

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

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 50 (1977)

Heft: 1: Tür und Tor = Portes et buts = Porte e portali = Doors and gateways

Artikel: Das Bahnhoftor = Le portail de la gare

Autor: Stutz, Werner

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-773071>

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: 13.03.2025

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

Die Zerstörung der überragenden Kuppel des Bahnhofs Luzern durch den Brand von 1971 lässt den Portalbogen nun besonders monumental zur Wirkung kommen. Photo W. Studer

Depuis qu'un incendie a détruit en 1971 la coupole qui surmontait la Gare de Lucerne, l'arche qui domine l'entrée semble encore plus «monumentale»

La distruzione della cupola della stazione di Lucerna in seguito all'incendio del 1971 ha riproposto in tutta la sua monumentalità il portale ad arco dell'edificio

The destruction of the cupola of Lucerne station by fire in 1971 revealed the full monumentality of the entrance arch below it



Das Bahnhofstor Le portail de la gare

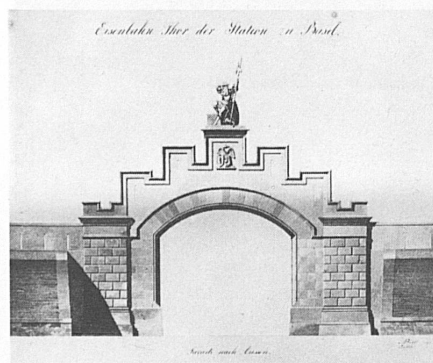
Die Eisenbahn war eine der wichtigen Schöpfungen des vergangenen Jahrhunderts. Sie löste die Postkutsche als Verkehrsmittel ab, war schneller, für jedermann erschwinglich und wurde auch von der aufstrebenden Industrie sofort rege benützt. Es kam ab 1847 zu einschneidenden Eingriffen in unsere Landschaften und Siedlungsbilder. Die Erschließung des Bahnhofes, des neuen Verkehrszentrums, vollendete in vielen Schweizer Städten die in der Regenerationszeit (1830–1838) begonnene

Schleifung der mittelalterlichen und barocken Stadtbefestigung, denn Stadtgräben wurden in Bahnhofzufahrten umgestaltet und Stadttore dem Verkehr zum Bahnhof geopfert. An ihrer Stelle übernahm jetzt der Bahnhof die Funktion als Tor sowohl zur Stadt als auch zur Fremde. Für den ersten Französischen Bahnhof (1845) in Basel, der damals innerhalb der Stadtbefestigung beim St.-Johann-Tor lag, baute der Basler Architekt Melchior Berri ein Eisenbahntor, durch das die Französische Ostbahn in die Bahnhöf-

anlagen einfuhr. Es wurde bewacht und in der Nacht mit einem Fallgitter geschlossen. Ebenfalls am Bahnhofplatz, dem neuen «Entrée» in den Stadtraum, wollten die Architekten und Bahngesellschaften den Haupteingang mit dem Arsenal der Stil- und Bauformen der Vergangenheit, die ihnen damals zur Verfügung standen, ästhetisch betont gestalten, wie dies, zwar weniger ausgeprägt, bei den früheren städtischen Posthöfen geschehen war (Basler Hauptpost, 1852/53 von Johann Jakob Stehlin d. J. erbaut).

