

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Band: - (1936)

Heft: 10

Artikel: Schweizer Bahnhöfe im Spiegel der Zeiten = L'histoire des styles enseignée par les gares

Autor: Berlepsch-Valendas, H.v.

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-779469>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

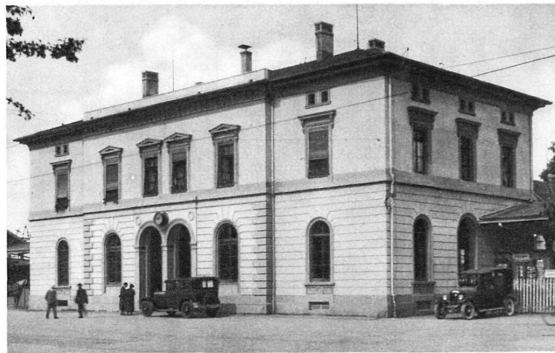
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

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

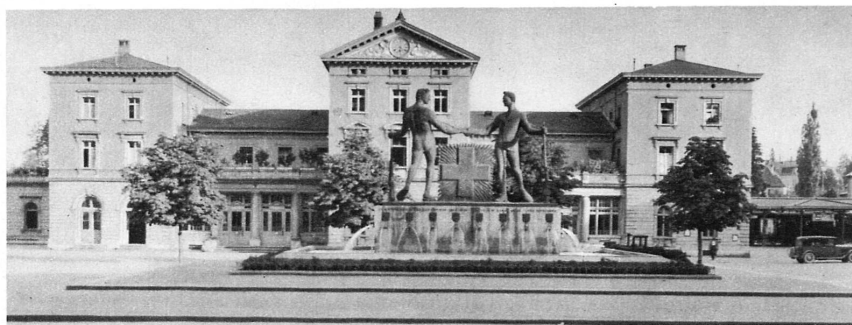
Schweizer Bahnhöfe im Spiegel der Zeiten

Klassizistische Periode - La période classiciste



(Links) Wie es sich für ein Bad gehört: Ragaz, ein Beispiel der klassizistischen Bahnhofarchitektur - (A gauche) Ragaz: dans le goût classique de Ledoux

(Rechts) Ein Renaissancebau aus älterer Zeit: Frauenfeld, nicht grossartig, aber zweckmässig - (A droite) Frauenfeld: dans le goût du palazzo de la Renaissance



Noch ein klassizistisches Beispiel: Aarau, der Würde der Kantonshauptstadt angemessen - Aarau: essai de Renaissance hellénisante

Haben Sie einmal Leuten zugeschaut, wenn sie zum erstenmal irgendwo aussteigen? Natürlich nicht den Gleichgültigen oder den Aufgeregten, sondern den andern, die mit wachen Sinnen in die neue Umgebung eintreten und bereit sind, sie gleich irgendwo bei einem Zipfel zu fassen. Da gehen rasch ein paar Blicke prüfend rechts und prüfend links und in die Höhe. Vielleicht haben sie irgendeine lichte Konstruktion in der Bahnhofhalle entdeckt und nun ein Bild oder ein paar Blumen, einen sauber gedeckten Tisch, und schon sind zwar unverbindliche, aber doch freundliche Beziehungen da. Nun prüft man noch wohlgefällig einen Klinkersockel, ein paar Bronzetore, ein Brunnenfigürlein, wendet sich beim Hinausgehen noch einmal um nach der Fassade: « Aha, so empfängt man mich also! »

Selbstverständlich hat ein Bahnhof zunächst gar nichts mit solch subjektiven Empfindungen zu tun; denn er besitzt seine höchst nüchterne technische Aufgabe. Aber da es nun einmal Menschen sind, die ankommen und abfahren, da auf ihm empfangen und verabschiedet, geweint und geküsst wird, gegessen und getrunken, Sitzungen abgehalten und sogar Hochzeiten veranstaltet, ist der Bahnhof mit der Zeit zu einem

sehr bedeutsamen Requisit des bürgerlichen Lebens geworden. Für eine Stadt wird er zur Empfangs- und Ehrenhalle, für eine ländliche Gegend, die wacker Aktien an ihr Bähnlein gezeichnet und Holz oder Steine zum Bau der Stationsgebäude geliefert hat, zu ihrem Stolz und ihrer Liebe, für die Bahn selber zur Stätte einer gewissen Repräsentation und damit ihres Renommées. Es liesse sich noch so vieles nennen, was geeignet ist, jedem Bahnhof von vornherein ein besonderes Gepräge zu geben.

