreiber für diese spezifische Flächenbeanspruchung von der Plakatgebühr.³

Ausschmückung der Basler Schalterhalle: Mehrere Anläufe

Es stand nicht von Beginn weg fest, dass die Bahnhofshalle mit Gemälden ausgeschmückt werden sollte; hierfür gab es zudem mehrere Anläufe. Zur Eröffnung 1907 war das von Emil Faesch (1865–1915) und Emanuel La Roche (1863–1922) entworfene Aufnahmegebäude des neuen Bundesbahnhofs in seinem Innern noch ohne Gemälde. Doch bald wurden in der Basler Presse Stimmen laut, die forderten, die grosse Halle «mit einer künstlerisch ausgeführten Ansicht Basels zu schmücken, um damit die durchreisenden Fremden auf die Schönheit unserer Stadt aufmerksam zu machen und zu deren Besichtigung anzuregen»⁴.

Der Gedanke der Fremdenverkehrsförderung war demnach auch bei diesem ersten Versuch, die



Halle mit einer Ansicht Basels auszumücken, massgebend. 1908 setzte sich die Kommission des Basler Kunstvereins mit den Bundesbahnen in Verbindung. Gemeinsam wurden die Räumlichkeiten geprüft, und man kam zum Schluss, dass die Halle «für den erstrebten Zweck weniger passend» schien. Was für die Kommission dagegen sprach, war, dass Reisende sich dort nur kurz aufhalten würden und zu sehr anderweitig abgelenkt seien. Die Schalterhalle war zu jener Zeit tatsächlich ein eher umtriebiger Ort, nebst dem Fahrkartenverkauf fand dort nämlich auch die Gepäckaufgabe statt. Der Kunstverein folgerte, dass für das Anliegen die Restaurationsräume geeigneter seien als die Halle. Folgerichtig wurde 1909 im Bahnhofbuffet 1. Klasse als Wettbewerbsarbeit ein Triptychon mit baslerischem Rheinmotiv des Künstlers Paul Burckhardt (1880– 1961) realisiert.⁵

In der Zwischenzeit blieben die Wände der Halle alles andere als leer. Die Diskussion einer

künstlerischen Ausschmückung der Schalterhalle des Bahnhofs Basel stellte sich ein gutes Jahrzehnt später von neuem. Aufgrund von Interventionen seitens des baslerischen Heimatschutzes und in Zusammenarbeit mit dem Kunstverein war wiederum eine Kommission gegründet worden. Ausgangspunkt war dieses Mal die Frage, «wie die gegenwärtige Verunstaltung der Hallen des Aufnahmegebäudes des Personenbahnhofes durch Plakate und Reklameaffichen aller Art sich auf ein Mindestmass reduzieren» liesse. Die Bundesbahnen suchten das Einvernehmen mit den Pächtern des Plakataushangwesens. 1922 hiess es seitens der Bundesbahnen noch: «Die in der Schalter- und Gepäckhalle des Personenbahnhofes ausgestellten Gebirgsphotographien und Landschaften sind seinerzeit von Verkehrsanstalten und Vereinen ausgestellt worden. Die gänzliche Beseitigung der Bilder gelang aber wegen des Widerstandes der Interessenten nicht, ist auch nicht im Interesse der Bahn. Hingegen haben wir eine Verminderung der

**Schalterhalle Bahnhof
Basel SBB. Foto
Michael Leuenberger**



Die Gemälde *Vierwaldstättersee* und *Jungfrau-joch* von Ernst Hodel nach der Restaurierung (oben, Fotos Michael Peuckert) und vor der Restaurierung (unten, Foto Ruedi Walti)

Zahl & Ausmasse dieser Aushänge angeordnet.»⁶

Gänzlich verschwanden andere Formen der Werbung nie, wie auch aus älteren Fotografien der Schalterhalle ersichtlich wird. Dennoch einigte man sich auf eine künstlerische Ausgestaltung und Beruhigung der Halle. Zufrieden berichtete die *National-Zeitung* am 25. März 1927: «[...] die Wände und Konsolen der Schalterhalle sind radikal geräumt und grün getönt worden. Nun sollen sie einen neuen Schmuck im Charakter künstlerischer und von Künstlern durchgeführter Reklame erhalten. Als Entgegenkommen für die Wegnahme der andern Bilder ist den schweizerischen Verkehrsanstalten zugestanden worden, durch von ihnen namhaft gemachte Maler für ihre Linien zu werben.»

