

Weshalb die SBB den Wakkerpreis 2005 erhalten [hat] : Baukultur - ein Teil der Firmenkultur

Autor(en): **Badilatti, Marco**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Heimatschutz = Patrimoine**

Band (Jahr): **100 (2005)**

Heft 3

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-176157>

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 1862 erbaute, 383 m lange und 78 m hohe Saanebrücke bei Grandfey FR (links) mit ihrer darunter eingehängten Fussgänger- und Radfahrer-Brücke (unten) wurde 1862 als Eisenkonstruktion erbaut und erst 1927 einbetoniert (Bilder M. Stollenwerk)
D'une longueur de 383 m et d'une hauteur de 78 m au-dessus de la Sarine, le viaduc de Grandfey, FR, (à gauche) était métallique lorsqu'il fut construit en 1862. Un chemin pédestre et cyclable a été aménagé sous les voies et le pont a été renforcé en 1927 par du béton (photos M. Stollenwerk)



Weshalb die SBB den Wakkerpreis 2005 erhalten

Baukultur – ein Teil der Firmenkultur

Marco Badilatti, Publizist,
Zumikon

Zu seinem 100-jährigen Jubiläum berücksichtigt der Schweizer Heimatschutz (SHS) an Stelle einer politischen Gemeinde ausnahmsweise eine andere Ebene der öffentlichen Hand: mit dem Wakkerpreis 2005 ehrt er die Schweizerischen Bundesbahnen (SBB). Diese werden ausgezeichnet für ihr überdurchschnittliches Engagement im Bereich Baukultur. Übergeben wird der Preis am 20. August in einem Festakt im Zürcher Hauptbahnhof.

Wer jemals nach einer langen Nachtreise einen der schönsten Bahnhöfe Europas betreten hat, über die spiegelblanken Marmorplatten geschlendert ist und sich in der noch kaum belebten Haupthalle auf eine Bank hingesezt hat, um hier im frühen Morgenlicht einen ersten «Hauch der neuen Welt» einzufangen, der weiss um die Faszination des Bahnhofs – egal, ob sich ein altes, renoviertes oder modernes Gebäude über ihm wölbt. Und wenn dann die ersten Pendler eintreffen, die ersten Zeitungsverkäufer ausrufen, an den Stehbars die ersten Kaffees gereicht werden und die Kathedralenstille sich bald in einen Jahrmarkt verwandelt, dem wird bald auch die wirtschaftliche, soziale und kulturelle Bedeutung der Drehscheibe «Bahnhof» bewusst.

Vorbild für andere Bauherrschaften

Aber dazu muss man nicht unbedingt über die Grenze, denn auch die Schweiz hat punkto Bahnhöfen einiges zu bieten. Es ist deshalb kei-

neswegs an den Haaren herbei gezogen, wenn der SHS in seinem Jubeljahr ausgerechnet die Bundesbahnen mit Lorbeeren schmückt. Denn als öffentliches Unternehmen, das ein nationales, stark verzweigtes und hochkomplexes Verkehrssystem betreibt und technisch und betrieblich jederzeit in Form halten muss, ist die SBB mit Abstand der grösste Bauherr im Land. Ein Bauherr, der seit Anbeginn vielfältig in die landschaftlichen und städtebaulichen Strukturen des Landes eingreift, zugleich aber auch selber auf die gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Veränderungen seiner Umwelt reagiert. Zumal seine infrastrukturellen Einrichtungen grösstenteils aus der 2. Hälfte des 19. oder dem Anfang des 20. Jahrhunderts stammen und ingenieurtechnische und architektonische Meisterleistungen umfassen.