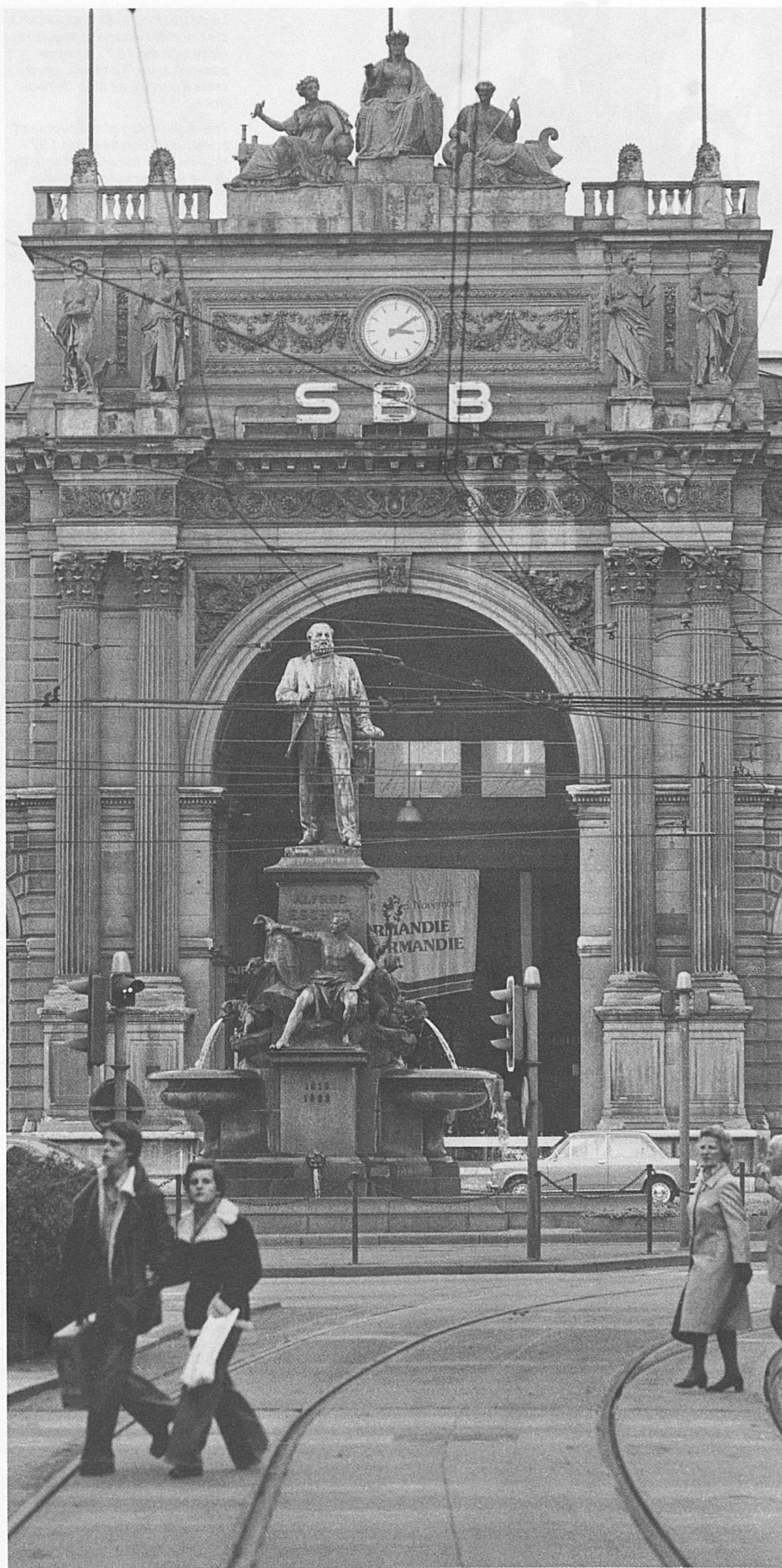
Entwurf von Melchior Berri für das «Eisenbahn Thor der Station zu Basel», 1844. Erst nach heissen Debatten im Basler Grossen Rat wurde der Eisenbahn Strassburg–Basel, der ersten auf Schweizer Boden, gestattet, ihren Bahnhof innerhalb der Stadtmauern zu errichten. Die Einfahrt musste jedoch durch ein Tor gesichert werden, das allnächtlich geschlossen wurde. Als eine der letzten Schweizer Städte hielt Basel bis 1850 an der Torsperre fest. Nach Verlegung des Bahnhofs wurde das Tor Mitte der 1860er Jahre abgebrochen. Staatsarchiv Basel

Esquisse de Melchior Berri pour le «portail de la station de chemin de fer à Bâle», 1844. Ce n'est qu'après de longs débats passionnés que le Grand Conseil de Bâle autorisa le Chemin de fer Strasbourg–Bâle, le premier en territoire suisse, à construire sa gare à l'intérieur des murs de la ville. Toutefois, l'entrée devait être gardée par une porte, que l'on fermait la nuit. Bâle fut une des dernières villes de Suisse à maintenir cette fermeture; elle fut abolie en 1850. Mais la porte ne fut démolie qu'une quinzaine d'années plus tard, quand la gare fut déplacée



