Zeitschrift: Heimatschutz = Patrimoine
Herausgeber: Schweizer Heimatschutz
Band: 70 (1975)
Heft: 4-de

Artikel: Schweizer Bahnhofbauten bis 1930
Autor: Stutz, Werner
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-174519

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

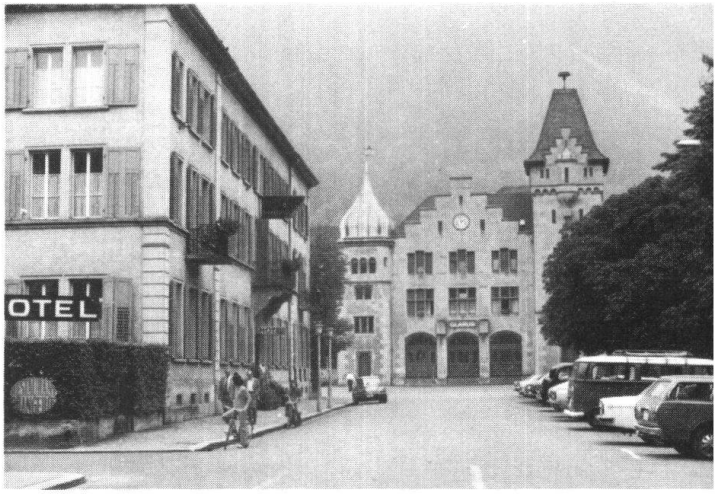
Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans 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

Schweizer Bahnhofbauten bis 1930



Oben: Haupteingang als Tempelfront am neuen Bahnhof Biel. 1918–1923 von Emil Moser und Wilhelm Schürch (1882–1955) gebaut. – Unten: Der Bahnhof von Glarus wurde 1902 von Heinrich Ditscher nach Plänen von Karl August Hiller (1852–1901) erstellt.

Es ist ein Hauptmerkmal der Architekturgeschichte des 19. Jahrhunderts, dass damals viele neue Bauaufgaben, bedingt durch die Demokratisierung des öffentlichen Lebens und durch die beginnende Industrialisierung, zu lösen waren. Wenn wir die Literatur über die Architektur des vergangenen Jahrhunderts aufschlagen, so stellen wir fest, dass die architekturhistorische und städtebauliche Bedeutung des Bahnhofgebäudes erst vor wenigen Jahren richtig erkannt worden ist. Der Verfasser kann an dieser Stelle selbst die wichtigsten Problemkreise nur gerade anschneiden. Ausführlicher behandelt er sie in seiner Arbeit «Schweizer Bahnhofarchitektur im 19. Jahrhundert», deren Publikation in Vorbereitung ist.

Der Bahnhof – eine neue Bauaufgabe

Das Entwerfen eines Bahnhofs war unter den neuen Bauaufgaben besonders schwierig. Der Architekt musste nicht nur die verschiedenartigsten Funktionen (Dienstleistung für den Personenverkehr, Bahndienst, Gepäck-, Post- und Zollabfertigung, Verwaltung und Wohnen) in einem Bau vereinen, sondern wurde auch mit betriebstechnischen Problemen des neuen Verkehrsmittels konfrontiert. Der Posthof als bisheriger Verkehrsbau konnte, was die Gesamtanlage, das Raumprogramm und die architektonische Form betrifft, nur beschränkt vorbildlich sein. Das «Feuerpferd» war an Schienen gebunden. Für die Gesamtanlage orientierte sich der Architekt auch am Schlossbau und an der räumlichen Organisation der Pack- und Zollhöfe bei Hafenanlagen. Die Passage, das Schulhaus, der Ausstellungsbau, die Kaserne und das Theater halfen ihm, ein brauchbares Erschliessungssystem zu finden. Hotels und Casinos zeigten ihm Möglichkeiten, die Dienstleistungsräume anzuordnen. Das Eisen, als Baumaterial für grosse Bahnhallen unentbehrlich, war vor allem an Brükken, in Verbindung mit Glas aber an Gewächshäusern erprobt worden. Beim Lösen aller dieser Probleme stand dem Architekten der Ingenieur zur Seite, wobei sich die beiden im Laufe des 19. Jahrhunderts in ihrer Aufgabe zu teilen begannen (Ingenieur: Bahnhalle und Bahnhofanlage – Architekt: Aufnahmegebäude). Beim Bau von Aufnahmegebäude und Bahnhalle des Zürcher Hauptbahnhofes plante und leitete ein Architekt zum letztenmal in der Schweiz (1865–1871) eine grössere Anlage als Gesamtbauwerk. Seither hatte er keinen entscheidenden Einfluss mehr auf den Entwurf der Bahnhalle und wurde oft, vor allem bei Bahnhöfen in grösseren Städten, zum reinen «Bühnendekorateur». Die Wettbewerbe in Basel für Bahnhof SBB (1903) und Badischen Bahnhof (1907), in St. Gallen (1907) und in Lausanne (1908) verlangten von ihm nur noch Fassadenentwürfe.

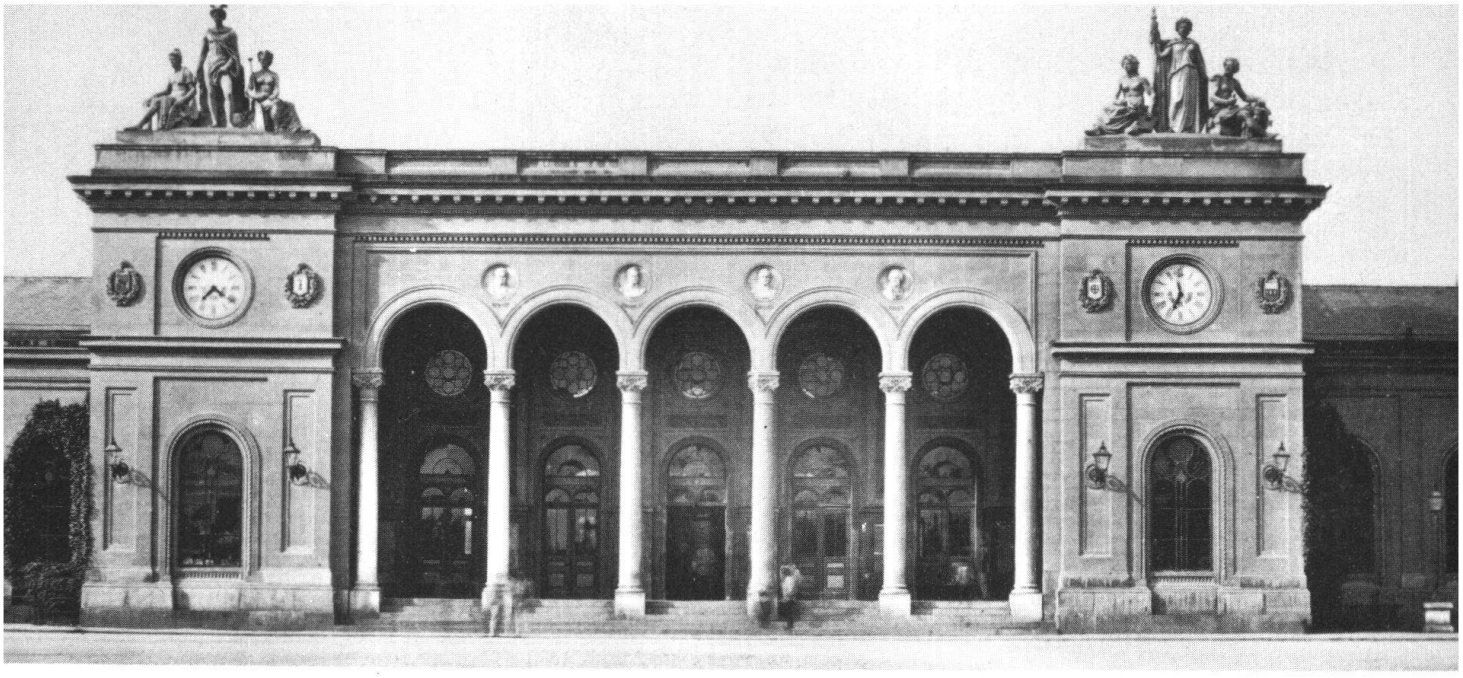
Die Schweizer Bahnfachleute hatten den grossen Vorteil, dass sie sich die Erfahrungen des Auslandes zunutze machen konnten. 1850, als es in der Schweiz erst 25 km Bahnlinie gab, waren im übrigen Europa schon etwa 700 Bahnhofanlagen ge-