Diese Stellung auferlegt der Bundesbahn eine erhebliche Verantwortung gegenüber der Gesellschaft, dem baukulturellen Erbe und der neu zu gestaltenden Umwelt. Auch wenn das Verhältnis zwischen dem SHS und der SBB nicht zu allen Zeiten und überall ungetrübt gewesen und manches Projekt der schwerfälligen Bürokratie im eigenen Haus zum Opfer gefallen ist und noch viele Bahnhöfe ein trostloses Bild vermitteln, bleibt unbestritten: Dank der Impulse des langjährigen Chefarchitekten der SBB, Ueli Huber, und dank einer sozialverträglichen Unternehmensphilosophie hat das Bahnunternehmen in Sachen Baukultur einen



Leistungsausweis vorzulegen, den man bei Grossbetrieben der Privatwirtschaft leider weitherum vergeblich sucht und die diese daher anspornen möge. Denn, wer baut – und vorab im grossen Stil –, kann sich nicht allein auf seine Bedürfnisse, seine Renditeziele und seine Narrenfreiheit berufen, sondern steht auch in der Pflicht gegenüber der Gesellschaft.

Inventare trennen die Spreu vom Weizen

Die SBB haben dies erkannt, weshalb sie ihrem Bestand an Bauten und Anlagen kultur- und industriegeschichtliche Bedeutung beimessen. Natürlich nicht nur aus altruistischen Gründen. Denn ihre Bauwerke stossen in weiten Teilen der Bevölkerung und auch bei Touristen auf ein grosses Interesse, werden sie doch von ihnen als identitätsstiftend und prägend für das Orts- und Landschaftsbild empfunden. Doch wie versuchen die SBB, dieser «noblesse oblige» nachzuleben. In einem Grundlagedokument an den SHS vom 22. November 2004 schreibt sie dazu unter anderem: «Die SBB AG planen, intern den Bestand an Objekten – soweit zweckmässig – im Rahmen von Inventaren zu erfassen und nach verschiedenen Kriterien zu ordnen und einzustufen. Ziel ist, das Wichtige vom Unwichtigen zu unterscheiden und neben den eidgenössischen und kantonalen Inventaren namentlich auch die eigene Position zu klären und zu dokumentieren. Damit wird das bereits bestehende interne Inventar der schützenswerten Bahnhöfe der SBB von 1984 überarbeitet und ergänzt. Als Pilotprojekt wird derzeit die Gotthardstrecke zwischen Erstfeld und Biasca bearbeitet; es werden alle wichtigen Objekte wie Kunstbauten, Kraftwerkbauten, Gebäude usw. erfasst.» Dabei würden sowohl Ensembles als auch Einzelobjekte berücksichtigt und überdies Ergänzungsinventare zu technischen Objekten vorbereitet.

Eigene Fachstelle für Denkmalschutz

Da die SBB verpflichtet sind, einerseits ihr Unternehmen nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu führen und andererseits dem Natur- und Heimatschutzgesetz nachzuleben, müssen bei neuen Projekten von Fall zu Fall die materiellen und ideellen Interessen abgewogen werden. Das ist zuweilen schwierig und erfordert von den Verantwortlichen Kreativität und ein hohes Mass an Fachkompetenz. Aber nicht immer schliesst sich aus, was als Gegensatz erscheint. Mitunter lassen sich Altes und Neues verbinden oder Objekte, die als nicht erhaltenswürdig erachtet werden, durch qualitätsvollere ersetzen. Dabei bereiten die SBB ihre Projekte so vor, dass sie im Plangenehmigungsverfahren nach allen Kriterien bewilligt