Progetto di Melchior Berri per la «Porta ferroviaria della stazione di Basilea», 1844. Solo dopo roventi dibattiti nel Gran Consiglio basilese fu concesso alla gestione della Ferrovia Strassburgo–Basilea (la prima in territorio svizzero) di costruire la sua stazione all'interno delle mura della città. L'entrata della linea doveva però essere sbarrata da una porta che rimaneva chiusa durante la notte. Fra le città svizzere, Basilea fu una delle ultime ad abrogare la chiusura della porta che rimase in vigore fino al 1850. Dopo l'avvenuta dislocazione della stazione, la porta venne abbattuta

Melchior Berri's project for the "Railway gate of the station at Basle", 1844. It was only after heated debates in the Grand Council at Basle that the Strasbourg–Basle Railway, the first to run on Swiss soil, was allowed to erect its station inside the walls of the town. The entrance, however, had to be by way of a gate that could be closed every night. Basle was one of the last Swiss towns to close its gates nightly, abandoning the custom only in 1850. The railway gate was demolished in the middle of the eighteen-sixties, when the station had already been moved



Schon 1837/38 wurde zum Beispiel in Deutschland «ein Portal mit Türmen, um den Anfang einer Weltstrasse... architektonisch zu charakterisieren», in das Bauprogramm für einen Bahnhof aufgenommen.

Emil Moser und Wilhelm Schürch gestalteten den Haupteingang des Bieler Bahnhofes (1918–1923) mit sechs dorischen Säulen als mächtige Tempelfront, die stark an das klassizistische Bahnhöftor am Bahnhof Euston in London erinnert, das 1837 von Philip Hardwick erbaut und 1964 abgebrochen wurde.

Der Zürcher Hauptbahnhof (1865–1871) besitzt als optischen Endpunkt der Bahnhofstrasse ein Triumphtor nach römischem Vorbild, ähnlich wie die Brüsseler Gare du Midi (1863/69). Der Architekt Jakob Friedrich Wanner und der Bauherr Alfred Escher, Präsident der Nordostbahn und seit 1871 auch der Gotthardbahn, wollten es als «Tor zum Gotthard» und gleichzeitig als Triumphtor der Technik und des Verkehrs verstanden wissen, denn der Figureschmuck verkündet die Pionierleistung der Nordostbahn und ihre Rolle als Förderin von Handel und Wirtschaft mit dem südlichen Nachbarlande. Ein solcher formal ausgedrückter Glaube an den zivilisatorischen Fortschritt weist eine Parallele auf bei den Welt-, Landes- und Gewerbeausstellungen im 19. Jahrhundert, wo die Haupteingänge oft als «Siegstore der blühenden Industrie» ausgebildet waren. Die von Albert Pfister entworfene Industriehalle der Schweizerischen Landesausstellung von 1883 in Zürich zeigt einen triumphbogenartigen Eingang mit dominantem, halbkreisförmigem Portalbogen, der von Türmen flankiert wird. Nicht wie hier in Holz, sondern in Glas, Eisen und schwerem Mauerwerk ausgeführt, hat dieses Eingangsmotiv beim Basler Hauptbahnhof, 1907 nach Plänen von Emil Faesch und Emanuel La Roche am Centralbahnplatz vollendet, eine Nachfolge gefunden.

Heute gibt es für den Bahnreisenden kaum mehr das Stadttorerlebnis. Beim neuen Berner Bahnhof fehlt ein architektonisch gestalteter Eingang. In Zürich, Baden, Luzern und Basel kann der Fussgänger nicht mehr über den Platz zum Bahnhöfeingang schreiten, sondern muss, von der Oberfläche verbannt, durch Tunnels seinen Weg zur Schalterhalle suchen. Nur der Bieler Bahnhofplatz ist noch nicht völlig von Haltestellen, Signalen und Verkehrstafeln überstellt und lässt das Bahnhofgebäude sich in seiner Wirkung entfalten.

