

Zugfahrt zu zeitgenössischer Kunst

Autor(en): **Baur, Simon**

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: **05.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-685771>

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.

Simon Baur

Zugfahrt zu zeitgenössischer Kunst

Eine nichtrepräsentative Entdeckungsreise

Wir sind von Basel über Zürich nach Zug gefahren und haben für Sie nach zeitgenössischer Kunst in Bahnhöfen und ihrer Umgebung Ausschau gehalten.

Auf der Zugfahrt wollen wir uns nicht einschränken lassen und halten die Augen offen – von rein regional tätigen Künstlern bis zu international anerkannten Persönlichkeiten, von permanenter bis zu ephemerer Kunst wollen wir alles in Betracht ziehen. An manchen Orten sprechen wir mit den Verantwortlichen, die für dauerhafte und vergängliche Kunstformen verantwortlich sind.

Werbung als Wandkunst

Reisebeginn: In der Schalterhalle des Basler Bahnhofs strahlt das kürzlich restaurierte Wandgemälde mit den beiden Mythen und dem Vierwaldstättersee von Ernst Hodel (siehe dazu den Beitrag «Neue alte Farbenpracht im Bahnhof Basel» in diesem Heft). Es ist Teil einer Gesamtgestaltung, die in früheren Zeiten den Reisenden mögliche Feriendestinationen vor Augen führen

sollte – Teil einer künstlerisch gestalteten, dauerhaften Werbung.

Wir steigen in den Waggon zweiter Klasse und schauen zum Fenster hinaus. Auf einem entfernten Gleis fährt ein Güterzug vorüber, viele Waggons sind mit «Tags» und Graffiti besprayt. Hat diese Art der «Verunzierung» Platz in unserem weiten Kunstbegriff? Wir wollen es vorläufig offenlassen.

Bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof betrachten wir die dem Zug zugewandten Fassaden der Häuser an der Basler Hochstrasse. Verschiedene Versicherungen und Museen haben hier ihre Werbebanner platziert. Mit Wehmut erinnern wir uns an die grossformatigen Malereien, die über zwei Hausfassaden reichten und vom britischen Pop-Art-Künstler Allen Jones speziell für die Schweizer Strumpfmodenkette «Fogal» konzipiert wurden. Wir haben eben die Litfasssäule mit den Bautafeln von Guido Nussbaum passiert, und schon wieder sehen wir kilometerlange Sprayereien entlang der die Trasse flankierenden Wände. Lesen lassen sich die Texte nicht auf Anhieb, ob sie darin Kunst erkennen könne, frage ich meine Begleiterin. Durchaus, meint sie, zudem verschönerten die Malereien die hässlich grauen Betonwände weit und breit. Doch zurück zu Allen Jones' Werbung für «Fogal»: Eine historische Abbildung zeigt, wie die beiden Wandmalereien ausgesehen haben. Heute ist die Arbeit verschwunden, stattdessen dienen die Fassaden für die konventionelle Werbung. Unser Fazit: Allen Jones war bedeutend attraktiver und künstlerisch überzeugender! Zwei benachbarte Hausfassaden standen «Fogal» als Werbeflächen zur Verfügung. Der Auftraggeber wünschte, dass daraus keine gewöhnlichen Plakatwände entstehen – und so dachte das Werbeteam Durrer Egli Robert über eine spezielle Idee nach. Allen Jones, der englische Pop-Art-Künstler, schien ihnen für Beinsujets geradezu prädestiniert, da er in seiner Kunst immer wieder einen witzig-erotischen Beinfetischismus mit Formen à la Monroe und schwindelerregenden Stöckelschuhen beschwor.