Und nun schauen Sie sich daraufhin einmal die Bahnhöfe in unserm Vaterland an, die kleinen und die grossen, die hölzernen und die steinernen, die alten und die neuen. Fast möchte ich dann wetten, Ihnen falle rasch die berühmte Stelle aus der Rede Karl Hedigers im « Fähnlein der sieben Aufrechten » ein, dass es eben « nicht einen eintönigen Schlag Schweizer » gebe, sondern eine rechte « Mannigfaltigkeit in der Einheit ». Wie sollte das nicht unsern Bahnhöfen noch ein besonderes Gesicht geben? Natürlich macht sich der eine oder andere einmal wichtig und versucht überhaupt aus dem Landesüblichen herauszutreten. Aber da uns weder die gewaltige Geste gut ansteht, noch je die Phrase bekommen ist, kam gerade das allemal « lätz » heraus. Im grossen ganzen sind sie aber gute Schweizerware. Das ist auch ganz verständlich. Unsere Bahnen und Bähnlein gehörten von Anbeginn mehr oder weniger ihren Anrainern, und Kantons- und Regierungs-

Repräsentation im 19. Jahrhundert - La période modernisante



Treffpunkt der Welt: Luzern (nach der Vereinfachung) - Lucerne, plaque tournante de l'Europe, vise à l'effet des Expositions universelles

Der Zug ins Grosse: Hauptbahnhof Zürich - Zurich: recherche d'un grand ordre de capitale

L'histoire des styles enseignée par les gares

räte, Gemeindepräsidenten, Stadtbehörden und die öffentliche Meinung sorgten schon dafür, dass man sich im Bahnhofstil nicht allzuweit von dem entfernte, was « man » gedacht und erwartet hatte. So entstand mit den Jahren und Jahrzehnten ein lustiges Durcheinander und Nebeneinander, ohne alles Schema. Da gibt's Klassik und Heimatschutz, Konstruktivismus, mesure und Eleganz, Bauernschlichtheit und ländliche Heimeligkeit, Trockenbrötiges und beinah Geniales, und es fällt heute ziemlich schwer, sich durch all die Stile hindurchzufinden — bis man merkt, dass in ihnen keineswegs nur die Zeit der Entstehung spricht, sondern eben auch der vielfältige Genius loci, oder nennen wir's auf gut schweizerisch der



Haltestelle in Seldwyla: Beinwil — Beinwil, ou « la halte à Seldwyla »

„Heimatschutz“ - Le style « Heimatschutz »



Burgundisches Land: Ligerz — Gléresse sur le Lac de Biemme: gare à la bourguignonne

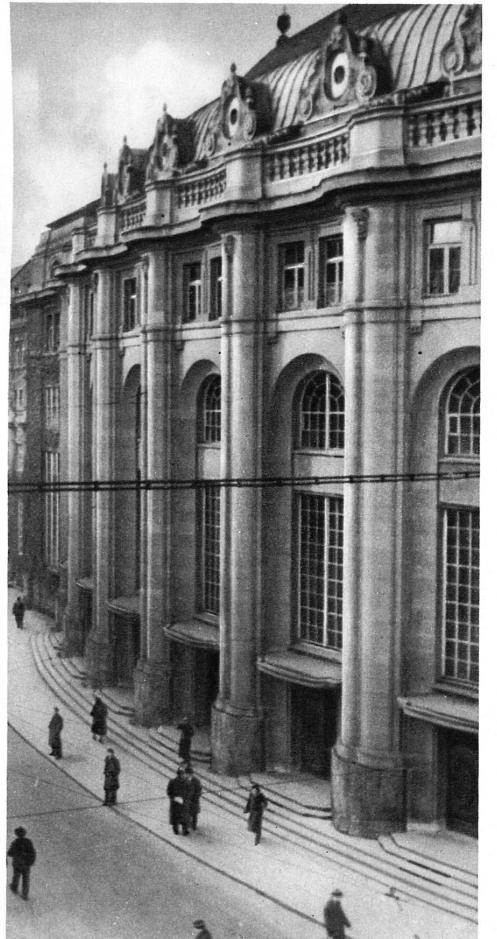
Monumental - Le monumentalisme des débuts du 20^e siècle