Werner Stutz

Als «Tor zum Gotthard» und gleichzeitig Triumphtor der Technik und des Verkehrs wollte man das Portal des 1865–1871 erbauten Zürcher Hauptbahnhofs verstanden wissen. Es bildet den optischen Endpunkt der Bahnhofstrasse. Photo Giger SVZ

Le portail de la Gare centrale de Zurich, construite en 1865–1871, devait être non seulement «la porte du Gotthard», mais aussi l'arc de triomphe de la technique et du trafic. Il clôt la perspective de la Bahnhofstrasse

Il portale della stazione centrale di Zurigo, costruito negli anni 1865–1871, voleva essere ad un tempo «Porta verso il Gottardo» e porta trionfale della tecnica e dei traffici. Esso rappresenta lo sfondo ottico della Bahnhofstrasse

The portal of Zurich main station, built in 1865–1871, was meant as a "Gateway to the Gotthard" and at the same time as a triumphal arch of technology and communications. It forms the optical backdrop of the Bahnhofstrasse



Le portail de la gare

Le chemin de fer est une des grandes inventions du siècle passé. Plus rapide et à la portée de chacun, il a remplacé la diligence postale comme moyen de locomotion. L'industrie en a fait dès le début un usage intense. Aussi lui doit-on, à partir de 1847, de radicales modifications de nos paysages et de nos localités. A la fin de la Restauration, vers 1830–1838, on voit surgir les gares, centres modernes du trafic, qui mettent fin dans bien des villes de Suisse aux anciennes enceintes fortifiées datant du Moyen Age et de la Renaissance. Les fossés de jadis deviennent des voies d'accès aux gares, auxquelles on imole même les vénérables portes de ville. Pour entrer dans la cité comme pour en sortir, c'est la gare qui assume désormais la fonction de porte.

Pour la première Gare de France à Bâle, en 1845, qui se trouvait alors à l'intérieur des murailles fortifiées, près de la porte Saint-Jean, l'architecte bâlois Melchior Berri construisit un portail de fer par lequel le Chemin de fer français de l'Est pénétrait dans l'enceinte de la gare. Le portail était gardé et fermé la nuit par une grille. *Suite voir page 56*

Noch in den Jahren 1918–1923 gestalteten die Architekten E. Moser und W. Schürch den Haupteingang des Bieler Bahnhofs als mächtige Tempelfront. Photo P. Studer

Même à une époque récente (1918–1923), les architectes E. Moser et W. Schürch ont conçu l'entrée centrale de la Gare de Bienne comme une majestueuse façade de temple

Negli anni 1918–1923, gli architetti E. Moser e W. Schürch concepirono l'entrata principale della stazione di Bienne come una facciata monumentale di un tempio

As late as 1918–1923 the architects E. Moser and W. Schürch designed the main entrance of the station at Bienne as a massive temple façade

Doppelseite: Das Eingangsmotiv der Industriehalle an der Schweizerischen Landesausstellung von 1883, ein dominanter halbkreisförmiger Portalbogen, flankiert von Türmen, fand 1907 im Basler Bahnhof am Centralbahnplatz eine Nachfolge. Photo Giger SVZ

Double page: La Gare centrale de Bâle, de 1907, est une réplique du décor de l'entrée de la Halle de l'industrie à l'Exposition nationale suisse de 1883: un arc de triomphe où domine une arche semi-circulaire flanquée de tours

Pagina doppia: Il motivo posto all'entrata del padiglione industriale dell'Esposizione nazionale svizzera del 1883, un imponente portale a semicerchio fiancheggiato da torri, venne imitato nel 1907 allorché venne ultimata la stazione di Basilea sul lato della Centralbahnplatz

Double page: The entrance motif of the hall of industry at the Swiss National Exhibition of 1883 was a dominating semicircular arch flanked by towers. It was copied in 1907 in the Centralbahnplatz station in Basle



Der Kluge r



ist im Zuge

BUFFE



TAXI

TAXI

significance, partly because artillery began to make the protection offered by walls illusory. The political equality of town and country and the expansion of the towns beyond their former bounds also sapped the old symbolic meaning of the gate. Nine out of every ten of them were demolished.

A few famous gates are still preserved in the bigger towns, and a surprisingly large number of handsome gates have survived in smaller towns, where many different considerations led to their being spared. A selection from them is presented here.

Avenches/Aventicum, Vaud

It is not without hesitation that we list Avenches among the small country towns, for between A.D. 70 and 260 it was the capital of the Roman province of Helvetia and had 20 000 inhabitants. A circular wall nearly four miles long with 73 towers and four main gates enclosed the camp and settlement. Not much of all this has survived, for the Roman buildings were used as a source of building material in the Middle Ages and later. The ruins of the East Gate, once a building 125 ft. long and 92 ft. deep with a passage for wagons and gates for pedestrians, were conserved in the nineteen-thirties.