Litfasssäulen mit Werken von Guido Nussbaum und Rolf Tschudin beim Bahnhof Basel SBB. Am linken Bildrand die neu bemalten Rückwände der Häuser mit der ehemaligen «Fogal»-Werbung. Foto Michael Leuenberger



Allen Jones sagte begeistert zu, da ihn die Freiheit des Auftrags faszinierte. Einzige Bedingungen waren die Darstellung von Frauenbeinen und die Verwendung des Markennamens «Fogal». Von den sieben Skizzen, die der Künstler vorlegte, wurde eine umgesetzt. Um das Original auf die beiden Hausfassaden zu vergrössern, waren 326 Arbeitsstunden und 190 Kilogramm Acrylfarbe nötig. Auch bei der Einfahrt in den Hauptbahnhof Zürich hatte Allen Jones eine Wandarbeit realisiert. Beide Arbeiten fielen auf, weil sie in einer günstigen Umgebung platziert waren, in ihren grell leuchtenden Farben bildeten sie starke Kontraste zu den dunkeltonigen Masten, Leitungen und Mauern entlang der Gleise.

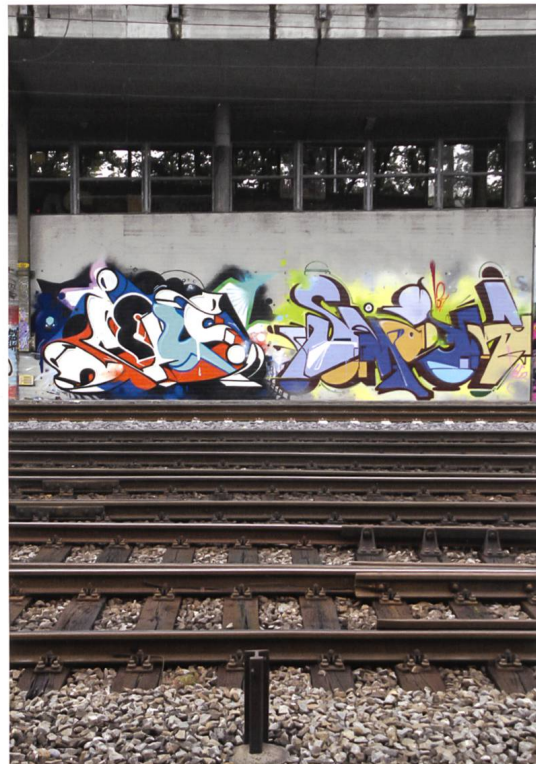
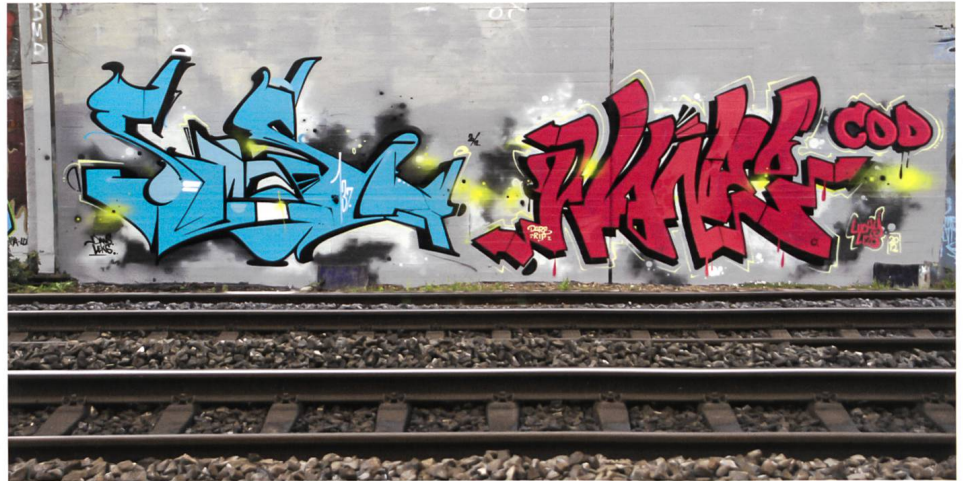
Just writing my name