Im Jugendstil der Jahrhundertwende: Basel S B B — Bäle: Jugendstil des années 1900



Im Stil der Heimat: Chur-Arosa-Bahn — La gare « comme chez soi »: ligne de Coire-Arosa



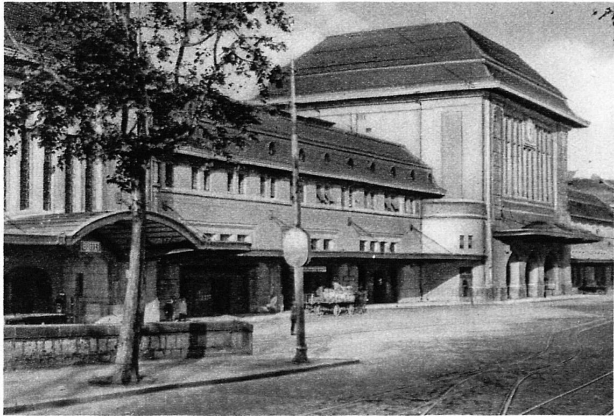
Ein Fest des neuzeitlichen Barock — Le triomphe du néo-baroque

Kantönligeist, diesmal freilich im Sinn einer erfreulichen Buntheit. — Ja, mit unsern Bahnhöfen fing das einmal sehr nüchtern an, und wenn die alte Spanischbrötlibahn zwischen Zürich und Baden auf beiden Seiten in einer Bretterumzäunung endete und das ganze Zubehör von jedem bessern Posthof in den Schatten gestellt wurde, so entspricht das halt einem Beginn, von dem man nicht wusste, wie er enden werde. Aus den Bahngesellschaften wurden allerdings rasch kleine Grossmächte, deren Oberhäupter wohl wussten, was sich gehöre. Nur dass bei uns einige bürgerliche Tugenden mit die Zügel führten, nicht nur die Sparsamkeit, die vom Grundsatz ausging, dass das Währschafte auf die Dauer das Billigste sei, sondern auch eine gewisse republikanische Einfachheit, die auf Bombast instinktiv verzichtete und sich im Geschmack der fünfziger und sechziger Jahre höchstens dem Klassizismus verschrieb. Mit sparsam verwendeten Pilastern, Giebeln in den klassischen Massen, hübschen Gesimsen und saubern Verhältnissen spielte dieser Stil gar nicht so schlecht die Rolle der baulichen Hülle für die technischen Zwecke und entsprach z. B. recht gut der altrepublikanischen Würde der Intelligenzstadt Aarau oder dem vornehmen Wesen eines Bades wie Rogaz. Übrigens besassen wir damals in der Bauschule des neugegründeten Polytechnikums unter der genialen Leitung Sempers eine Stätte der Stil- und Geschmacksbildung von wahrhaft europäischer Geltung.