Moudon, Vaud

In the Canton of Vaud, formerly subject to Berne, the town fortifications were dismantled more radically than elsewhere in the past century, and if the town gate of Moudon escaped this fate it is no doubt only because it happened to have a double function—that of a fortification and of a bell-tower for the 13th-century church of St-Etienne.

La Neuveville, Berne

The Porte de Rive, the southern gate of this small town on the Lake of Bièvre, used to lead directly to the harbour before the regulation of the Jura waterways and the building of the railways. It formed part of the town fortifications erected in the early 14th century by the Bishops of Basle.

Valangin, Neuchâtel

The tiny town came into existence at the beginning of the 13th century at the foot of a castle that defended the entrance to the Gorge of Seyon. Its gate tower was allowed to stand because the inhabitants decided as early as 1800 to let the main Neuchâtel-La Chaux-de-Fonds road pass to the south of the town.

Estavayer-le-Lac, Fribourg

The Porte de Camus takes the simplest form a town gate can have: a mere opening in the wall, roofed over and equipped with a so-called murder-hole for pouring boiling pitch and the like.

St-Ursanne, Berne

The little Jurasian town on the River Doubs is the only Swiss town left that can be entered solely through gates. The bridge gate is dated 1522, the other two, dedicated to St. Peter and St. Paul, are from the 16th and 17th centuries.

Waldenburg, Basle

The Obertor or upper gate of this barrier town on the pass road over the Oberer Hauenstein escaped the wave of demolition about 1830 because the main road had been moved down into the bed of the valley.

Liestal, Basle

Liestal was founded and fortified by the Froburg family in the 13th century on the way to the newly opened Gotthard Pass. The lower gate was sacrificed to road traffic last century, the upper gate was luckily spared the same fate. The paintings date from 1949/1972.

Sempach, Lucerne

This little town has had its charter as a market town since 1235. It served the Habsburgs as a fortified station on the Gotthard Road. The Sursee Gate on the north side of the town was removed in 1865; the Lucerne Gate was kept, but a breach was made in the row of houses previously connected to it. The mural was done in the early 20th century.

Laupen, Berne

In the 12th century the Zähringer dynasty walled in the settlement that had grown up below the castle built

in 930 to guard the bridges over the Rivers Saane and Sense. Roads to Berne, Fribourg and Morat ran out of three gates. Only the Fribourg gate has survived.

Hauptwil, Thurgau

This is not a real town gate but the original entrance to the "New Castle" which was built in Hauptwil, between Bischofszell and Gossau, by the Gonzenbachs, a family of linen-weavers, in 1664.

Ilanz, Grisons

The Obertor, a gate in this "first town on the Rhine", bears the arms of the Cantons of Zurich and Berne on its inner side, reminders of the close connections the town maintained with these two Protestant cantons in the early 18th century.

Stein am Rhein, Schaffhausen

The original fishing village became a town in 1267 and initially had four gates. The Obertor and Untertor, upper and lower gates, are still preserved. The Untertor was destroyed on February 22, 1945, by American bombers, but was rebuilt in its original form.

Mellingen, Aargau

The little town on the River Reuss was founded by the Kyburg family in 1240 and was important to the Confederates in the Old War of Zurich because it commanded the river traffic. From the Reuss Gate, which was widened instead of being demolished in 1928, the eye wanders down the main street to the Lenzburg Gate.

Le portail de la gare

Suite de la page 39

Les architectes et les compagnies de chemins de fer avaient également conçu esthétiquement l'entrée principale sur la place de la Gare, qui donnait accès à la ville. Ils avaient eu recours au style et aux formes dont on disposait alors et que l'on retrouve, mais à une échelle plus modeste, dans les anciennes cours des hôtels des postes, notamment à la Poste centrale de Bâle, construite en 1852/53 par Johann Jakob Stehlin fils. Déjà en 1837/38 on avait, entre autres en Allemagne, incorporé dans le plan de construction d'une gare «un portail flanqué de tours, pour caractériser par l'architecture le point de départ d'une voie universelle...».

Emil Moser et Wilhelm Schürch édifièrent l'entrée centrale de la Gare de Bièvre (1918–1923) comme une majestueuse façade de temple, avec six colonnes doriques, qui rappelle beaucoup le portail néo-classique de la Gare d'Euston à Londres, construit en 1837 par Philip Hardwick et démoli en 1964.