Besondere Wandarbeiten sind die zahlreichen Sprayereien, die die Reisenden bei der Einfahrt in den Bahnhof empfangen. Natürlich gehen die Meinungen darüber auseinander, die einen sehen darin vor allem illegale Schmierereien, während die anderen erfreut sind, wie bunt

sich Basel bereits bei der Einfahrt in den Bahnhof zeigt. Mit Sprayern über ihre Tätigkeit zu sprechen, ist kein einfaches Unterfangen, da ihr Tun jenseits der Legalität stattfindet. Sie nachts abzapfen, macht keinen grossen Sinn, da sich gute Absichten nicht von weitem erkennen lassen. Über zahlreiche Kontakte konnte ich mich mit einigen Personen treffen, die alle anonym bleiben wollten. Die Sprayereien sind durchaus Kunst und zudem ein interessantes soziokulturelles Phänomen, das Farbe in die Stadt bringen will und sich gegen die graue Konformität richtet. Für mich weisen die Gemälde ähnliche Qualitäten auf wie die Malereien von Cy Twombly oder die Arbeiten von Konzeptkünstlern wie Jenny Holzer, Lawrence Weiner und Rémy Zaugg. Basel galt lange als Mekka der Sprayerszene. In Basel hatte die Szene in den frühen 1990er Jahren schnell Fuss gefasst, man sprach international vom «Basel-Style», bis heute spricht man bei der Bahnhofsausfahrt von der «Basel-Line». Bald hatten zahlreiche Städte einen eigenen Stil, und man erkannte daran, von wo jemand kam.

Allen Jones: ehemalige Werbung für «Fogal» an der Ausfahrt aus dem Bahnhof Basel SBB.
Foto zVg

Anonyme Spraykunst an der sogenannten «Basel-Line» an der Ausfahrt aus dem Basler Bahnhof. Foto zVg



Die Verbreitungsmöglichkeiten durch das Internet veränderten viel. Mittlerweile gibt es in Europa bis zu drei Richtungen, die sich unterscheiden. Einige Galeristen haben Anfang des neuen Jahrtausends ein Geschäft gewittert und versucht, Graffiti in den Kunstkontext einzuschleusen. Die Begeisterung hielt sich aber auf allen Seiten in Grenzen. Einige beteiligte Künstler haben dadurch zwar viel Geld verdient, von der Szene wurden sie aber mit Argwohn betrachtet. Anbiederungsversuche an Institutionen wie Museen und Galerien oder staatliche Institutionen, wie beispielsweise für die Bemalung der Trafostationen der Industriellen Werke Basel, geben immer noch Anlass zur Skepsis. Der harte Kern dieser informellen Kunstszene ist der Meinung, man gebe damit die eigene Unabhängigkeit und den Hang zu Subversion und Anarchie auf, die von vielen für substantielle Aspekte für das eigene Tun gehalten werden. In der Sprayerszene wird auch nicht von «sprayen» gesprochen, sondern es wird «gemalt». Und es wird auch nicht ausschliesslich gemalt, ein spezifisches Vokabular erklärt die unterschiedlichen Vorgehensweisen: Mit «piece» wird eine Malerei auf der Wand, mit «panel» eine Malerei auf einem Eisenbahnwaggon bezeichnet. Zudem wird unterschieden, ob der Waggon halb-, ganz- oder beidseitig bemalt wird. Von «bombing» spricht man bei Malereien, die während maximal fünfzehn Minuten in der Innenstadt geschehen. Diese Arbeiten müssen nachts entstehen und bestehen meist aus einer silbrigen und einer schwarzen Farbe, die eine optimale Abdeckung des Untergrundes ermöglichen und womit man einen hohen Kontrast erzeugen kann. Überhaupt leben die Malereien von Kontrasten und Konturen. Wer nachts und in der Finsternis arbeitet, braucht diese Kontraste, da sich Farben infolge des fehlenden Lichts nicht unterscheiden lassen. So werden die Konturen zuerst gesetzt, dann die Binnenformen ausgemalt und zum Schluss die Glanzlichter gesetzt.