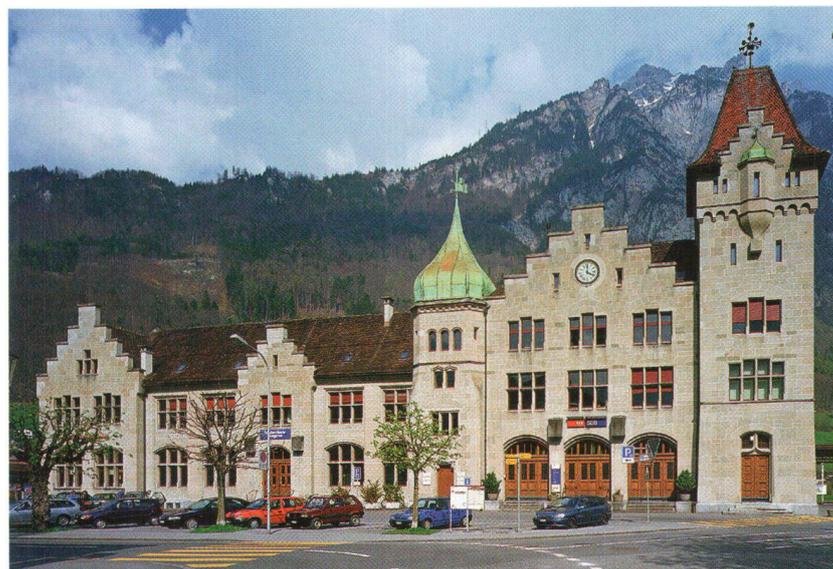


22 mal die SBB entdecken

shs. Der Schweizer Heimatschutz (SHS) lädt auf eine Entdeckungsreise zu ausgewählten SBB-Bauten ein. Das neueste Faltblatt in seiner Publikationsreihe «Baukultur entdecken» stellt 22 Bahn-Objekte mit Text und Bild vor: umsichtig renovierte Altbauten und herausragende zeitgenössische Architektur. Sie repräsentieren verschiedene Stilepochen, Landesgegenden und Nutzungen. Allen gemeinsam ist die hohe Qualität der Architektur und bei historischen Gebäuden eine beispielhafte in den letzten Jahren erfolgte Renovation. Das Faltblatt konnte dank der Unterstützung der SBB realisiert werden und ist entweder schriftlich auf der Geschäftsstelle des SHS (Schweizer Heimatschutz, Postfach, 8032 Zürich) oder per Internet (www.heimatschutz.ch) erhältlich.

Jugendstil-Malereien von Philippe Robert verführen im Wartsaal des Bahnhofs von Biel zu Betrachtungen über die Zeit. (Bild M. Stollenwerk)
Les fresques Art nouveau de Philippe Robert qui ornent la salle d'attente de Bienne font perdre la notion du temps.

Nach dem Stadtbrand erhielt Glarus 1903 eine neugotische «Burg» als Bahnhof. (Bild M. Stollenwerk)
Après l'incendie qui ravagea la ville, Glaris fit réaliser en 1903 une gare semblable à un petit château néogothique.



Die verglaste Vorhalle von Santiago Calatrava des 1991 eingeweihten neuen Bahnhofs Luzern von Hans Peter Ammann gibt den Blick auf den See und die Stadt frei (Bild M. Stollenwerk)

La halle vitrée réalisée par Santiago Calatrava pour la nouvelle gare de Lucerne inaugurée en 1991 et dessinée par les architectes Ammann et Baumann offre une vue sur la ville et le lac (photo M. Stollenwerk)



gungsfähig sind. Um das angesichts der oft komplexen Prozesse sicherzustellen, haben sie eine konzernweit tätige Fachstelle für Denkmalschutzfragen eingesetzt und das Vorgehen beim Umgang mit Infrastrukturanlagen und Immobilien in einer Weisung geregelt. Dazu die SBB: «Die Fachstelle wirkt als Drehscheibe, holt Gutachten ein, erarbeitet Grundlagen und sorgt in Zusammenarbeit mit der Stiftung SBB-Historic für das mobile Kulturgut (Redaktion: Rollmaterial, Plakate, historische Dokumente, Uniformen) für die Sicherung von Konvoluten.» Vorgeschriebene Submissionsverfahren und eine in den letzten Jahren aktiv und mit Erfolg beschrittene Wettbewerbspolitik unterstützen

das Unternehmen bei der Suche nach bestmöglicher Gestaltungsqualität. Aufmerksamkeit schenkt man auch den Bahnarealen und Brachgebieten, stellen sie doch besonders hohe Ansprüche, denn hier entstehen die ortsbild- und landschaftsprägenden Elemente von morgen.