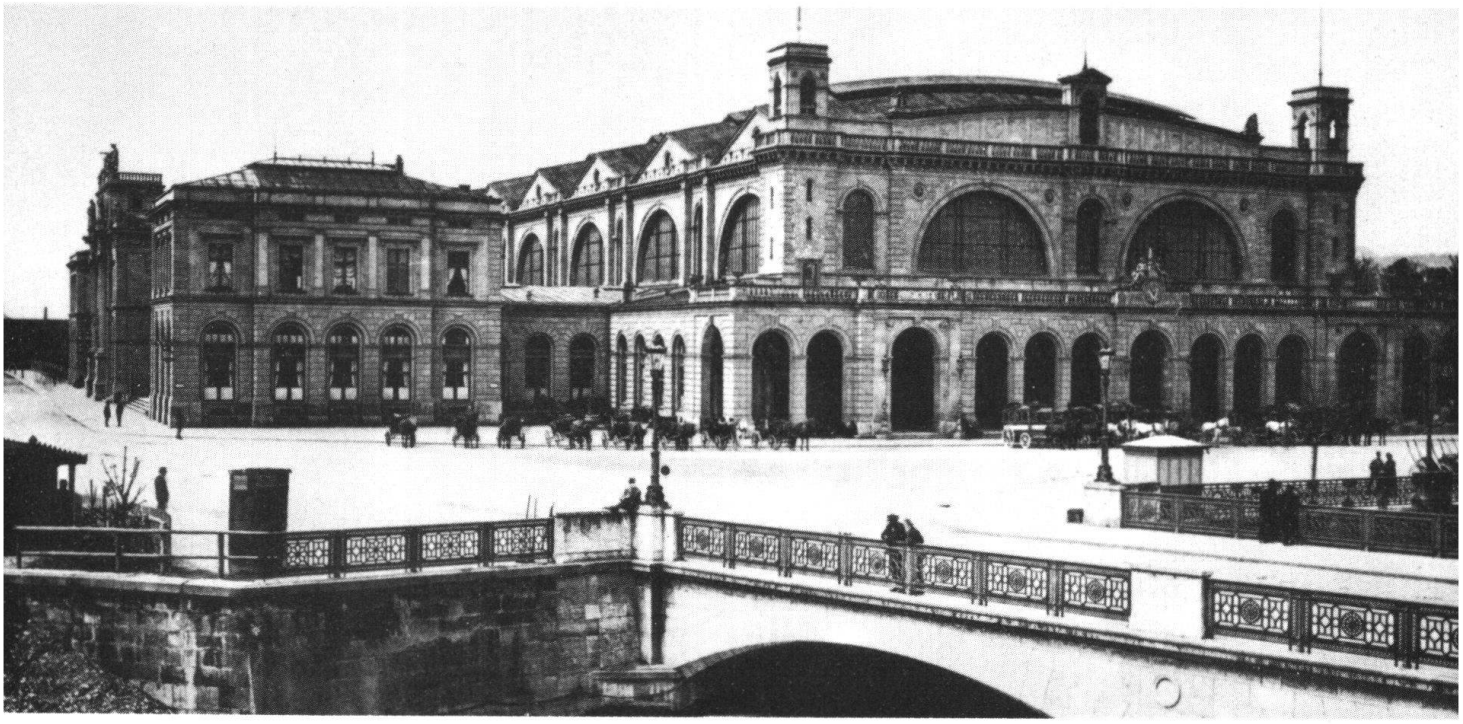
Der 1894–1896 nach den Wettbewerbsprojekten von Jean Béguin (1866–1918), Hubert Stier aus Hannover und W. Moessinger aus Frankfurt a. M. neuerrichtete Bahnhof Luzern war von einer silhouettenwirksamen Kuppel bekrönt. – Unten: Der von 1860 bis in die 90er Jahre bestehende erste Luzerner Bahnhof bot schon wegen der anders orientierten Einfahrt vollkommen unterschiedliche Aspekte.

baut. Es verwundert deshalb nicht, wenn erfahrene ausländische Experten beigezogen wurden. Bei der Schweizerischen Nordbahn stand Alois Negrelli (1787–1858), Generaldirektionsinspektor der K. und K. Österreichischen Staatsbahnen, den Architekten Ferdinand Stadler und Gustav Albert Wegmann (1812–1858) zur Seite. Karl Etzel, der Erbauer der Württembergischen Bahn, gab sein Wissen beim Bau der Bahnhöfe in St. Gallen, Olten, Biel, Genf und Bern weiter. Negrelli und Etzel wohnten sogar eine Zeitlang in der Schweiz.
Oft reisten Schweizer Architekten und Ingenieure ins Ausland, um neue Bahnhofanlagen kennenzulernen. Über eine Studienfahrt berichtete z. B. 1838 der Basler Architekt Melchior Berri (1801–1854) in der Versammlung des 1837 gegründeten SIA, die damals als Diskussionsforum von grosser Bedeutung war. Viele absolvierten ihr Fachstudium in Deutschland, England oder Frankreich, lasen die architektonischen Lehrbücher berühmter Kollegen (z. B. die Publikationen Friedrich Eisenlohrs, des Architekten der Badischen Bahn), verfolgten die Beiträge in den Bauzeitschriften, die in den 1830er Jahren zu erscheinen begannen, und waren so über die neusten Erkenntnisse im Bahnhofbau auf dem laufenden. In diesem Zusammenhang ist festzustellen, dass sich auch in der Schweiz seit der Anfangszeit bis zu den Wettbewerben der SBB immer namhafte Architekten für diese Bauaufgabe interessierten, darunter Melchior Berri, Johann Georg Müller (1822–1849), Felix Wilhelm Kubli, Gustav Albert Wegmann, Ferdinand Stadler, Johann Jakob Breitinger, Leonhard Zeugheer (1812–1866), Gottfried Semper (1803–1879), Hans Wilhelm Auer (1847–1906), Alfred Chiodera (1850–1916) und Karl Moser.

Die Bedeutung des Bahnhofes für das Ortsbild
Die privaten Bahngesellschaften, die ihr Bahnnetz von Stadt zu Stadt ausbauten, mussten sich gemäss den Konzessionsbestimmungen auch über den Standort der Bahnhöfe mit den kantonalen Regierungen einigen. Da sich bis zu diesem Zeitpunkt das städtische Leben noch weitgehend im Bereich der alten Stadtanlage abspielte (Basel behielt bis 1859 die intakte Stadtbefestigung), erregten die Vorschläge der Bahngesellschaften, den Bahnhof in einiger Entfernung von der Stadt zu bauen, die Gemüter der Stadtbehörden und der Bevölkerung. Zeitungen kommentierten die verschiedenen Situationsvarianten. Gemeinderäte und Quartierdelegierte setzten sich mit Petitionen für ihre Anliegen ein. Forderungen wurden laut, den Bahnhof beim bestehenden Verkehrszentrum (etwa Poststation oder Schiffländeplatz) oder beim Geschäftszentrum (Kaufhaus) zu bauen aus Angst vor der Schwächung des Stadthandels und der daraus folgenden Quartierverödung. Nur wenige sahen voraus, dass die Bahn die alten Transportmittel weitgehend ablösen und welche städtebaulichen Umwälzungen der Bahnhof, sei er ausserhalb der Stadtanlage oder unmittelbar am Stadtrand, mit sich bringen werde.
Während es in den Dörfern oft genügte, eine Zufahrtsstrasse zum Bahnhof zu bauen, brachte die Bahnhoferschliessung den städtischen Baubehörden eine Fülle neuer Aufgaben. Stadtgräben wurden in Bahnhofzufahrten umgestaltet (Zürich: 1864/65 Bahnhofstrasse ab Paradeplatz. Basel: 1859/60 von der Elisabethenschanze bis zum Aeschenplatz, 1865/67 vom Steinentor bis zum Bahnhof SCB). Stadttürme und Bollwerke mussten dem Verkehr zum Bahnhof geopfert werden (Basel: 1852/54 Klarabollwerk, 1858 Aeschenbollwerk, 1861 Aeschentor. Zürich: 1865/66 Rennwegtor. Bern: 1865 Christoffelturm. Winterthur: 1867 Untertor), wobei auch oft politische Motive

Den optischen Abschluss der Zürcher Bahnhofstrasse bildet der als Triumphtor der Technik ausgestaltete Eingang des Hauptbahnhofes. Das Gebäude entstand 1865–1871 nach Plänen von Jakob Friedrich Wanner (1830–1903).