Sehen und gesehen werden

Die Künstler, die auf Betonwände oder Eisenbahnwaggons malen, wollen wahrgenommen werden, und dies, obwohl sie ihre Kunst anonym produzieren. Um einen grösseren Wahrnehmungsradius zu erreichen, malen sie auf Eisenbahnwaggons, da diese in der gesamten Schweiz und im Ausland unterwegs sind. Zudem zieht man die exponierten Stellen den Nebenschauplätzen vor. Obwohl die vorbeifahrenden Züge nicht ungefährlich sind, scheinen aber die Bahntrassees nach wie vor die beliebtesten Stellen zu sein. Un-

fälle waren in den letzten Jahren an diesen Stellen nicht zu beklagen, wer dort arbeitet, ist sich der Gefahren bewusst. Mein Informant bestätigt, dass es sich bei der Einfahrt in den Basler Bahnhof um das «Filetstück» der Szene handelt. Wer hier malen darf, befindet sich in einer privilegierten Situation. Wer hier malen will, muss sich einige Jahre lang bewährt haben, wer unbedarft hier malt, muss nicht erstaunt sein, wenn seine Arbeit am kommenden Tag bereits wieder entfernt ist. Am «Filetstück» herrscht ein knallharter Konkurrenzkampf, ähnlich wie bei den Stars der internationalen Kunstszene. Neuerdings versuchen die SBB, die Malereien durch Pflanzenbewuchs der Wände zu verhindern, ein Eingriff, den die Szene gezielt bekämpft, in dem sie darüber malt oder die Pflanzen kurzerhand wieder entfernt. Das Hauptthema der Malereien ist der eigene Name, mit ihm wird ein bestimmter Stil entwickelt, der sich von anderen Künstlern deutlich unterscheiden lässt. Es erfordert allerdings ein geübtes Auge, um die Schriften auch tatsächlich zu entziffern, da auch Negativformen Bestandteile des jeweiligen Namens sein können. Doch auch die Namen von Freunden und Bekannten können gemalt werden. Gründe dafür gibt es zahlreiche: Geburtstage, Heirat, Wegzug oder gar eine Hommage an einen Ehemaligen. So geschehen in diesem Jahr, als sich die Szene zusammentat und in Erinnerung an Sigi von Koeding alias «Dare» eine grosse Wandarbeit realisierte. Der 2010 verstorbene von Koeding wird von der Szene heute nach wie vor verehrt, und seine Malereien werden auch nicht übermalt. «085 Dare Orange» heisst denn auch der nach ihm benannte Farbton eines deutschen Herstellers von Spraydosen. Wo ein Bedürfnis ist, da bilden sich ein Markt und auch entsprechende Produzenten. Die Spraydosensammlung meines Informanten ist mit der Ansammlung an Farbdosen in einem Maleratelier nicht zu vergleichen, sie ist viel umfangreicher. Da sich die Farben nicht vor Ort mischen lassen, müssen alle einzelnen Farbtöne verfügbar sein. Gemalt wird übrigens nicht spontan, die Künstler erarbeiten auf kleinen Blättern Kompositionen, die sie anschliessend vor Ort auf die Wände übertragen. So viele Überlegungen und Konzepte waren nicht zu erwarten, die «Sprayerszene» wird so zu einer Parallelbewegung der Kunstszene, die – und das macht sie suspekt – aus diversen Gründen illegal arbeiten muss. Vielleicht sollten wir die eigenen Vorurteile vergessen und dieser Kunst mit mehr Interesse begegnen?