Trotz bestem Willen können aber auch die SBB in Konflikte geraten, wie ihre Fachstelle für Denkmalschutz einräumt. So erweist sich etwa die Integration von Lärmschutzanlagen in das Orts- und Landschaftsbild meist als kniffliges Unterfangen, beeinflussen diese Elemente doch in hohem Masse das Erscheinungsbild vorhandener Strukturen. Daher müssen hier die Interessen und Bedürfnisse der Bahnwohner mit denjenigen an ein intaktes Orts- und Landschaftsbild sorgfältig abgewogen und wo möglich unter einen Hut gebracht werden. Zu diesem Zweck arbeitet die Denkmalfachstelle eng zusammen mit der Programmleitung Lärmschutz und wurden besondere Verfahren entwickelt.

Das expressive Zentralstellwerk von Max Vogt aus dem Jahre 1963 ist am Eingang des Zürcher Hauptbahnhofs Markenzeichen moderner SBB-Architektur geworden (Bild SHS)

Aux abords de la gare centrale de Zurich, le poste de commande central réalisé par Max Vogt en 1963 est devenu l'emblème de l'architecture moderne des CFF (photo Ps)

Ausgeprägtes Qualitätsbewusstsein

Kurz und gut: Architektur und Städtebau sind den SBB ein Anliegen. Qualität in der Gestaltung ist Teil des Firmenauftritts. Neubauvorhaben werden mit grösster Sorgfalt angegangen und mit dem baulichen Erbe wird sorgsam umgegangen. Neubauten wie die Passerellen im Bahnhof Basel und Bern oder der Bahnhofneubau in Zug sind das Ergebnis seriöser Planungsarbeit. Es sind aber nicht nur Bahnhöfe, die hohen gestalterischen Ansprüchen genügen müssen. Auch die Nutzbauten werden beachtet. Die Stellwerke in Basel und Zürich beispielsweise oder die Hauptwerkstätte in Genf sind Landmarken der Baukultur. Im internationalen Vergleich nehmen die SBB in gestalterischen Belangen ebenfalls eine Vorreiterrolle ein. Bereits mehrfach konnten sie den sogenannten Brunel Award für weltweit herausragende Leistungen in der Eisenbahnarchitektur und im Eisenbahndesign entgegennehmen. Für das ausgeprägte Qualitätsbewusstsein stehen nicht nur die Bauten der letzten Jahre, sondern ebenso die baulichen Errungenschaften seit der Gründung der SBB im Jahre 1902. Angefangen bei den eindrucksvollen Bahnhöfen der ersten Jahrzehnte des 20. Jahrhunderts in Zürich, Basel, Genf, Lausanne, St. Gallen usw., über die weniger bekannten architektonischen Leistungen der 1960er und 1970er Jahre (Bahnhof Zürich-Altstetten, SBB Ausbildungszentrum in Löwenberg usw.) zu den Bahnhofum- und Neubauten gegen Ende des letzten Jahrhunderts (Luzern, Zürich-Stadelhofen, Zürich HB usw.). Und selbstverständlich gehören dazu auch die grossartigen Ingenieurleistungen wie Brücken, Tunnels und Trasseeführungen, die heute ein wichtiger Bestandteil der schweizerischen Kulturlandschaft und der Technikgeschichte sind. Ihre Zukunft werden die SBB und den SHS - am Gotthard zum Beispiel weit über die Eröffnung des neuen Basistunnels hinaus - zweifellos noch lange beschäftigen...