Doch auch nach diesem Kompromiss blieben die Werke auftragsgebunden. Um ein Haar hätte beispielsweise die Ostwand – «burgiger» und luzernerischer – *Musegg mit See und Alpen* geziert, doch der Luzerner Hotelierverein zog sich vom Auftrag zurück. Mit den verbleibenden Auftraggeberinnen wandelten sich Motiv und Arbeitstitel, nun etwas «bergiger», zu *Rütli mit den beiden Mythen*. Doch diverse Bergbahnen zogen sich zurück. So blieb letztlich als Auftraggeberin die Schweizerische Schifffahrtsgesellschaft und als neuer Titel: *Vierwaldstättersee*.⁷

Veränderungen der letzten Jahrzehnte

Anlässlich ihrer Platzierung kündigte die Presse in den späten 1920er Jahren die Werke als «farbig intensive Bilder»⁸ an. Von dieser ursprünglichen intensiven Farbigkeit liess sich in den vergangenen Jahren nicht mehr viel erkennen. Infolge von Verschmutzung und Farbverlust bürsteten die Bilder an Leuchtkraft ein. Der Zustand der Bilder, besonders des *Vierwaldstättersees*, hat sich in den letzten Jahren sehr stark verschlechtert. Dies hat nebst ihrer allgemeinen Exponiertheit auch mit den Veränderungen der Schalterhalle zu tun.

Bahnbauten sind ständig im Wandel und stehen in einem grösseren Kontext. So hat Basel unter anderem eine neue Quartierverbindung bekommen. Wie auch der Badische Bahnhof wirkt der Bahnhof Basel SBB städtebaulich gesehen als Barriere.⁹ In den 1980er Jahren sollte der «Masterplan», später EuroVille, dem entgegenwirken. Der Umbau und die begleitenden Restaurierungen



des Aufnahmegebäudes im Zuge von EuroVille veränderten auch die Ansicht der Schalterhalle massgeblich. Wie Dorothee Huber resümiert, geschah das in einem durchaus positiven Sinne: «die grosse Halle, [...] befreit von Einbauten, [darf] wieder die Hauptrolle spielen [...] als geräumiger Empfangsraum, als Kreuzungspunkt aller Wege: der Luxus des offenen Hallenraums, der von den fast vergessenen Freuden des Reisens erzählt»¹⁰.

Der Umbau in den 1990er Jahren bis 2003 (Eröffnung der neuen Passerelle der Architekten Cruz und Ortiz) brachte der Halle eine zuvor noch nie dagewesene neue Geräumigkeit. Für das Gemälde *Vierwaldstättersee* bedeutete es sogar eine prominenterer Platzierung am Originalstandort. Mit dem Wegfall der Unterführung zu den Gleisen bzw. der 2003 eröffneten Passerelle konnten Reisende und Passanten das riesige Bild in seiner Fernwirkung bewundern. Die Gemälde liessen sich aus neuen Blickrichtungen erleben, etwa fahrend von der Rolltreppe aus. Der Bilderzyklus über den Schaltern konnte nun sogar auf Augenhöhe betrachtet werden. Wer zuvor am Schalter stand, zum Zug oder in Richtung Centralbahnplatz hastete, war zu nah an den Bildern, um sie wirklich wahrzunehmen. Über den Umbau wurden die Basler Bahnhofsbilder potentiell in einer neuen Weise sichtbar und erfahrbar. Der Umbau bzw. die neu geschaffene Quartierverbindung hatten auch ihre Schattenseiten, denn der vermehrte Durchzug bedeutet gerade für das Gemälde *Vierwaldstättersee* eine erhebliche Belastung. Der Zustand des Bildes verschlechterte sich augenscheinlich, so dass eine umgehende Restaurierung nötig wurde.