Oben: Der alte Centralbahnhof von Basel wurde 1860 nach Plänen von Ludwig Maring (1820–1893) erbaut und 1903 abgebrochen. Über dem Eingang links eine Merkurgruppe, rechts eine Allegorie der Industrie. – Mitte: Der Zürcher Hauptbahnhof zeigt mit seiner von zwei Halbkreisbogen dominierten Limmatfassade die für ihre Zeit modernste Lösung einer Grossstadtbaute dieser Art. – Unten: Der Bahnhof von Romanshorn, 1854–1855 von Johann Jakob Breitinger (1818–1880) erbaut.

beim Abbruch mitspielten. Quaianlagen waren als Verbindungsstrassen zum Bahnhof fortzusetzen (Zürich: 1855/59 Limmatquai). Brücken sollten Stadtteile mit dem neuen Verkehrszentrum verbinden (Genf: 1862 Pont du Mont-Blanc. Luzern: 1869/70 Seebrücke. Zürich: 1864 Bahnhofbrükke).

Der Bahnhof wurde auch richtungweisend für eine erste grössere Expansion über das alte städtische Weichbild hinaus. Die Handels- und Geschäftswelt sowie das Gastgewerbe waren bestrebt, sich in der Nähe des Verkehrszentrums niederzulassen. Es bildeten sich in Städten und Dörfern Bahnhofviertel. Die Behörden planten diese an einigen Orten wie Zürich (1864) oder Luzern (1898 nach der Drehung der Bahnhofanlage) als einheitliche Quartieranlagen mit auch repräsentativen Wohnbauten nach strengen Baureglementen. Hinter den Geleisen entstanden Industrie- und Lagerzonen und oft auch die «schlechteren» Wohnquartiere.

Vor dem Bahnhof dagegen bildete eine Platzanlage das «Entrée» in den Stadtraum. Bei dieser neuen Nahtstelle des Ortes begnügten sich die Bahngesellschaften bei grösseren Bahnhöfen nicht mit einem blossen Zweckbau. Die städtebauliche Schlüsselstellung eines Tores zur Stadt, und für den Abreisenden eines Tores zur Fremde, des Anfangs der Weltstrasse, verlangte, den Bahnhofeingang als Endpunkt der Bahnhofzufahrt besonders zu gestalten, bald als Torbau, bald als Tempelfront, bald mit einem mächtigen Portalbogen, bald flankiert von Türmen.

Die Bilder und Malereien in den Schalterhallen, Wartsälen und Restaurants mit Darstellungen des Ortes selbst oder mit Landschaften, die mit der Bahn erreichbar waren, unterstreichen, dass der Bahnhof als festlicher Empfangsbau galt. In der Schalterhalle flanierten die Leute (heute meist nur noch die Gastarbeiter). Das Reisen war jetzt für jedermann erschwinglich und nicht mehr nur das Privileg einer Oberschicht. Grossen Persönlichkeiten wurde ein «grosser Bahnhof» bereitet.

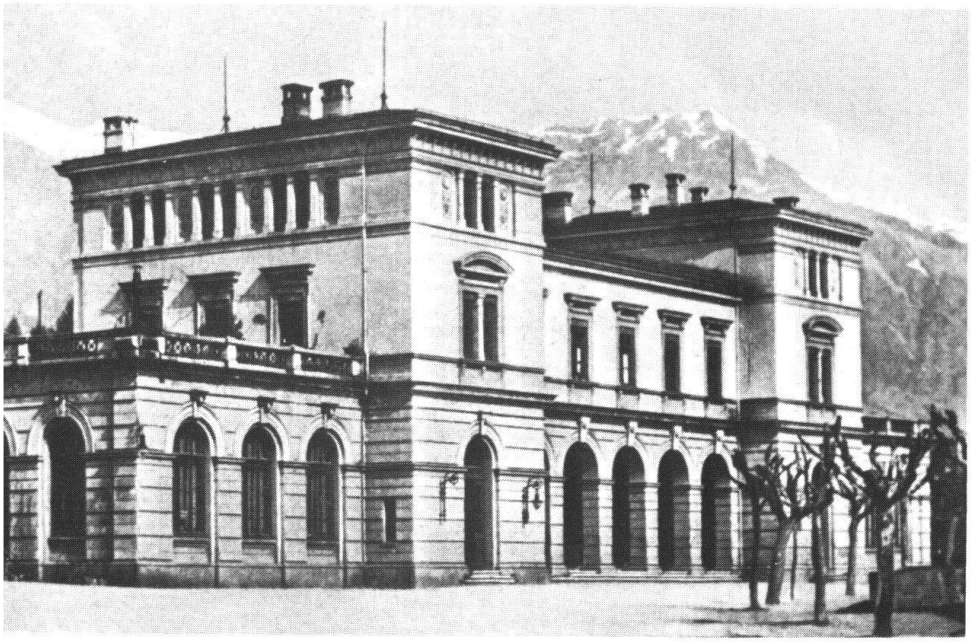
Mit Türmen oder mit einer Kuppel sollte analog zu anderen öffentlichen Bauten eine angemessene Silhouettenwirkung im Ortsbild erreicht werden. Die Direktion der Centralbahn, Bauherrin des Luzerner Bahnhofes, verteidigte 1894 den Bau einer mächtigen Bahnhofkuppel mit dem Argument: «Wir sind überzeugt, dass das ganze Gebäude infolge seiner Gestaltung und seiner Lage am See in dem Bilderrahmen der Gegend und der benachbarten Gebäulichkeiten, namentlich vom Schweizerhofquai, von der Brücke und vom See aus gesehen, einen vorteilhaften Eindruck machen wird.»

Selbst die Behörden setzten sich für einen neuen, würdig gestalteten städtischen Akzent ein. Im Wettbewerbsprogramm für den Badischen Bahnhof forderte 1907 das Basler Baudepartement – um nur ein Beispiel zu nennen: «Gefällig und wirkungsvoll sollen sich die Bauteile, die von den drei Strassen aus gesehen werden können, präsentieren.» In der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts wollten die finanziell erstarkten Bahngesellschaften am Aussenbau oder im Innern des Aufnahmegebäudes auch ihre technische Pionierleistung, ihre Rolle als Träger des zivilisatorischen Fortschrittes architektonisch darstellen lassen. Mit seiner Figurengruppe, beherrscht von einer Helvetia als Förderin des Verkehrswesens, flankiert von den Allegorien von Telegraphenübermittlung, Eisenbahnverkehr und Schiffahrt, ergänzt von den darunterstehenden Statuen von Kunst, Wissenschaft, Handel und Handwerk, wurde das Eingangstor des Zürcher Hauptbahnhofes zum Triumphtor der Technik. Medaillons mit Bildnissen von Wissenschaftern füllten die Zwickel der Arkadenhalle am Basler Centralbahnhof von 1860. Darüber thronten die Merkurgruppe und die Allegorie der Industrie.

Richard Kissling (1848–1919) formte 1904 für den Luzerner Bahnhof ein «Flügelrad, auf dem ein Genius kniet», und die «Menschheit, die unter dem Flügelradschlag erwacht». Maurice Barraud hielt 1929 die Leistung der Gotthardbahn, Norden und Süden zu verbinden, in einem Wandbild der Schalterhalle fest.