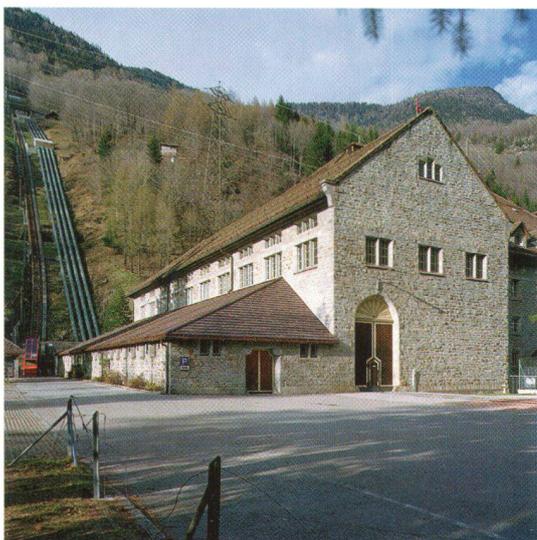
En son état d'origine de 1875, la gare de Delémont comportait seulement le corps central du bâtiment surmonté d'une horloge sur la façade donnant sur la place. Les deux ailes latérales ont été ajoutées 1884
 Ursprünglich bestand der 1875 erstellte Bahnhof Delsberg aus dem mittleren Gebäudeteil mit der Uhr über der Platzfassade. 1884 wurden ihm die zwei Seitenflügel angegliedert
 (Bild M. Stollenwerk)

Les raisons de l'attribution du prix Wakker 2005 aux CFF

Patrimoine bâti et culture d'entreprise

A l'occasion de son centième anniversaire, Patrimoine suisse fait une entorse à la règle et n'attribue pas ce prix convoité à une commune, mais à une autre institution des pouvoirs publics. Les chemins de fer fédéraux (CFF) reçoivent le prix Wakker 2005 pour leur engagement exceptionnel en faveur du patrimoine bâti. Le prix leur sera remis lors d'une cérémonie officielle, le 20 août, à la gare principale de Zurich.

Découvrir, après un long trajet de nuit, l'une des plus belles gares d'Europe, flâner dans un décor de marbre brillant, et s'asseoir sur un banc dans un hall encore endormi pour assister dès l'aube à «l'éveil du monde»: quel voyageur n'a ressenti la fascination exercée par une gare – moderne, rénovée ou ancienne, peu importe. Dès l'arrivée des premiers pendulaires, des premiers vendeurs de journaux qui crient les titres du jour et lorsque les premiers cafés sont servis aux bars, la cathédrale silencieuse se transforme en une ruche grouillante



qui prend toute sa dimension de plaque tournante économique, sociale et culturelle.

Rôle modèle

Il n'est toutefois pas forcément nécessaire de franchir la frontière pour vivre de telles émotions car la Suisse n'est pas en reste dans le domaine ferroviaire. La décision de Patrimoine suisse de décerner, pour marquer son centième anniversaire, des lauriers aux Chemins de fer fédéraux n'est pas tirée par les cheveux. En effet, les CFF qui assurent, en tant qu'entreprise publique, l'entretien d'un réseau national très ramifié et hautement complexe et performant sur le plan technique, avec un service d'exploitation de qualité, sont en fin de compte l'un des principaux maîtres d'ouvrage de Suisse. Depuis le début, les CFF ont une influence déterminante sur les structures rurales et urbaines du pays tout en s'efforçant d'apporter des réponses adaptées aux transformations économiques et sociales. De plus, leurs infrastructures datent, pour la plupart, de la deuxième moitié du XIXe ou du début du XXe siècle et comprennent des réalisations architectoniques et des ouvrages d'art remarquables.

Cette situation exceptionnelle confère aux Chemins de fer fédéraux une responsabilité certaine par rapport à la société, au patrimoine culturel et à la conception de nouveaux aménagements. Même si les rapports entre Patrimoine suisse et les CFF n'ont pas été lisses à tous moments, que la bureaucratie peut faire échouer certains projets ferroviaires et que de nombreuses gares ont encore un aspect lamentable, il est indéniable que grâce au dynamisme d'Ueli Huber, responsable du domaine de l'architecture pendant de longues années, et grâce à sa philosophie d'entreprise, la compagnie ferroviaire présente en matière de patrimoine un bilan dont, malheureu-