Versteckte Mys­te­rien

Unsere Zugfahrt führt uns weiter, nach Zürich. Hier hat Dieter Meier unter dem Titel *Le Rien en Or* in der grossen Halle des Hauptbahnhofs eine goldene Kugel platziert und darüber hinaus elf Alltagsgegenstände in der Innenstadt von Zürich vergoldet: Teile von Brückengeländern, Signaltafeln, Strassenpfosten und Dachrinnen. Durch diese Vergoldung sollen die Gegenstände mehr Beachtung erhalten. Die goldene Kugel *La Boule d'Or Centenaire* ruht im Boden der Bahnhofshalle eingelassen, von Glas umgeben und beleuchtet, wo sie auf das Bedeutungslose an sich aufmerksam machen soll. Zur Demonstration der Vergänglichkeit wird die Kugel in den kommenden hundert Jahren an sechs Daten herausgeholt, um eine Strecke von zwölf Metern zurückzulegen. Das nächste Datum wird der 18. September 2016 sein, das letzte der 9. Mai 2108. Nicht einfach zu verdauende Kunst, gewiss, doch gerade sie kommt in den Bahnhöfen zu wenig auf. Dabei sind Bahnhöfe prädestiniert, um auf das Nebensächliche, das Flüchtige, um auf all das, was täglich an uns vorbeiflüht, zu verweisen. Natürlich ist es kein Zufall, dass Dieter Meier sich für solche Kunst entschieden hat, seine Arbeiten wollen immer zum Nachdenken anregen. So gab er 1971 in New York jedem Passanten, der ihm das Wort «Yes» oder «No» sagte, einen Dollar und überreichte ihm hierfür eine Quittung. 1972 liess er beim Kasseler Hauptbahnhof, als Beitrag zum Concept-Art-Programm der documenta 5, die von Harald Szeemann kuratiert wurde und bis heute als die weltweit einflussreichste Ausstellung moderner Kunst nach dem Zweiten Weltkrieg gilt, eine Metalltafel einbetonieren und mit der Aufschrift versehen: «Am 23. März 1994 von 15–16 Uhr wird Dieter Meier auf dieser Platte stehen», was dann auch wirklich geschah. Doch Dieter Meier ist auch als «Stimme» des Musikprojekts «Yello» weltweit bekannt und zudem Präsident der *Association des Maîtres de Rien*, einer Vereinigung, bei der sich Künstler der Umsetzung von Unbedeutendem widmen. Die wichtigen Weichen im Leben werden meist dort gestellt, wo man sie am wenigsten erwartet, und wo hat man am meisten mit Weichen zu tun? Bei der Bahn natürlich.

Wenige Meter von Dieter Meiers Arbeit entfernt, hängt hoch oben im Dachhimmel der Bahnhofshalle Zürich der Engel der französischen Künstlerin Niki de Saint Phalle. Er ist das Geschenk einer Firma zum 150-jährigen Jubiläum der SBB. Der Engel ist rund 1,2 Tonnen schwer und über 11 Meter hoch und wurde in drei Teilen

von den USA per Schiff nach Rotterdam und Basel und anschliessend mit einem Tieflader nach Zürich transportiert und dort montiert. Er ist als Schutzengel für die Reisenden gedacht und wird alle drei Monate von der sich bildenden Staubschicht befreit. Richtig gut passt der bunte Engel nicht in die monumentale Halle, die zweifellos zu den schönsten Bahnhofshallen der Schweiz gehört. Trotz ihres beachtlichen Volumens wirkt die fliegende Skulptur in der Halle ein bisschen verloren, scheint zu klein für die Weite des Raums und setzt dennoch für die nahe Vorbeigehenden einen farbigen Akzent.