Typologie der Stadtbahnhöfe

Wichtige Voraussetzung für die architektonische Gestaltung des Bahnhofes ist die Lage des Aufnahmegebäudes zu den Geleisen. Seit den 1840er Jahren diskutierten die Architekten beim Kopfbahnhof die Frage, ob die Bahnhalle oder das Aufnahmegebäude die Stadtfassade dominieren müsse. Die ersten Bahnhöfe Deutschlands wie auch der erste Zürcher Bahnhof – 1847 von Gustav Albert Wegmann erbaut – zeigen einen massiven Vorbau, der die Stirnseite der Bahnhallen verdeckt. Der 1860 von Ludwig Maring erbaute Berner Bahnhof besass analog zu jenem, den Friedrich Bürklein 1849 in München ausführte, eine Querschnittfassade aus Stein, welche die Form der Bahnhalle erahnen liess. Die Pariser Gare de l'Est (1847–1852) ist der erste europäische Bahnhof, der die Bahnhalle in der Stadtfassade dominant zur Geltung brachte. Er galt als Vorbild für Grossstadtbahnhöfe und fand Nachfolger in Frankreich, England, Italien, Deutschland, aber auch in Zürich, wo Ja-



Oben: Baden besitzt das älteste Stationsgebäude der Schweiz. Es wurde 1847 nach Plänen von Ferdinand Stadler (1813–1870) errichtet, 1874 und 1912 umgebaut. – Mitte links: Der Bahnhof von Locarno wurde wahrscheinlich 1874 nach Plänen von A. Göller, dem ersten Chefarchitekten der Gotthardbahn, erbaut. – Mitte rechts: Eingangspartie des Bahnhofs Rapperswil, 1894–1895 von Karl August Hiller entworfen und ausgeführt. – Unten: Der Bahnhof Winterthur wurde 1893–1895 nach Plänen von Ernst Jung (1841–1912) und Otto Bridler (1864–1938) unter Einbezug des Stationsgebäudes von 1860 bzw. 1876 ausgebaut.

kob Friedrich Wanner die Limmatseite des heutigen Hauptbahnhofes als Stirnseite der stützenlosen Bahnhalle wirken liess und mit verglasten Halbkreisbogen gestaltete.

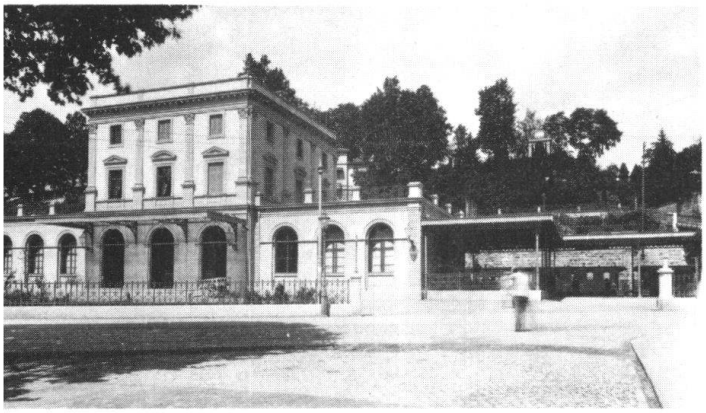
Da in der Schweiz vorwiegend Durchgangsbahnhöfe, vereinzelt auch Insel- bzw. Keilbahnhöfe zu bauen waren, beschäftigte hier mehr die generelle Stilfrage der Bahnhofgestaltung. Bis in die Zeit der SBB erhoben Architekten in Versammlungen des SIA oder die Bahngesellschaften das Postulat, die Stationsbauten einfach, solid, zweckmässig, mit heimischem Material und entsprechend der landesüblichen Bauweise auszuführen. Der letzte Programmpunkt galt vor allem für Landbahnhöfe.

Verzicht auf hohe Uhrtürme

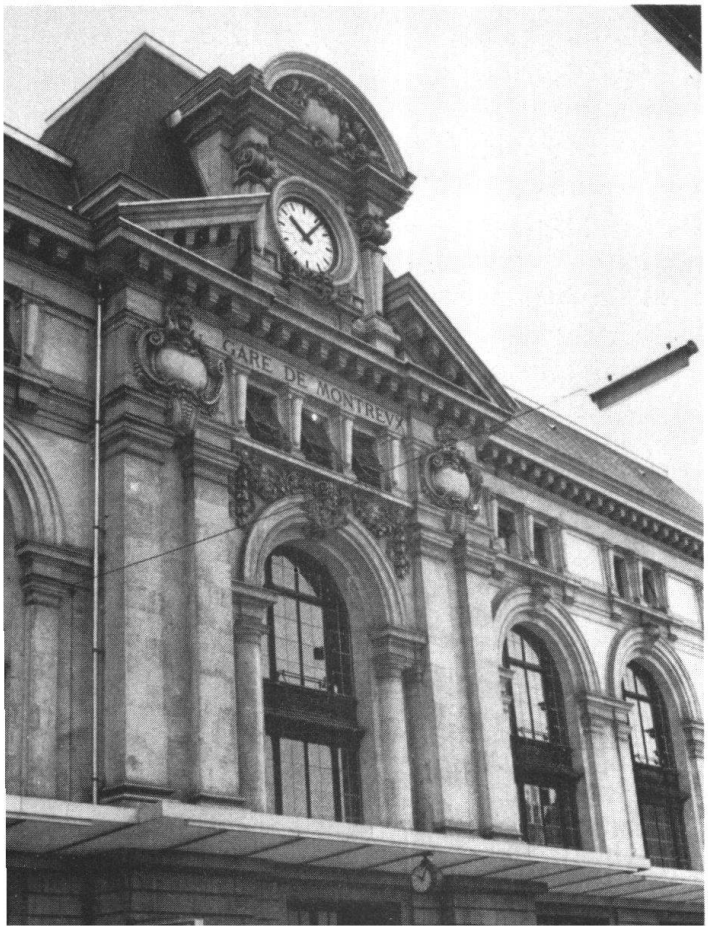
In den 1850er Jahren verstanden die Bahngesellschaften offenbar unter dem Ideal des einfachen Bauens auch den Verzicht auf mächtige Uhrtürme, wie sie bei den Bahnhöfen in England, Deutschland und in den USA üblich waren. Es ist bezeichnend, dass in der Frühzeit der 1862 von der Grossherzoglich Badischen Bahn in Basel gebaute Bahnhof der einzige war, der einen hohen, schlanken Uhrturm besass. Belegbar ist die Abneigung gegen das Turmmotiv bei der Direktion der Nordostbahn (NOB), die sich bei ihren Bauten in Frauenfeld (1859), Winterthur (1860) und Aarau (1859) gegen jegliche Art von Glockentürmen stellte. Sie tolerierte höchstens turmartige Seitenrisalite, wie sie Johann Jakob Breitinger in Romanshorn beidseits des als Rundbogenarkade ausgebildeten Eingangs vorschlug, oder die drei Türmchen auf der Limmatfassade des Zürcher Hauptbahnhofes von 1871. Bei der Nordbahn, der Vorgängerin der NOB, gingen die Architekten in der Ausbildung des Turmes nicht weiter. Ferdinand Stadler entwarf für den Bahnhof in Baden einen Dachreiter auf dem Mittelbau analog zu den Zwischenstationen, die Friedrich Eisenlohr, sein ehemaliger Lehrer in Karlsruhe, seit 1838 für die Badische Bahn ausführte. Gustav Albert Wegmann liess beim ersten Zürcher Bahnhof den Vorbau der Bahnhallen von zwei Turmstümpfen flankieren und von einem Dachreiter bekrönen.