Marco Badilatti, journaliste, Zumikon

La salle des machines de la centrale électrique des CFF au lac Ritom, à Piotta TI, a été construite entièrement en granite en 1920. Son aspect simple et sévère, en matériau du pays, rappelle le prix élevé du fer après la Première Guerre mondiale
 (photo M. Stollenwerk)

Rundum aus Granit gebaut ist der Maschinentrakt des SBB-Kraftwerkes Ritom in Piotta TI von 1920. Sein karger Stil und das einheimische Baumaterial erinnern an die hohen Eisenpreise nach dem 1. Weltkrieg
 (Bild M. Stollenwerk)

Outre la gare construite en 1855, de vastes installations ferroviaires se sont implantées autour du port de Romanshorn, notamment cet entrepôt des CFF

(photo M. Stollenwerk)

Um das Hafenbecken von Romanshorn ist nach dem Bahnhof ab der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts ein ganzes Konglomerat von Hafengebäuden entstanden, darunter diese Lagerhäuser der SBB

(Bild M. Stollenwerk)



sement, peu de grandes entreprises privées peuvent se prévaloir et qui doit servir d'encouragement. En effet, les bâtisseurs – surtout dans cette catégorie de bâtiments – ne peuvent se contenter d'invoquer des besoins, des objectifs de rentabilité, voire leur bon plaisir car ils doivent assumer une responsabilité sociale.

Des inventaires pour séparer le bon grain de l'ivraie

Les CFF ont pris conscience de ce rôle et accordent de l'importance à la sauvegarde des témoins architecturaux de notre passé culturel et industriel. Pas simplement par altruisme bien sûr. Leur patrimoine architectural suscite un grand intérêt auprès de la population et des touristes en raison du sentiment d'identité qu'il forge et des caractéristiques qu'il confère aux sites et aux paysages. Cependant, comment les CFF tentent-ils de respecter la devise: «noblesse oblige»? Dans un document de référence adressé à Patrimoine suisse le 22 novembre 2004, les CFF expliquent notamment

qu'ils prévoient d'établir au niveau interne, si cela est utile, un inventaire des objets, de répartir ceux-ci par catégories de critères, puis de les classer. Le but est de distinguer les objets de valeur des objets ne présentant pas d'intérêt et, indépendamment des inventaires fédéraux et cantonaux, d'opter pour une ligne claire et de justifier chaque appréciation par des éléments objectifs. Il importe de remanier et compléter l'inventaire de 1984 des gares dignes de protection des CFF. A l'heure actuelle, le tronçon du Saint-Gothard compris entre Ersfeld et Biasca est un projet pilote qui permet de recenser tous les objets importants, les ouvrages d'art, les usines et centrales, les édifices, etc.. Ce travail tient compte de la situation, isolée ou dans un ensemble, de chaque objet et prépare le terrain pour l'établissement d'un inventaire complémentaire, axé sur les techniques.

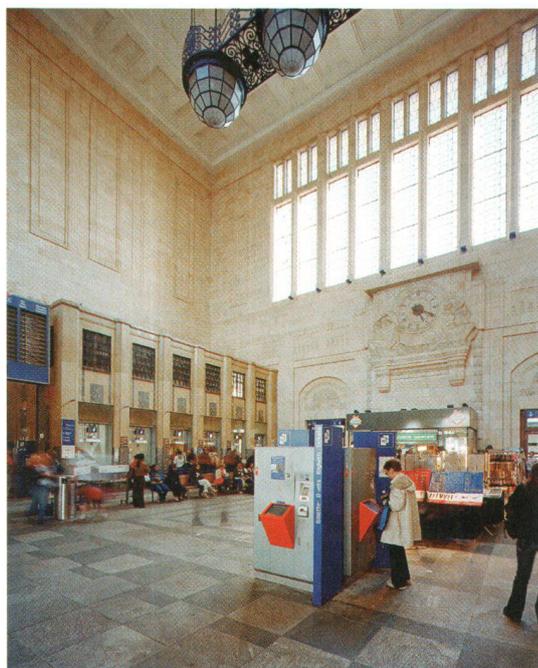
Un service pour la protection du patrimoine