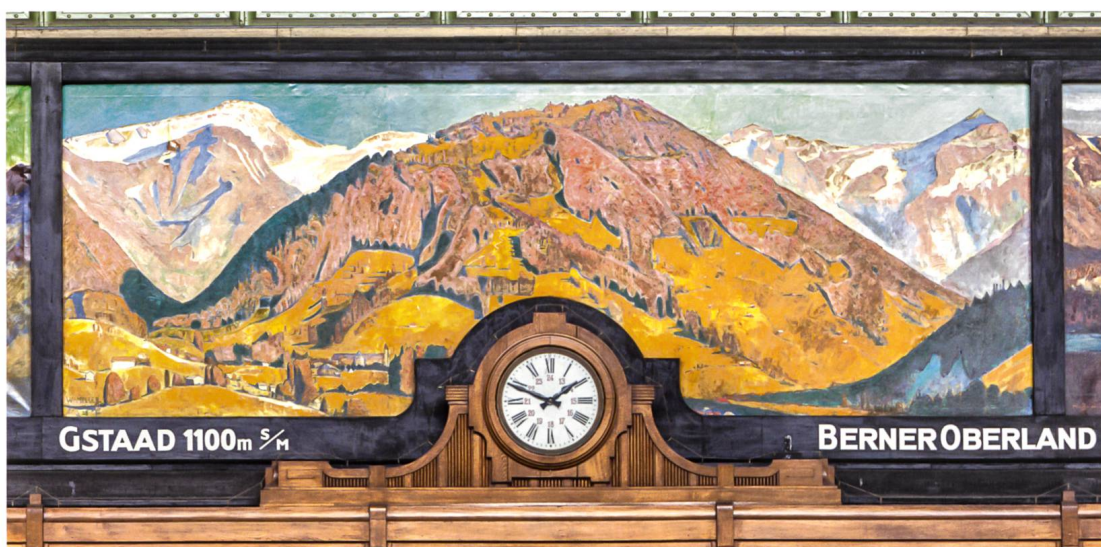
Schäden an den Landschaftsgemälden¹¹

Von den fünf verbleibenden Gemälden waren vier in einem guten Allgemeinzustand; die drei Gemälde über den Schaltern (*Jungfraubahn*, *Gstaad*, *Silsersee*) sowie *Zermatt mit Matterhorn* an der Westwand. Doch auch diese vier Bilder waren durch Umwelteinflüsse stark verschmutzt und wiesen kleinere Fehlstellen, einzelne Risse und Spannfalten am Bildträger auf. Beim *Vierwaldstättersee* erwies sich der Zustand allerdings als sehr schlecht.

Etwa 40 Prozent der Bildoberfläche des *Vierwaldstättersees* waren stark beschädigt und beträchtlich verschmutzt. Grössere Farbschollen lösten sich von der Leinwand. Die Oberflächenverschmutzung war teils tierischen Ursprungs (Taubenkot und Spinnweben), teils bestand sie aus Ablagerungen von in der Luft enthaltenem Schmutz (Staub, bahntypischer Flugrost und Abgase). Nebst dem massiven Farbverlust durch die Bewegung der Leinwand im Durchzug trug die Verschmutzung zusätzlich dazu bei, dass der *Vierwaldstättersee* an ursprünglicher Farbigkeit verlor und Bilddetails kaum mehr lesbar waren.

Die Schäden in der Farbschicht beim *Vierwaldstättersee* fanden sich vor allem im unteren und rechten Bildbereich, also dort, wo sie dem Durchzug – nach dem Offenhalten der Portaltüren aufgrund der neuen Quartierverbindung –, am meisten ausgesetzt waren. Durch das hohe Eigengewicht – das Bild hat die stolze Masse von 495×1480 cm und ist mit einem massiven Holzrahmen eingefasst – und die klimabedingte Bewegung des Bildträgers hatte sich das Gewebe stark

Die Gemälde *Gstaad* von Werner Miller (oben) und *Silsersee* von Beat Wieland (unten) nach der Restaurierung. Fotos Michael Peuckert



verzogen. Dies führte dazu, dass sich die Leinwand im unteren Bild Drittel stark verwarf, wodurch sich Beulen und Wellen bildeten.