Gegen Ende des Jahrhunderts nahm die Turmfeindlichkeit beim Bahnhofbau zwar ab, doch erhielt der Turm in der Schweiz nie dieselbe dominante Rolle wie z. B. in den USA. Seitliche Eingangstürme und Doppelturmfassade blieben meist auf dem Papier, so in Rorschach (1880), Göschenen (1884) und bei den Bahnhofwettbewerben in Luzern (1893), Basel und St. Gallen. Bescheidene Doppelturmfassaden erhielten der 1875 erbaute Bahnhof Zürich-Enge, der Bahnhof in Winterthur und der Bahnhof in Glarus, dem Karl August Hiller mit Staffelgiebel und ungleichen Türmen einen burgenhaften Charakter verlieh, während beim Bahnhof in Locarno wie beim Bahnhof in Romanshorn Turmstümpfe den Eingang flankieren. Ein Sonderfall ist das Bahnhofgebäude in Winterthur. Die Architekten Ernst Jung und Otto Bridler verstanden es 1893, die neu benötigten Räume nicht bloss durch Verlängern und Aufstocken des Bahnhofes von 1860 und seiner Erweiterung von 1876 zu erhalten, sondern eine neue architektonische Lösung zu finden, die den Altbau völlig integrierte. Die früher noch turmfeindliche NOB-Direktion zog die Fassadenvariante mit Turmaufbauten über dem Haupteingang einer turmlosen vor. Während Karl August Hiller in Rapperswil die Fassade durch Quergiebel in der Art der deutschen Renaissance und einen seitlichen Eingangsturm gliedert, greift Karl Moser beim Basler Badischen Bahnhof den zum dominierenden Bauteil werdenden Einzelturm auf, den ihm Josef Berckmüller (1800–1879) 1862 beim Vorgängerbau vorgezeichnet hatte.

Mit welchen anderen vertikalen Gestaltungselementen versuchte der Architekt eine Monotonie des oft durch die Anordnung der Räume entlang den Geleisen langgewordenen Baukörpers zu vermeiden? Er konnte den Mittelbau im Vergleich zu den Seitenflügeln erhöhen und ihn mit einem Dreieckgiebel bekrönen, in dessen Feld die Bahnhofuhr angebracht wurde: Bahnhof St. Gallen (1856), Neuenburg (1856), Bad Ragaz (1875), Solothurn (1886) und viele andere. Einen ausserordentlich hohen und durch vier flache korinthische



Oben: Der neue Badische Bahnhof Basel mit seinem mächtigen Uhrturm entstand 1910–1913 nach Plänen von Karl Moser (1860–1936). – Mitte: Der Bahnhof Zürich–Stadelhofen, den Gustav Wülfke 1894 erstellte, begrenzt den Stadelhoferplatz nach Nordosten. – Unten: Haupteingang des Bahnhofs Montreux, 1903 prunkvoll mit barocken Details von Eugen Jost (1865–1946) ausgeführt.



Pilaster gegliederten Mittelbau weist das Stationsgebäude in Zürich-Stadelhofen auf. Der damalige NOB-Architekt Gustav Wülfke erzielte so einen würdigen Abschluss der parkähnlichen Platzanlage.

Eine für die Westschweiz typische Lösung, die Mittelpartie auszuzeichnen, war das Anbringen eines kartuschenähnlichen Giebelaufbaues mit Bahnhofuhr über dem Haupteingang: Freiburg, 1873 nach Plänen von Adolphe Fraisse (1835–1900) erbaut, und La Chaux-de-Fonds (1901) usw. Als eines der schönsten Beispiele ist das 1903 von Eugen Jost für die Jura–Simplon-Bahn im Fremdenort Montreux ausgeführte Stationsgebäude zu nennen. Die Geleise in Hochlage erforderten hier ein hohes Aufnahmegebäude. Die barock geformte, aus einem Dreiecksgiebel wachsende Uhrkartusche unterstützt die Vertikalität, die Eugen Jost durch die hohen Fensterbahnen der Glasveranda erreichte.

Der Bahnhof Basel SBB, mit mächtigem Portalbogen in Glas-Eisen-Konstruktion, wurde 1907 nach Plänen von Emil Faesch (1865–1915) und Emanuel La Roche (1863–1922) vollendet.