Freilich gab es schon früh genug eine Gegenströmung. Nicht alle hielten es mit edlem Mass und goldenem Schnitt. Sie wollten etwas Heimeliges. Und dem kam so eine Art «Schweizer-



Hellas auf Schweizerboden: Biel – Bienne et son portique attique



Neuzeitliche Repräsentation: Lausanne – Baroque moderne: Lausanne



Zweck im Stil: Genf-Cornavin – Genève-Cornavin: l'architecture au service de la fonction

So baut man heute
L'architecture fonctionnelle d'aujourd'hui



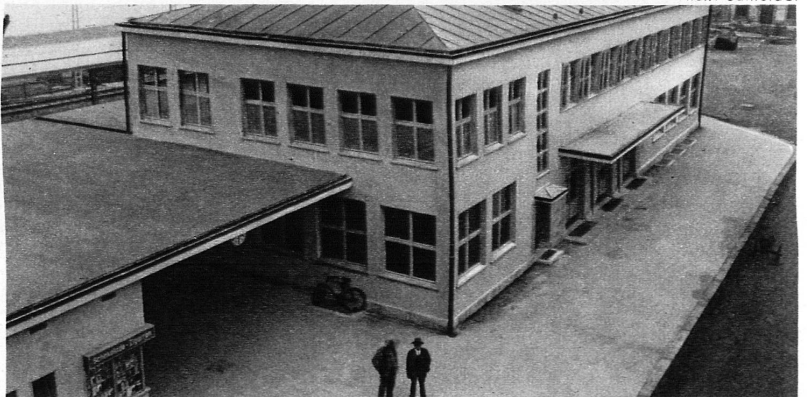
Die neue Form: Zürich-Enge – Zurich-Enge: la nouvelle esthétique n'exclut pas la majesté

hausstil » entgegen, entfernte Entlehnung besserer Bauernkunst, das Ganze ein bisschen laubsägelig und das Gebälk nicht ganz, wie es rechte Axtarbeit fordert, Erker und Türmchen sogar da und dort an Alt-Nürnberg erinnernd. Er hat sich auch der Bahnhöfe bemächtigt, zumal auf Nebenlinien, wo Seldwyla besser gedieh als an der grossen Strasse.

Was an den Brennpunkten des Verkehrs lag, formte sich in den siebziger, achtziger und neunziger Jahren und besonders mit dem Bau der Gotthardbahn allmählich zur « Drehscheibe Europas » um, und wo man dessen inne wurde, in Zürich, Winterthur, Luzern und sonstwo, sagte man sich, dass allzu bescheidene Zurückhaltung nicht mehr recht am Platze sei. So entstand um die Wende der siebziger Jahre die Monumentalfassade des Hauptbahnhofs Zürich, ein kühner Wurf, Gruss an die werdende Metropole. Winterthur betonte sichtlich seine Bedeutung als Lokomotivlieferantin. Vor allem aber wusste Luzern, was es sich als Ausgangsstation der Gotthardbahn schuldig war, und baute seinen Bahnhof als betontes Vis-à-vis des Schweizerhofquais. Man hat sich allerdings gerade hier später wieder der republikanischen Tugenden erinnert und aus Frack mit Schärpe und Ordenstern wieder einen bürgerlichen Gehrock gemacht.

Die goldene Zeit der neunziger Jahre brachte neue Verkehrssteigerung, Umbauten, Neubauten. Basel, geistreich und spritzig wie immer, tat den ersten Sprung, leicht dem Jugendstil verhaftet, aber doch schon die konstruktive Linienführung vorausahnend; St. Gallen, wo die Stickmaschinen Reichtum und Sorglosigkeit schufen, erinnerte sich der barocken Nachbarschaft seiner Kathedrale. Eine romantische Sehnsucht ging um. Man wolle heraus aus der üblichen Bahnhofstimmung; diese Halle betone nicht, schreibt ein Bewunderer, die öde Unrast, hier werde die Wanderlust wach. Schwer und wuchtig tritt dem leichtern Rokokogetändel in Lausanne ein modernes Barock einher, die Dächer wie Sturmhelme übergestülpt, an die burgundische Heimat erinnernd. Sogar Hellas ist vertreten — in Biel. Die ganze Welt, warum nicht auch unser Land, spielte damals ein wenig mit den alten Formen. Aber ein Suchen und Tasten nach Neuem stand dahinter.