Wie ein Chamäleon

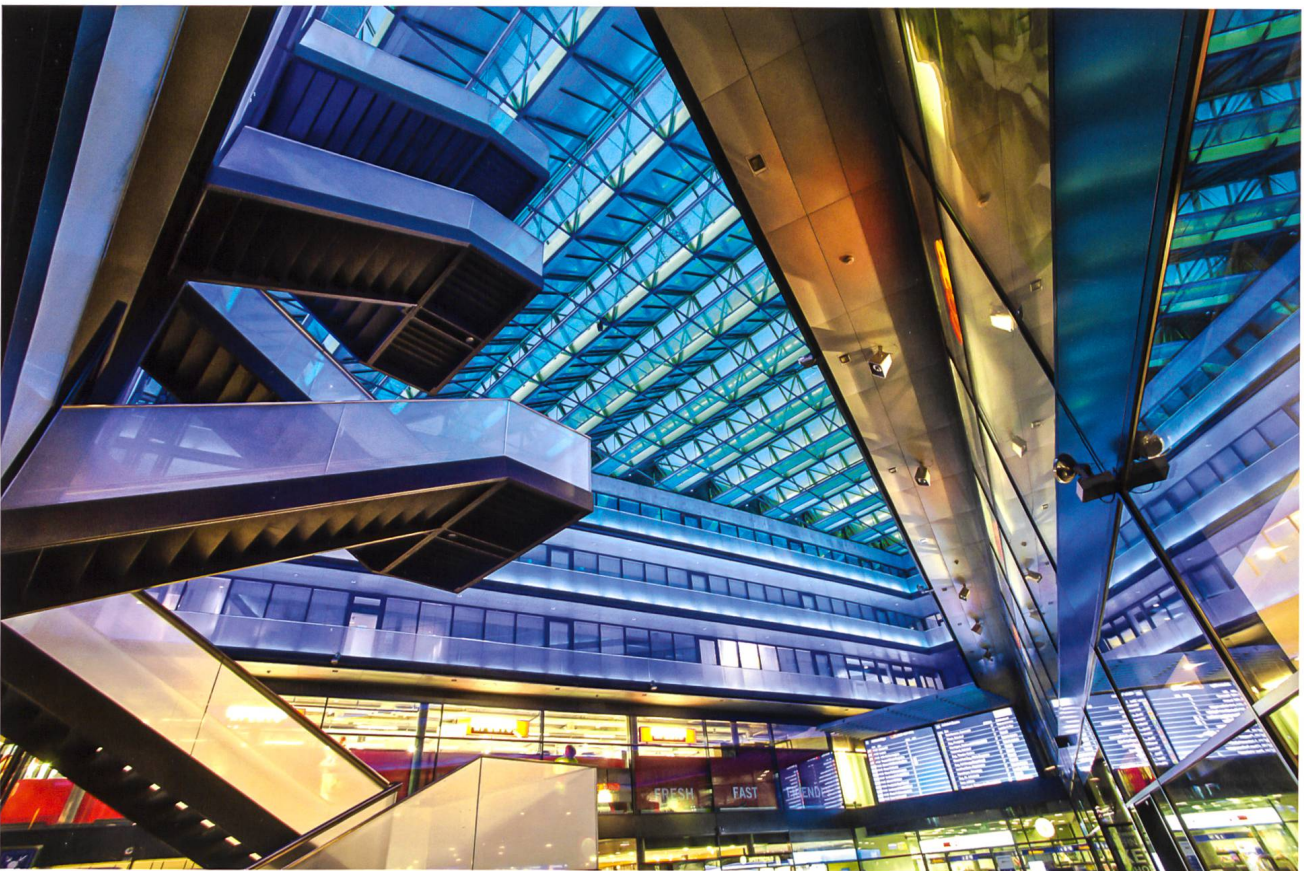
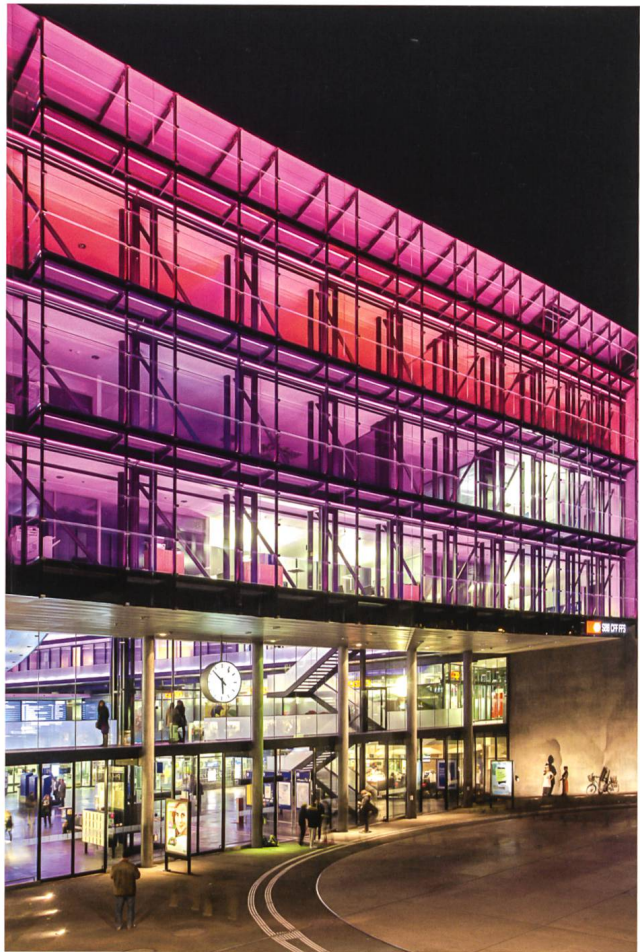
Die letzte Station unserer Reise führt uns nach Zug: Hier treffen wir auf ein Projekt, das die Kombination von Architektur und Kunst besonders schön aufzeigt – James Turrells Lichtinstallation für den Bahnhof. Seit 2003 hinterleuchtet sie die Glasfassade und das Hallendach des Bahnhofsgebäudes effektiv und schenkt den Reisenden poetische und dynamische Momente. Mit diesem Vorzeigobjekt haben die SBB in Kooperation mit der Stadt und dem Kanton Zug vor Jahren bereits einen Akzent gesetzt, der auch anderen Bahnhöfen gut anstehen würde. Von der Dämmerung bis kurz vor Mitternacht sorgen Hunderte rot-grün-blauer Fluoreszenzröhrenbündel und eine entsprechende Steuerung dafür, dass der Bahnhof laufend sein farbiges Kostüm verändert. Damit dieses Projekt möglich wurde, brauchte es eine grosse Vorlaufzeit und einen konzentrierten Sensibilisierungsprozess bei den Behörden und der Bevölkerung. Dies ist vor allem dem Kunsthaus Zug zu verdanken, dass mit Tadashi Kawamata diverse Kunst-im-öffentlichen-Raum-Projekte entwickelte, die von der Bevölkerung rundum positiv aufgenommen wurden. Kommt hinzu, dass es sich beim Amerikaner James Turrell um einen Künstler handelt, der durch seine magisch wirkenden Lichtinstallationen, die in der Schweiz in zahlreichen Ausstellungen zu sehen waren, seit Jahren international bekannt ist, was die Suche nach Geldgebern und Sponsoren erleichterte.