Les CFF sont tenus de gérer leur entreprise selon les principes de l'économie de marché et de respecter la loi sur la protection de la nature et du paysage. Pour de nouveaux projets par conséquent, il leur arrive d'être dans l'obligation de procéder à une pesée des intérêts en présence. Cette opération parfois délicate exige de la créativité et de très bonnes compétences. Des éléments, de prime abord opposés, ne s'excluent pas nécessairement. Il est en effet possible d'allier l'ancien et le moderne ou de remplacer des objets de peu de valeur par des objets de qualité. Les CFF préparent leurs projets pour que ceux-ci puissent répondre à tous les critères exigés dans la procédure d'approbation. Pour s'assurer de ce bon fonctionnement malgré des procédures souvent complexes, ils se sont dotés, dans leur propre entreprise, d'un service de protection du patrimoine et ont adopté une directive réglant la procédure de traitement des infrastructures et bâtiments existants. Pour les CFF, ce service a une fonction relais car il commande des expertises, rédige des documents de référence et collabore avec la Fondation CFF Historic pour assurer la conservation des

Pourvue d'une halle centrale claire et de deux ailes inspirées de l'art nouveau allemand, la gare de Lausanne fait partie des plus remarquables gares anciennes de Suisse

(photo M. Stollenwerk)

Der Bahnhof Lausanne gehört mit seiner lichten Haupthalle und seinen Seitenflügeln im Jugendstil zu den grossartigsten frühen Bahnhöfen der Schweiz. Er ist kürzlich erneuert worden, wobei Modernes und Altes vorzüglich harmonisieren (Bild M. Stollenwerk)



Les CFF sous 22 facettes différentes

Patrimoine suisse propose un voyage à la découverte d'un petit nombre de bâtiments ferroviaires. Le plus récent dépliant de la série «A la découverte du patrimoine architectural» présente 22 objets ferroviaires à travers des textes et des illustrations: des anciens bâtiments intelligemment rénovés, mais aussi de remarquables réalisations architecturales contemporaines. Ces objets représentent différentes époques, régions et affectations. Leur point commun: une grande qualité architecturale et, pour les bâtiments historiques, une rénovation exemplaire effectuée ces dernières années. La réalisation de ce dépliant a bénéficié du soutien des CFF. On peut le commander au secrétariat central de Patrimoine suisse par courrier postal: Patrimoine suisse, case postale, 8032 Zurich ou sur le site: www.heimatschutz.ch.

biens culturels mobiles (matériel roulant, affiches, documents historiques, uniformes). Les procédures de soumission obligatoire ainsi que la politique active et efficace, menée ces dernières années, pour encourager l'organisation de concours d'idées aident l'entreprise à trouver des aménagements de qualité optimale. Une grande attention est accordée aux aires et aux friches ferroviaires dont la reconversion pose des exigences particulières puisqu'elles deviendront des éléments clés des paysages et des sites de demain.

Malgré leur bonne volonté, les CFF ne peuvent pas éviter tous les conflits - leur service de protection du patrimoine le concède. Les installations de protection contre le bruit peuvent modifier considérablement l'aspect de structures existantes et leur intégration au site ou au paysage peut s'avérer délicate. Par conséquent, la pesée des intérêts entre les besoins des riverains et la protection du site ou du paysage exige un examen minutieux qui doit déboucher sur une solution judicieuse. Ainsi, le service de protection du patrimoine travaille en étroite collaboration avec la direction du programme de protection contre le bruit et des procédures spéciales ont pu être développées.