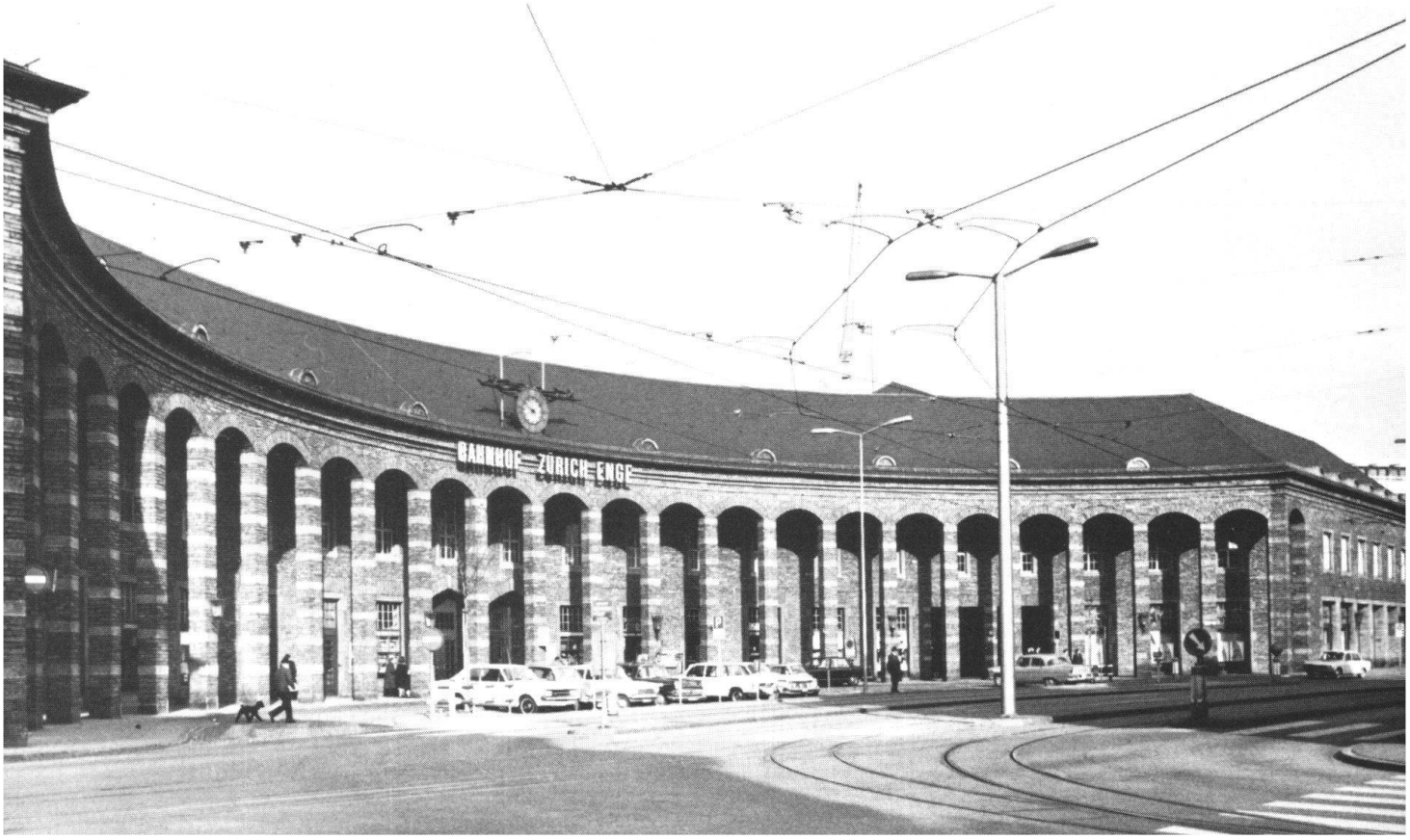
Repräsentative Eingangshallen

Vor allem bei Grossstadtbahnhöfen begann man gegen Ende des 19. Jahrhunderts geräumige Eingangshallen zu bauen. Die Wartsäle verloren für den eiligen Reisenden an Bedeutung. Das Spektrum der Dienstleistung (Kiosk, Boutiquen, Restaurants) wurde grösser. Gleich wie z. B. beim Theater- und dem Ausstellungsbau mit grossen Eingangshallen findet sich jetzt auch beim Bahnhofgebäude der halbkreisförmige Portalbogen, der die oft stützenlose Wölbung über der Schalterhalle am Aussenbau ablesen lässt und gleichzeitig das notwendige Seitenlicht zuführt. Der Frankfurter Bahnhof (1879–1888) zeigt den Portalbogen, hier von Türmen flankiert, erstmals als dominierendes Element über einem Bahnhofeingang. Die Preisrichter der in der Schweiz durchgeführten Bahnhofwettbewerbe fanden immer wieder daran Gefallen als «dem Zwecke entsprechend» und als ein Charakteristikum «für das eminent Öffentliche eines Personenbahnhofes». Zum ersten und gleichzeitig zum letzten Male in der Schweiz verwirklichten die Architekten Emil Faesch und Emanuel La Roche am Basler Bahnhof SBB den Portalbogen als das die Fassade beherrschende Motiv. Die hier offen gezeigte Glas-Eisenkonstruktion steht im gewollten Kontrast zum schweren Mauerwerk, zu den Plastiken von August Heer und zu den flankierenden «tower-pavillons», die mit ihren geschweiften Kupferhauben dem Barock nachempfunden sind.

Auch die Wahl einer Kuppelkonstruktion, deren Laterne Oberlicht spendete, war eng mit dem Anwachsen der Bahnhofschalterhalle verbunden vor allem, wenn diese sich im Grundriss dem Quadrat näherte. Als Georg Frenzen 1894 in Köln die markante Bahnhofkuppel vollendete, war in Luzern die Diskussion um das neue Bahnhofgebäude mit Kuppel abgeschlossen. Diese, einschliesslich Laterne, 32,8 m hoch und von der Firma Buss in Basel nach Plänen von Wilhelm Ritter (1847–1906) montiert, gab noch 1897, ein Jahr nach ihrer Vollendung, Anlass zu Meinungsverschiedenheiten im Basler SIA, da eine solche für Schweizer Profanbauten bis jetzt noch nie gebaut worden war (die Bundeshauskuppel war erst 1902 vollendet). Die Skepsis blieb. 1900 wies das Preisgericht des Bahnhofwettbewerbes von La Chaux-de-Fonds die vorgeschlagenen Kuppellösungen als unmotiviert zurück.

Der Basler SBB-Bahnhof zeigt uns, dass die Jahrhundertwende und die gleichzeitige Übernahme der Privatbahnen durch den Bund (ab 1900) keine Zäsur in der formalen Gestaltung des Bahnhofes bedeuteten. Der Versuch der Architekten Faesch

Oben: Der heutige Bahnhof Lausanne entstand 1911–1916 nach Plänen der Architektenfirmen Jean Taillens & Charles Dubois und Eugène Monod & Alphonse Laverrière. – Unten: Die Verlegung der Bahnlinie bedingte 1925–1927 den Neubau des Bahnhofs Zürich-Enge. Architekten waren Otto Pfister (1880–1959) und Werner Pfister (1884–1950).



und La Roche, hier eine Synthese von Ingenieurbaukunst in Eisen und historistischen Bauformen zu finden, wurde nicht überall begrüsst. Basel erhielt sechs Jahre später mit dem Badischen Bahnhof von Karl Moser doch noch ein Aufnahmegebäude, wo «die Architektur so unhistorisch wie möglich, das Eisenwerk ohne jede Zierform bloss durch Farbgebung dem Gesamtbau eingeordnet ist», wie Hans Bernoulli (1876–1959) schrieb, der den Basler SBB-Bahnhof in dieser Hinsicht kritisierte. Der ebenfalls 1913 vollendete Bahnhof in St. Gallen bewirkte eine lange Polemik zwischen der «Schweizerischen Bauzeitung» und der Zeitschrift «Werk», weil Alexander von Senger bei der Haupteingangspartie, der Schalterhalle, den Restaurationsräumen und den Wartsälen barocke Formen verwendete.

Erstmals einen Grossbahnhof der SBB ohne historistische Detailformen gestalteten in Lausanne die Architektenfirmen Jean Taillens & Charles Dubois und Eugène Monod & Alphonse Laverrière. Es gelang ihnen, den langgezogenen Bau (Aufnahmegebäude, Restaurationstrakt und Flügelbau für den Bahndienst) durch kubische Risalite mit kalottenartigen Dachaufbauten und durch vertikale Fensterbahnen aufzulösen. Der Schmuck beschränkt sich analog zum Badischen Bahnhof in Basel weitgehend auf vegetabile Ornamentreliefs in der Art des Jugendstiles.

Detailarme Gestaltung und doch repräsentative, bewegte Wirkung mit konkaver Arkadenreihe gegen den Tessinerplatz zeigt uns ein Jahrzehnt später auch der von Otto und Werner Pfister gebaute Bahnhof Zürich-Enge.

Typologie der Landbahnhöfe

Für die Zwischenstationen vor allem in ländlichen Gegenden war die Forderung, die Stationsbauten der ortsüblichen Bauweise anzupassen, von Bedeutung. In der Schweiz formulierte der Neugotiker Johann Georg Müller diese Idee erstmals, kurz vor ihm in Deutschland Friedrich Eisenlohr. Wie Müller 1846 schrieb, sollte auf diese Weise «die Wiederbelebung einer nationalen Bauweise» gefördert werden. Gustav Albert Wegmann und Johann Jakob Stehlin (1803–1879) unterstützten in ihren Vorträgen von 1848 und 1852 im SIA solche Bestrebungen. Sie dachten dabei vor allem an die ländlichen Holzbauten, deren Idealisierung in den 1840er und 1850er Jahren einen ersten Höhepunkt erreichte.

Die Stationsgebäude in Wiesendangen und in Wichtrach zeigen deutlich, dass der Bahnarchitekt im Sinne Müllers nicht einfach Bauernhausarchi-

Das 1857–1858 durch Baumeister Johann Kronauer ausgeführte Stationsgebäude von Wiesendangen wurde 1975 abgebrochen.

Das Stationsgebäude von Wichtrach, 1859 von Ludwig Maring gebaut, ist heute vom Abbruch bedroht.

Das Stationsgebäude von Emmenmatt, Typenbau der Strecke Bern–Langnau, 1860 von Paul Tièche (1838–1913) entworfen und 1864 ausgeführt.

Oben links: Das Stationsgebäude von Château-d'Œx, 1904 im Chaletstil gebaut. – Oben: Den Bahnhof von Brunnadern entwarf Salomon Schlatter 1908–1909, entsprechend der ortsüblichen Bauweise, für die Bodensee–Toggenburg-Bahn. Mitte: Das Stationsgebäude von Kiesen, Typenbau auf der Strecke Bern–Thun, 1859 von Ludwig Maring gebaut. Unten: Das Bahnhofgebäude von Zürich-Wollishofen wurde 1864 von Jakob Friedrich Wanner in Zug errichtet und 1898 an den jetzigen Standort versetzt.

tektur nachahmte, sondern mit der Holzbauweise eine spezifische Bahnhoflösung fand. Ähnliche Wege ging 1860 Paul Adolf Tièche mit seinen Bahnhofentwürfen für die Strecken Bern–Langnau und Luzern–Zug, die dann Johann Jenzer (1830 geboren) für die Bernischen Staatsbahnen und Jakob Friedrich Wanner für die NOB ausführten. Tièche näherte sich aber mehr der Chaletbauweise. Oft wurde, vor allem auch im 20. Jahrhundert, der Chaletbau geradezu kopiert (z. B. Château-d'Œx oder die Zwischenstationen der Chur–Arosa-Bahn, 1913 von Alfons Rocco entworfen). Neue Wege suchte wieder der St. Galler Architekt Salomon Schlatter, als er die Stationsbauten der Bodensee–Toggenburg-Bahn entwarf. Je nach der Gegend, die von der Bahn durchfahren wird (St. Gallen, Thurgau, Appenzell und Toggenburg), passte er das Stationsgebäude in seiner Konstruktion den heimischen Bauformen an, hob es aber vom Bauernhaus ab, indem er z. B. «auf alle Intimitäten des Privathauses (Lauben, Treppenaufgänge)» verzichtete.