Bahnhöfe sind keine Museen

Verständlich ist es, dass die SBB nicht die erste Adresse für zeitgenössische Kunst sind. Dennoch: Aus der Perspektive des Kunsthistorikers zumindest wären die SBB prädestiniert dafür, einen essentiellen Beitrag zur Erforschung der Bildwirklichkeiten zu leisten. Denn während der Fahrten in den komfortablen Zügen unserer Bun-

›
Engel von Niki de Saint Phalle in der Bahnhofshalle Zürich. Foto Michael Peuckert





desbahnen ziehen die Landschaften sprichwörtlich wie Bilder vorbei. Zudem verfügt niemand über so grosse Freiflächen wie die SBB. Temporäre Skulpturenausstellungen entlang einer schönen Strecke wären genauso vorstellbar wie animierte Bildprojektionen in den Tunnels. Entsprechende Beispiele gab es bereits. Kommt hinzu, dass vermutlich keine anderen Bauwerke als Ensemble von Infrastruktur- und Ingenieurbauten, die im Verlauf der industriellen Revolution entstanden sind und immer noch bestehen, so oft als Motiv für Kunst herhalten mussten wie die Bahnbauten – mittlerweile arbeiten auch internationale Stars wie Banksy entlang von Bahnlinien. Vor Jahren haben die SBB mit dem ehemaligen James-Bond-Darsteller Roger Moore Werbung gemacht und damit viel Aufmerksamkeit erregt: Heute dürfte das durchaus wieder mal mit Kunst geschehen. ●

Zum Autor

Dr. Simon Baur ist Kunsthistoriker und freier Publizist. www.simonbaur.ch
Kontakt: info@simonbaur.ch