Die Restaurierungsarbeiten brachten auch Un-erwartetes zutage: So war zu einem unbestimmten Zeitpunkt von der Decke der Bahnhofshalle her eine grössere Menge nicht definierter brauner Flüssigkeit auf den *Vierwaldstättersee* getropft. Dieses Ereignis hatte auf der Bildoberfläche Läufe zur Folge. Wann genau und in welchem Kontext sich das Malheur ereignete, lässt sich nicht mehr eruieren. Diese Schäden wurde von unbekannter Hand ausgebessert, d.h., die Schmutzläufe sind teils mit Farbe und teils sogar mit einem eingetönten Firnis überdeckt worden. Solche Übermalungen fanden sich vor allem im unteren und mittleren Bildbe-

reich: Sie verursachten den trüben Eindruck des Gemäldes.

Die Restaurierungsarbeiten am *Vierwaldstättersee*

Die Restaurierungsarbeiten haben die farbig-intensive Qualität der Gemälde wieder zum Vorschein gebracht. Die Reinigung und Restaurierung der Bilder dauerte von März bis Juni 2015. Die Reinigungsarbeiten erwiesen sich als schwierig, zumal darauf geachtet werden musste, dass die lose aufstehende Malschicht nicht weiter beschädigt wurde.

Das Vorgehen zur Festigung der Malschicht erfolgte zuerst mit einem Konsolidierungsmedium. Die Lösung wurde bei sehr instabilen Stel-

len mit der Sprühflasche aufgetragen, bei besser haftenden Farbschollen wurde hierfür ein weicher Pinsel verwendet. Nach kurzem Einwirken konnte sie mit einem Silikonpapier wieder an die Leinwand gedrückt werden. Wenn nötig, wurde dieser Vorgang wiederholt. Frische Rückstände wurden mit einem Schwamm entfernt, eingetrocknete später bei der Firnisabnahme. Letztere sowie die Entfernung der Übermalungen erfolgten mittels in Lösemittel getränkter Wattebäuschen. Der Firnis war unterschiedlich dick aufgetragen und hatte eine unterschiedlich gute Haftung, was eine Evaluation verschiedener Lösemittel bedingte.

Um die Bauchung im Bildträger zu reduzieren, wurde die Leinwand am unteren Bildrand gelöst. Die Demontage brachte Spuren aus den 1920er Jahren zum Vorschein: hinter dem Gemälde die grün getönte Bahnhofswand sowie die originale Anstückung, mit der die Leinwand am Spannrahmen befestigt worden war. Ausserdem fanden sich am oberen Bildrand fünf viereckige Löcher in der Leinwand, die möglicherweise einst für Anschlüsse von Gaslampen dienten.

Damit die Retusche der Malerei angepasst werden kann, ist es essentiell, dass die Malschicht vorher ihre ursprüngliche Farbigekeit hat. Aus diesem Grund wurde ein Zwischenfirnis aufgetragen. Risse wurden, sofern sie nicht von hinten zugänglich waren, mit einem feinen Polyestervlies und Acrylkleber von vorn verklebt und zusammen mit dem übrigen Bild retuschiert. Die grösseren Ausbrüche und Fehlstellen in der Bildmitte wurden gekittet. Retuschiert wurden vor allem grössere und störende Fehlstellen, kleinere wurden belassen. Der Schlussfirnis wurde mit dem Pinsel aufgetragen und verrieben.

Ein eindrückliches Resultat

Das Resultat der Restaurierungsarbeiten ist überwältigend, die Bilder haben ihre Leuchtkraft zurückgewonnen, und selbst kleine Siedlungen sind buchstäblich aus dem Schmutz hervorgetreten, der sie jahrzehntelang verbarg. Die restaurierten, farbenprächtigen Bilder lassen die Halle ganz anders wirken.