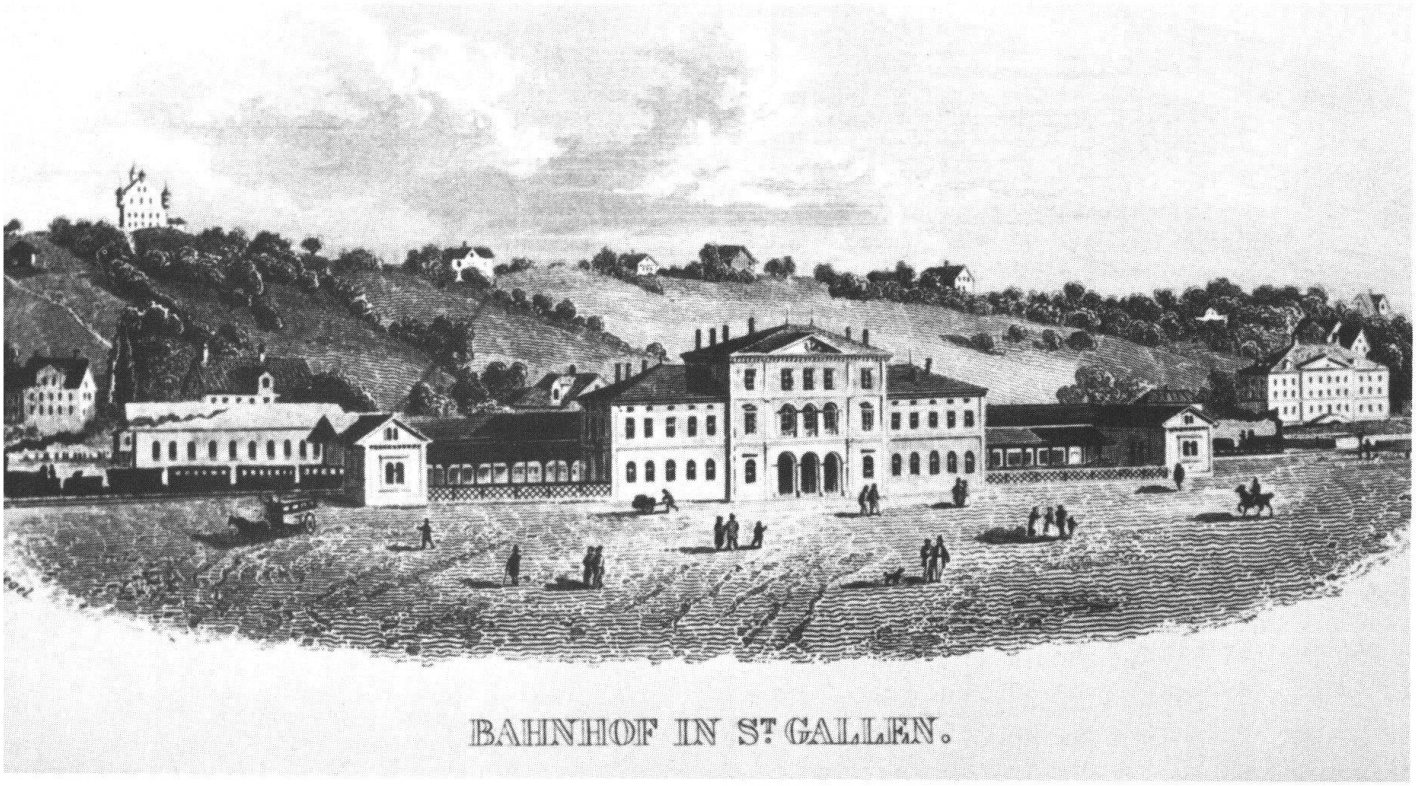
Viele dieser Landbahnhöfe stellen standardisierte Typenbauten dar, die oft nur variieren in Details der Fenster und Türen oder in der Konstruktionsart etwa des Sockelgeschosses. Seit dem Beginn des Bahnbaues drängte sich eine Standardisierung der Hochbauten auf, da gleichzeitig eine Vielzahl davon auf einer und derselben Strecke zu bauen war. Die Bahngesellschaften erreichten so nicht nur eine Rationalisierung ihrer Bautätigkeit, sondern auch – durch die Kette gleicher Bauten – ein eigenes visuelles Image. Sie übertrugen einen Bahnhoftyp, der sich bewährt hatte, auf andere Stationen gleicher Grössenordnung. Ludwig Maring entwarf alle Stationsbauten auf der Strecke Bern–Thun ausser Wichtrach als einfache, geschindelte Baukuben, Jakob Friedrich Wanner 1864 jene zwischen Urdorf und Knonau als schmucklose, rechteckige Massivbauten. Die Bahnhöfe in Weinfelden und Zug (dieser steht seit 1898 in Zürich-Wollishofen), die Jakob Friedrich Wanner 1863 entwarf, stellen Prototypen der NOB dar für viele Bahnhöfe der 1860er Jahre zwischen dem Bodensee und dem Aargau. Wanner übertrug sie auf kleinere Zwischenstationen, wie z. B. Sulgen und Märstetten (beide 1867), indem er, bedingt durch das reduzierte Raumprogramm, Fensterachsen wegliess und Details einfacher behandelte. Bei den Bahnhöfen in Wallisellen und Dietikon (beide 1867) fehlt ein Seitenflügel. Hier war kein Postlokal und kein Büro für den Bahnhofvorstand vorgesehen.

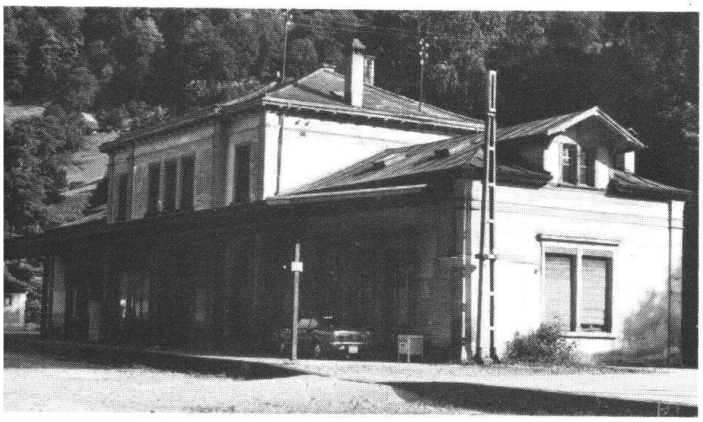
Probleme der Standardisierung beschäftigten im

Das Stationsgebäude von Urdorf, einfachster Typenbau der Nordostbahn.