Architecture contemporaine et continuité

Les CFF ont le souci d'une architecture et d'un urbanisme de qualité. Cette caractéristique fait d'ailleurs partie de l'image de marque de l'entreprise. Les nouveaux projets sont étudiés avec le plus grand soin et le patrimoine architectural bénéficie d'un traitement respectueux. Les constructions nouvelles, par exemple les passerelles des gares de Bâle et Berne ou la nouvelle gare de Zoug sont l'aboutissement d'un travail de planification très sérieux. Cependant, les gares ne

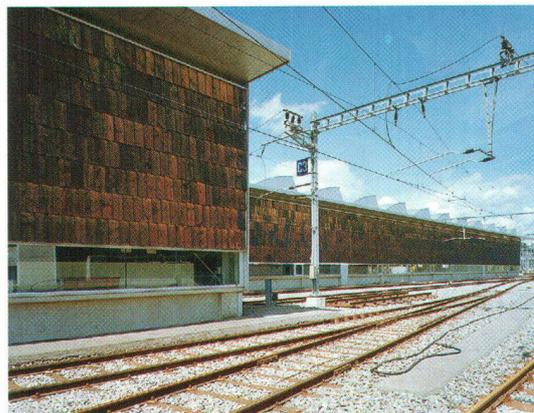


Les architectes Lussi+Halter viennent d'achever la réalisation du restaurant du personnel des CFF de Tannwald, en bordure des voies de la gare d'Olten. Cet édifice simple d'un étage s'intègre bien dans le paysage ferroviaire et son aménagement intérieur crée une ambiance chaleureuse

(photo M. Stollenwerk)

Von Lussi + Halter stammt das soeben fertig gestellte SBB-Personalrestaurant Tannwald am Gleisfeldrand des Bahnhofs Olten. Der schlichte einstöckige Bau fügt sich gut in die Umgebung und seine Ausstattung sorgt für warme Behaglichkeit (Bild M. Stollenwerk)

sont pas les seuls édifices posant des exigences élevées. Les bâtiments utilitaires bénéficient également de la plus grande attention. Les postes d'aiguillage de Bâle et Zurich ou le centre d'entretien de Genève sont emblématiques. Sur le plan international, les CFF jouent également un rôle précurseur en matière d'aménagement. Le Brunel Award qui récompense des réalisations remarquables au niveau mondial dans le domaine de l'architecture et du design ferroviaires leur a été attribué à plusieurs reprises. Les édifices construits ces dernières années ne sont pas seuls à témoigner du sens de la qualité à l'honneur aux CFF. Les ouvrages réalisés depuis la création de l'entreprise en 1902 ne sont pas en reste. A commencer par les remarquables gares de Zurich, Bâle, Genève, Lausanne, Saint-Gall, etc... construites au début du XXe siècle, puis les réalisations architecturales moins connues des années 1960 et 1970 (gare de Zurich-Altstetten, centre de formation Loewenberg de Morat, etc...), les gares nouvelles ou modernisées de la fin du siècle dernier (gare de Lucerne, Zurich-Stadelhofen, gare principale de Zurich, etc...). Entrent naturellement également dans cette catégorie les grandioses ouvrages d'art des ingénieurs: ponts, tunnels et tracés ferroviaires qui font aujourd'hui partie intégrante de notre paysage et de l'histoire des techniques. La question de leur avenir préoccupera certainement longtemps encore les CFF et Patrimoine suisse - bien après l'inauguration du tunnel de base du Saint-Gothard...



Le centre d'entretien de Genève réalisé en 1999 par les architectes Richter & Dahl Rocha près de la gare Cornavin de Genève est une halle enjambant cinq voies. Il sert à l'entretien des trains pendulaires. Les façades de tavillons rappellent les dépôts de locomotives d'autrefois

(photos M. Stollenwerk)

Im 1999 entstandenen Wartungszentrum von Richter & Dahl Rocha beim Bahnhof Genf Cornavin werden über fünf Geleise die Neigezugskompositionen gewartet. Die diskrete Schindelverkleidung erinnert an frühere Lokomotivdepots

(Bild M. Stollenwerk)