Résumé

Les CFF et l'art contemporain

Les Chemins de fer fédéraux ne sont pas connus pour promouvoir la production artistique actuelle dans les gares et sur les lignes. Aussi les œuvres d'art contemporain ne sont-elles pas légion dans leurs bâtiments et infrastructures. Pourtant, qui cherche trouve: les interventions de Niki de Saint Phalle et de Dieter Meier à Zurich et de James Turrell à Zoug montrent que, si aucun concept global n'a jamais été élaboré, il en existe du moins les prémisses. Autre phénomène, quoique très controversé: les murs que les graffitistes de la scène internationale couvrent de leurs créations bigarrées le long des voies de chemin de fer, et que de nombreux pendulaires et voyageurs perçoivent tout à fait comme un enrichissement. On notera à cet égard qu'un classique du genre, l'œuvre que l'artiste Pop Art britannique Allen Jones avait réalisée à la fin des années 1970 sur deux façades d'immeubles, et qui conférait une qualité toute particulière à l'arrivée en gare de Bâle, a cédé le pas, voici quelques années, à la publicité la plus triviale.

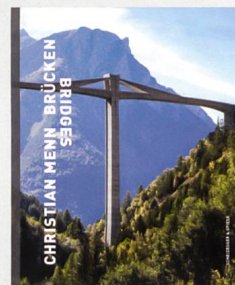
<

Der Bahnhof verändert laufend sein farbiges Kostüm: Lichtinstallation von James Turrell im Bahnhof Zug. Fotos Michael Peuckert

Riassunto

Le FFS e l'arte contemporanea

Le Ferrovie federali svizzere non si sono finora distinte per l'impegno a favore della produzione artistica attuale nelle stazioni e lungo i tracciati ferroviari. Il numero di opere contemporanee negli edifici delle FFS è infatti piuttosto limitato. Ma chi cerca, trova: a Basilea, Zurigo e Zugo si incontrano lavori di Niki de Saint Phalle, Dieter Meier e James Turrell. Se da un lato questi esempi rivelano l'assenza di un concetto generale, dall'altro dimostrano che i primi passi sono stati compiuti. Un altro e controverso fenomeno sono i muri e le barriere lungo le linee ferroviarie che da anni vengono utilizzati dai graffitisti internazionali. Per numerosi viaggiatori questi interventi variopinti sono considerati un arricchimento. D'altro canto, un classico come la pittura murale dell'artista pop inglese Allen Jones, che per decenni ha ornato le facciate di due edifici, conferendo una qualità particolare all'entrata nella stazione di Basilea, è stato rimosso alcuni anni fa, a favore di banali affissioni pubblicitarie.



Christian Menn – Brücken

Herausgegeben von Christian Menn und Caspar Schärer

ISBN 978-3-85881-455-5

CHF 99.–

Täglich überqueren Tausende seine Brücken, lassen sich von seinen kühnen Konstruktionen auf die andere Seite enger Bergtäler tragen: Christian Menn, international anerkannter Ingenieur und Hochschullehrer. Das neue Buch stellt sein Werk umfassend vor und betrachtet die Kunst des Brückenbaus aus verschiedenen Blickwinkeln.

- Text Deutsch und Englisch
- Gebunden
- 352 Seiten, 151 farbige Abbildungen, 125 SW Abbildungen und Pläne
- 25,5 x 29 cm

Scheidegger & Spiess

Kunst | Fotografie | Architektur



Wartsaal im Bahnhof Wädenswil ZH, 1962



Bruno Kirchgraber (geb. 1930) lebt in Zürich. Er war seit den späten 1950er Jahren als Fotograf tätig, unter anderem für die von den SBB herausgegebene *Revue Schweiz*. In diesem Zusammenhang entstanden Fotografien von Menschen an Bahnhöfen, die eine heute schon recht fremde Welt des Reisens einfangen. Publikationen: *Zürichsee* (1963), *St.Gallen 1900–1914* (1979), *Vom Leben träumen. Fotografien aus der Schweiz der 1960er Jahre* (2005).



Zürich HB um Mitternacht, italienische Gastarbeiter vor der Abfahrt nach Lecce, kurz vor Weihnachten 1961



Bahnhof Baden, 1965