Selbstredend sind Bahnhofshallen keine klimakontrollierten Sammlungs- und Ausstellungsräume. Die Halle ist wie im Aussenbereich Temperaturschwankungen unterworfen, hinzu kommt der starke Durchzug. Sollen die Werke längerfristig und in ihrer ursprünglichen Far-

ben- und Leuchtkraft bewundert werden können, ist eine grössere Sorgfalt nötig, besonders während Bauarbeiten. Neben einer atmungsaktiven Abdeckung der Gemälde beim kommenden Bahnhofsumbau (Sanierung Westflügel) werden die SBB aufgrund des klimatisch äusserst heiklen Umfelds die Bilder neu mindestens alle zwei Jahre überprüfen lassen. Bei Bedarf können so die notwendigen Massnahmen möglichst schnell ausgeführt werden. Auch wenn die Hängeumgebung für die Gemälde alles andere als ideal ist: Sie sind genau für diesen spezifischen Ort, die Bahnhofshalle, gemalt worden und entfalten genau hier ihre besondere Ausstrahlung. ●

Das Gemälde *Matterhorn* von Ekkehard Kohlund erstrahlt nach der Restaurierung in neuem Glanz.
Foto Michael Peuckert



Dossier 1

Oben: Schalterhalle mit Gepäckaufgabe, ca. 1907, noch ohne künstlerische Ausschmückung. Foto Eröffnungsbroschüre Personenbahnhof Basel: Neues Aufnahmegebäude.
Unten: Hängeumgebung des Gemäldes Vierwaldstättersee, 1936. Foto SBB Historic



Anmerkungen

- 1 Das siebte Gemälde wird erwähnt in: Werner Stutz. *Bahnhöfe der Schweiz. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg*. Zürich 1983, S. 230.
- 2 Christine Kyburz. «Zum malerischen Schmuck der Bahnhöfe». In: *Schweiz im Bild – Bild der Schweiz? Landschaften von 1800 bis heute*. Ausstellung, bearbeitet im Kunstgeschichtlichen Seminar der Universität Zürich. Aarau 1974, S. 78; Christine Kyburz. «Landschaften als malerischer Bahnhofs Schmuck». In: *Schweiz/Suisse/Svizzera/Switzerland 2*, 1974, S. 24.
- 3 Vgl. Christine Kyburz. «Zum malerischen Schmuck der Bahnhöfe». In: *Schweiz im Bild – Bild der Schweiz? Landschaften von 1800 bis heute*. Ausstellung, bearbeitet im Kunstgeschichtlichen Seminar der Universität Zürich. Aarau 1974, S. 74–82. Eine gute Übersicht bietet ebenso die unveröffentlichte Masterarbeit *Gemälde in und aus schweizerischen Bahnhöfen* von Therese Neining, Berner Fachhochschule (MAS Denkmalpflege und Umnutzung), 2008. Zum Heimatschutz und zu seinen frühen Kampagnen vgl. stellv. Elisabeth Crettaz-Stürzel. *Heimatstil. Reformarchitektur in der Schweiz, 1896–1914*. Frauenfeld et al. 2005, S. 105ff.
- 4 Kommission des Basler Kunstvereins, 2. Dezember 1908. Archiv SBB Historic, Dossier GD_BAU_SBBBAU1_054_16.
- 5 Zitat und gesamter Abschnitt vgl. Kommission des Basler Kunstvereins, 2. Dezember 1908. Archiv SBB Historic, Dossier: GD_BAU_SBBBAU1_054_16 sowie Werner Stutz. *Bahnhöfe der Schweiz. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg*. Zürich 1983, S. 228.
- 6 Zitate gesamter Abschnitt stammen aus dem Briefwechsel zwischen der Staatlichen Kunstkredit-Kommission Basel und Anton Schrafl, Generaldirektor der Schweizerischen Bundesbahnen, 8. April 1922 bzw. 2. Mai 1922. Archiv SBB Historic, Dossier GD_BAU_SBBBAU1_042_10.
- 7 Vgl. Christine Kyburz. «Zum malerischen Schmuck der Bahnhöfe». In: *Schweiz im Bild – Bild der Schweiz? Landschaften von 1800 bis heute*. Ausstellung, bearbeitet im Kunstgeschichtlichen Seminar der Universität Zürich. Aarau 1974, S. 75.
- 8 Beilage zum Abendblatt, *National-Zeitung*, 25. März 1927.
- 9 Diese Barrierewirkung ist historisch bedingt, vgl. Werner Stutz. *Bahnhöfe der Schweiz. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg*. Zürich 1983, S. 227; sowie Roland Scholz et al. *Bahnhöfe in der Stadt Basel. Nachhaltige Bahnhofs- und Stadtentwicklung in der trinationalen Agglomeration* (ETH-UNS Fallstudie 2004). Zürich/Chur 2005, S. 32, 102 und 114.
- 10 Dorothee Huber. *Bahnhof Basel SBB* (Schweizerische Kunstführer GSK 754). Bern 2004, S. 38f.
- 11 Ausführungen zu Schäden und der Restaurierung beruhen grösstenteils auf dem Restaurierungsbericht (Verfasserin Philia Heydrich, August 2015).

