

# Die Brille : ein Stücklein vom Bahnhof

Autor(en): **Fensterriegel, Josuah**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **15 (1928)**

Heft 10

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-15220>

## **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.

# 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 Bahnhofswirtschaft. 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 Bernerobländerstil 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.

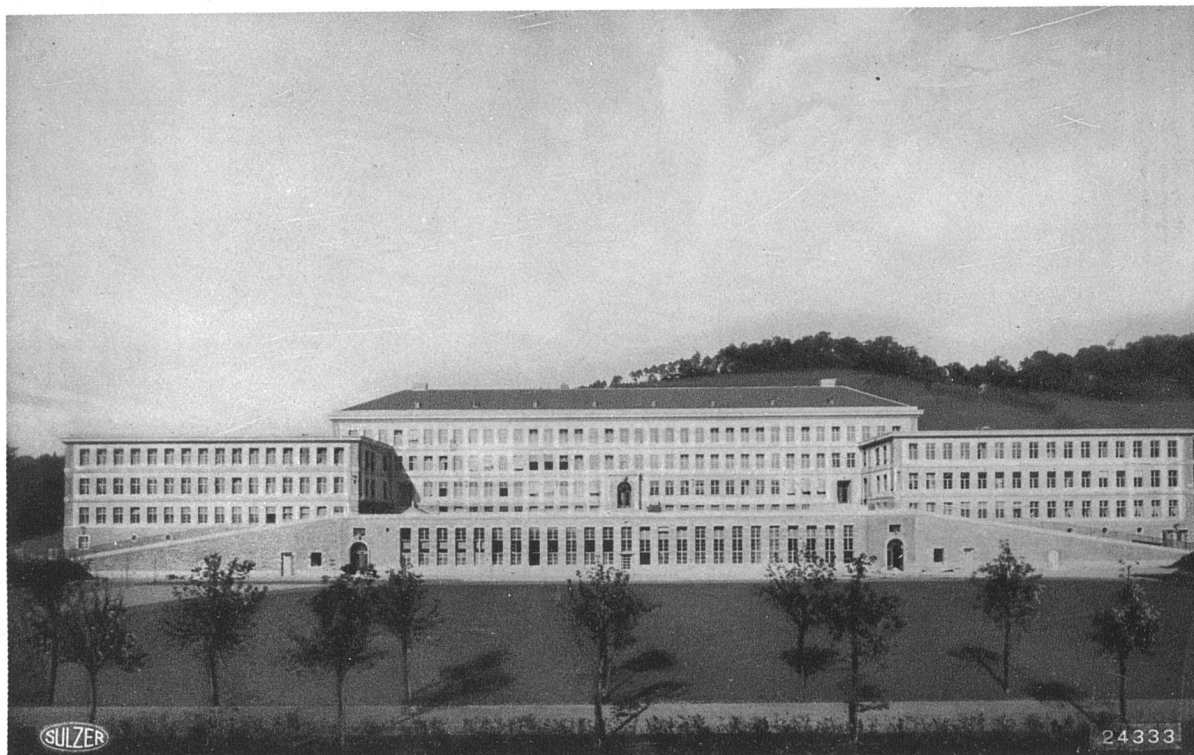
Das braucht nicht immer so zu sein. Sehr wahrscheinlich baut kein Frankreich mehr eine »Gare d'Orléans« und kein Deutschland mehr einen »Kopfbahnhof Leipzig«. Möglich, dass die grossen Hallen von Charing-Cross und Liverpool Street Station, die bisher still im Hintergrund gestanden haben, nun in die vordere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

Und dann können wir ruhig die sandsteinernerne »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