(Fortsetzung Seite 31)



Phot.: Schneider

Wädenswil



Eine Sinfonie in Stahl und Glas: der werdende Hauptbahnhof Zürich – Nouvelle gare de Zurich: symphonie de verre et acier



SCHWEIZERISCHE
BANKGESELLSCHAFT

UNION DE BANQUES SUISSES

WINTERTHUR · ZÜRICH · ST. GALLEN

Aarau, Basel, Baden, Bern, Genf, Lausanne

Locarno, Lugano, Montreux, Vevey u. a.

Schweizer Bahnhöfe im Spiegel der Zeiten

(Fortsetzung von Seite 14)

Dabei entdeckte man wieder das wirklich Bodengewachsene, bejahte es, wendete es sorglos an. Das Wort Heimat erhielt einen neuen Klang. Allem sollte sie den Segen geben, auch dem Bahnhof, erster Gruss und Abschied von ihr. Allzu lang schon standen sich die geformte Vergangenheit und die brutalere Welt der Technik feindlich gegenüber. Warum sie nicht versöhnen? So baute man vom Anfang des Jahrhunderts an lustig romanisch, toggenburgisch barock, berndeutsch währschaft, burgundisch schwer, erinnerte sich an römisches Gemäuer in der Nachbarschaft, liess das Technische mehr und mehr hinter sorglosen Formen verschwinden, bis eine härter geratene Zeit entdeckte, dass Bahnhöfe doch Zweckgebilde seien und dass der Mensch sich der Technik wahrlich nicht zu schämen habe, zumal mit allem völlig Zweckgerechten auch die Schönheit wiederkehrt. Es ist seit einem Jahrzehnt wieder ein Zurückbiegen zum Beginn. Schon stehen sie da und dort, kleine und mittlere Stationen, schlicht, sauber, sachlich, aber auch grössere und grösste Würfe. In Zürich reckt sich mit dem sog. «Provisorium» zum zweitenmal die Metropole, nun unter Verzicht auf Allegorie in einer seltsam rhythmischen Konstruktion von Stahl und Glas. Genf-Cornavin hat das bloss Provisorische bereits abgestreift, ist in ein Gewand geschlüpft, das bei aller Schlichtheit die «mesure» verrät, die an der Rhone herrscht und sich als Empfangskleid zu Ehren der Gesandten der Welt recht wohl eignet. Wirklich, unsere Bahnhöfe sind seltsame Wegweiser. Schauen Sie nur rechts und links! Da steht ein Volk dahinter mit seinen Wünschen und Sehnsüchten, seinen Urteilen und seinem Können, nicht nur ein paar Architekten und Ingenieure. Am Bilde seiner Bahnhöfe erfährt man schon etwas vom Genius unseres Landes. Sicherlich liegt er irgendwo zwischen der kühlen Strenge aus Stahl und Glas, dem heimeligen Holzchalet, auf dem trotzdem der Spruch steht: «Höhen und Tiefen ebnet die Zeit, aber sie eilet, versteh sie und schaffe», und den hunderttausend blühenden Blumen, den Oleanderbüschen und dem aus Töpfen wuchernden Spargelkraut, die landauf, landab in unsern Bahnhöfen Säulen und Pilaster, Holzstützen und Granitfeiler, kurz alles Formgewordene mit heiterm Leben einhüllen.

H. v. Berlepsch-Valendas.

Das modernste Stellwerk der Schweiz

(Fortsetzung von Seite 19)

verwirklicht. 110 Weichen, mehr als 150 Signale, die sich früher nur auf energischen Nahdruck bändigen liessen, gehorchen nunmehr einer sanften Schaltdrehung in der Entfernung, Signale übrigens, die nichts mehr gemein haben mit den vertrauten geflügelten Masten, sondern im Licht ihre Weisungen an den Zugführer geben. Teils gleichen die Verkehrsampeln der Großstadt (wobei das Frei-Grün nur einmal vertreten ist, das Sperr-Rot hingegen im Doppel, denn beim Versagen einer Warnung flammt automatisch die zweite auf), teils sind es Tafeln, auf denen die zuckenden Birnchen in Flammenschrift angeben, ob und unter welchen Umständen die Passage frei sei. Ja, das Befehl-