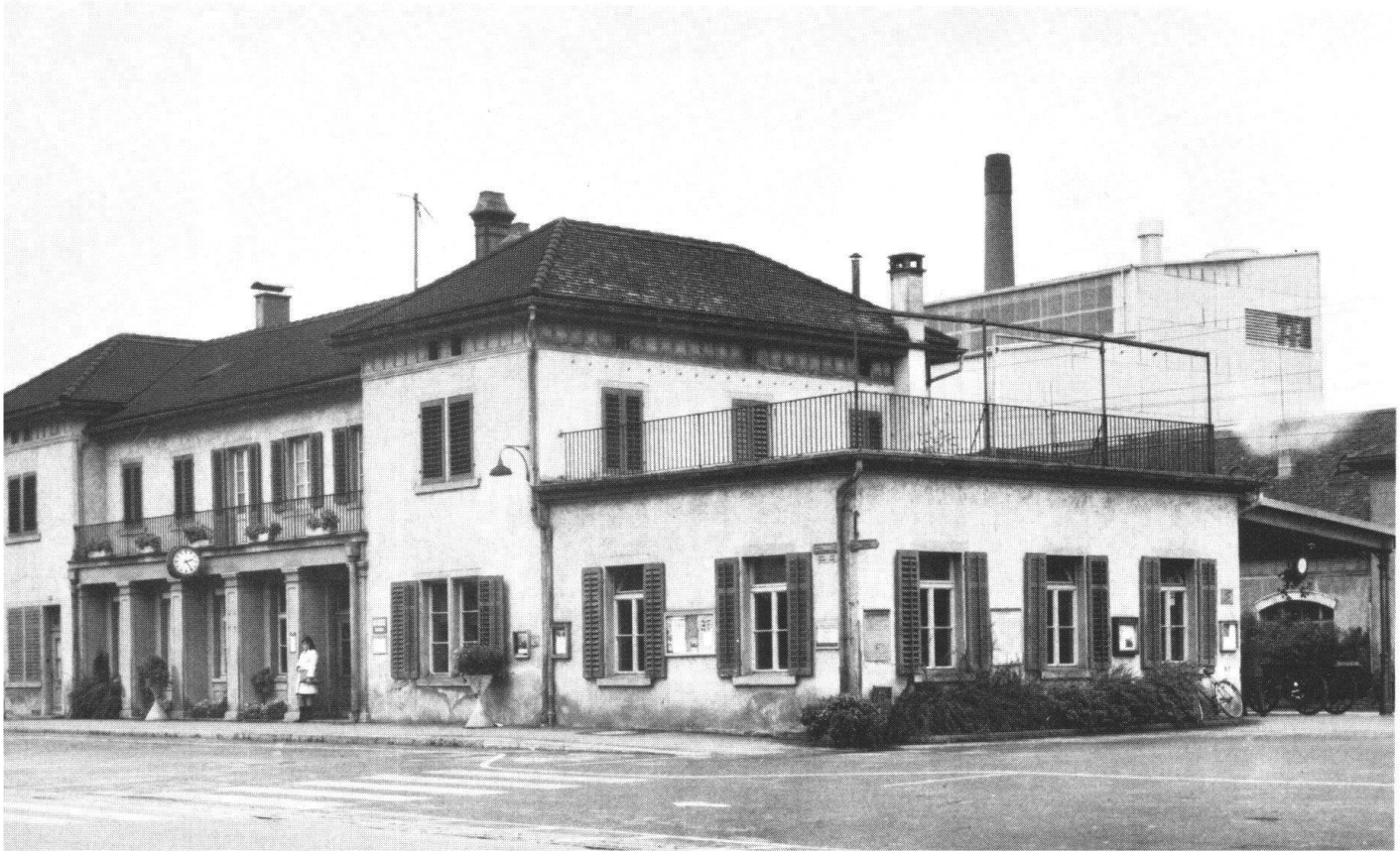
Der Bahnhof von Weinfelden wurde 1863 von Jakob Friedrich Wanner als Prototyp für viele Zwischenstationen der Nordostbahn entworfen.

Das Stationsgebäude von Wallisellen, 1867 nach Plänen von Jakob Friedrich Wanner erbaut.





Oben: Der alte Bahnhof St. Gallen, 1855–1856 von Friedrich Bitzer und Bernhard Simon (1816–1900) erbaut. Die Perronhalle entwarf Felix Wilhelm Kubli (1802–1872). Das Gebäude wurde 1973 abgebrochen. – Mitte: Der alte, 1884 von Emil Kessler (1853–1907) erbaute Bahnhof von Weesen steht seit 1969 nicht mehr im Betrieb. – Unten: Der Bahnhof Uster von 1856 vor der Renovation.



Der 1911–1913 von Alexander von Senger (1880–1968) mit barocken Detailformen erbaute Hauptbahnhof St. Gallen ersetzte den Bau von 1856.

20. Jahrhundert den Bahnarchitekten weiter. Salomon Schlatter versuchte bei seinen Entwürfen für die Bodensee–Toggenburg-Bahn die Stationsbauten in einer Gegend mit gleicher Bauart durch die Wahl verschiedener Dachformen zu individualisieren.

Substanzverlust historischer Bahnhöfe

Verkehrszunahme, wechselnde Bedürfnisse der Reisenden und Anpassung an technische Neuerungen zwangen schon die privaten Bahngesellschaften, den Grundriss, die Innenausstattung oder das Äussere der Bahnhöfe zu verändern. Auch Neubauten waren oft die Lösungen, unzulänglichen Verhältnissen abzuhelfen. Es ist bezeichnend für das immer Provisorische dieser Baugattung, dass die Bahngesellschaften auf vielen Stationen die ersten Bahnhöfe als Holzschuppen ausführten, bis Anhaltspunkte für die Verkehrsfrequenz gefunden waren. Heute besitzt kaum ein grösserer Ort mehr seinen ersten Bahnhof. Auch Landbahnhöfe aus der Mitte des 19. Jahrhunderts sind selten geworden. Ein gewisses Unbehagen ist nicht mehr zu verbergen, wenn man sieht, wie der Substanzverlust historischer Bahnhofbauten weiter anhält. 1973 kam es zum Abbruch des St. Galler Bahnhofes von 1856, einer der ersten städtischen Stationsbauten: er war seit dem Neubau im Jahre 1913 Dienstgebäude. Im Sommer 1975 fiel das Stationsgebäude in Wiesendangen der Spitzhacke zum Opfer. Es durfte zu den besten Beispielen im nationalen Holzstil gezählt werden. Die 1859 auf der Linie Bern–Thun ausgeführten Landbahnhöfe sind ebenfalls vom Abbruch bedroht. Der von Emil Kessler gebaute Bahnhof Weesen steht seit 1969, als die Weesener Schlaufe zugunsten einer Linienführung jenseits des Linthkanales aufgegeben wurde, leer und verlottert. Was die Gemeinde mit dem alten Bahnhofareal machen will, weiss niemand. In Rapperswil und Thun beeinträchtigen neue Bahnhofbuffets das Erscheinungsbild des Stationsgebäudes. Mancher Basler fragt sich heute, wohin 1973 die Merkurgruppe über dem Eingang zum Elsässerbahnhof – dem Westflügel des SBB-Bahnhofes – verschwunden ist, die der Florentiner Bildhauer Fabrucci in den 1860er Jahren für den Centralbahnhof geschaffen hatte und die dann 1907 auf dem Neubau wieder einen Platz fand. Vielleicht weniger auffallen mag ihm, dass der «Fürstenhof» im Badischen Bahnhof (für Grossherzog Friedrich II.) heute als Werkhof dient und der zugehörige Garten überbaut werden soll.

Das was einst vor den Bahnhöfen in Zürich, Basel und Luzern ein Platz war, der das Aufnahmegebäude in seiner ganzen Wirkung erleben liess, ist heute überstellt von Tramhaltestellen, Signalen und Verkehrstafeln. Der Mensch muss, obwohl als oberirdisches Wesen geboren, seinen Weg zum Bahnhof durch Tunnels suchen. Damit wird über niemandem der Stab gebrochen, sondern nur gezeigt, dass es höchste Zeit ist, auch der Baugattung «Bahnhof» Aufmerksamkeit zu schenken. Mit dem guten Willen aller Beteiligten und vermehrter gegenseitiger Information werden Lösungen zu finden sein, die erlauben, viele dieser Baudenkmäler zu erhalten. Die jüngste Bahnhofrenovation in Uster hat einen Weg gewiesen, einen Bahnhof den neuesten Erfordernissen anzupassen, ohne das Erscheinungsbild von 1856 zu verunstalten. Bei der kostspieligen Fassadenrenovation des Zürcher Hauptbahnhofes, wo auch der Figurenschmuck und die erhaltenen Interieurs im alten Glanz erstehen sollen, müssen Denkmalpflege und Heimatschutz der SBB unter die Arme greifen.

Werner Stutz

Der Bahnhof im Stadtbild von Bellinzona, um zirka 1880 und in der Gegenwart. Photos aus dem Buch «Verwandelte Schweiz – Verschandelte Schweiz?», Orell Füssli-Verlag.