Restaurierungsteam

Beteiligte Restauratoren und Restauratorinnen waren: Dr. Christian Heydrich, Gregor Mahrer, Philia Heydrich, Vincent Mahrer, Lucie Mahrer, Murielle Vögtli.

Zu den Autorinnen

Sandra Nicolodi ist Historikerin (lic. phil.) und wissenschaftliche Mitarbeiterin bei der SBB Fachstelle für Denkmalpflege.
Kontakt: sandra.nicolodi@sbb.ch

Philia Heydrich ist freischaffende Konservatorin/Restauratorin (M.A.) und war an der Restaurierung der Basler Bahnhofsgemälde beteiligt.
Kontakt: philia.heydrich.restaurierung@gmx.ch

Résumé

L'éclat retrouvé des paysages de la gare de Bâle

Depuis les années 1920, le hall des guichets de la gare CFF de Bâle est orné de grands tableaux de paysages, qui constituent d'importants témoins de la manière dont l'art était, à l'époque, mobilisé à des fins publicitaires et de promotion touristique. Ces tableaux comptent parmi les derniers représentants d'un art de gare autrefois très en vogue en Suisse. Ils sont aussi le fruit d'une réflexion sur les flots de réclames qui avaient déferlé dans les halls de gare au début du XX^e siècle. Au printemps 2015, ces œuvres ont été expertisées, nettoyées et restaurées. Depuis la dernière transformation de la gare, la plus grande d'entre elles – le *Lac des Quatre Cantons* – s'était beaucoup ternie et salie sous l'effet de l'accroissement des flux. Les importants travaux de restauration effectués ont rendu leur éclat aux couleurs, si bien que ces paysages représentent à nouveau le clou du hall de la gare.

Riassunto

Rinnovato splendore cromatico alla stazione di Basilea

Dagli anni Venti del XX secolo l'atrio della biglietteria della stazione FFS di Basilea è ornato da dipinti di paesaggio di grande formato, che rappresentano importanti testimonianze della pubblicità artistica e della promozione turistica dell'epoca. Tra gli ultimi esempi del genere pittorico che un tempo caratterizzava le stazioni svizzere, i dipinti sono nati in risposta all'«invasione pubblicitaria» negli atri delle stazioni all'inizio del Novecento. Nella primavera del 2015 le pitture sono state esaminate, pulite e restaurate. Dopo l'ultima ristrutturazione della stazione, il dipinto più grande si trovava particolarmente esposto al transito: il *Lago dei Quattro Cantoni* presentava gravi perdite di colore e forti depositi di sporcizia. Gli estesi lavori di restauro hanno restituito ai dipinti la loro vivacità cromatica e la loro centralità nell'atrio della biglietteria.