La Gare centrale de Zurich (1865–1871) clôt la perspective de la Bahnhofstrasse par un arc de triomphe de style romain, semblable à celui de la Gare du Midi à Bruxelles (1863–1869). L'architecte Jakob Friedrich Wanner et le constructeur Alfred Escher, président du Chemin de fer du Nord-Ouest comme aussi, dès 1871, du Chemin de fer du Gothard, désiraient qu'il fût non seulement «la porte du Gothard», mais aussi l'arc de triomphe de la technique et du trafic modernes; les figures symboliques qui le décoraient proclamaient l'œuvre de pionnier du Chemin de fer du Nord-Ouest et son rôle de promoteur du commerce et de l'économie avec le pays voisin du Sud. Cette foi dans la mission civilisatrice du progrès, exprimée architectoniquement, se manifesta également dans les nombreuses expositions universelles, nationales, artisanales, du XIX^e siècle, dont les entrées principales symbolisaient les arcs de triomphe d'une industrie florissante. L'entrée de la halle de l'industrie à l'Exposition nationale suisse de Zurich en 1883, conçue par Albert Pfister, a la forme d'un arc de triomphe où domine une arche semi-circulaire flanquée de tours. Ce même motif fut repris en 1907 à la Gare centrale de Bâle, mais cette fois en verre, en fer et en maçonnerie, au lieu de bois, selon les plans d'Emil Faesch et d'Emanuel La Roche.

Le voyageur d'aujourd'hui ne connaît plus que bien rarement la solennité des portails de gare. La nouvelle Gare de Berne n'a pas d'entrée monumentale. A Zurich, Baden, Lucerne, Bâle, Lausanne, le piéton ne traverse même plus la place de la Gare, il s'engage dans des passages souterrains qui le mènent à la halle des guichets. Seule la Gare de Bièvre conserve une certaine majesté grâce à une place que les stations d'autobus, les poteaux indicateurs et les panneaux de signalisation n'ont pas encore totalement défigurée.

Berne und der heilige Vinzenz

Ausstellung im Historischen Museum Bern bis 11. April

Die Ausstellung weist auf das vielschichtige, komplexe Verhältnis Berns zu seinem Stadtheiligen, dem hl. Vinzenz von Saragossa († 303). Berns Beziehung zu dem in der ganzen Christenheit hoch verehrten Heiligen reicht bis in die Zeit der Stadtgründung im 12. Jahrhundert zurück. Bereits die erste, 1224 genannte Leutkirche war dem hl. Vinzenz geweiht. Unter seinem Schutz – wie schon der Name Vinzenz, das heisst Sieger, sagt – zogen die Berner 1339 in die Schlacht bei Laupen. Zu seiner Verherrlichung legten sie 1421 den Grundstein des Münsters, und zu seiner grösseren Ehre rechtfertigte der bernische Rat 1464 den Diebstahl der kostbaren Vinzenz-Reliquien, die «villich von Saragossa beschickung» nach Bern gelangt seien. In Chronikillustrationen, Glasgemälden, Teppichen und Antiphonarien fand der Vinzenz-Kult seinen bildlichen Ausdruck. Dementsprechend verkünden auch die Ende des 15. Jahrhunderts geprägten Berner Münzen die Gegenwart des Heiligen, der damit die Funktion des Landesheiligen übernahm. Die Tatsache, dass man den Heiligen in Verbindung mit dem Berner Wappen darstellte, verlieh ihm zugleich staatspolitische Bedeutung: der hl. Vinzenz als Sinnbild bernischer Staatsfrömmigkeit. Als dann 1528 die Reformation der Heiligenverehrung ein schlagartiges Ende bereitete, entstand die von der Obrigkeit gestiftete Staatskirche, deren «Liturgie» sich nun mit dem Berner Wappentier allein begnügen sollte. Dem historischen Eifer des 19. Jahrhunderts blieb es vorbehalten, über die konfessionellen Schranken hinweg den einstigen Stadtheiligen wieder zu entdecken. Diese «Rückkehr» des hl. Vinzenz diente zur Stärkung des patriotischen Bewusstseins. So hiess es anlässlich der Vollendung des Münsterturms 1893, jetzt sei «die Ehrenschild Berns an seine alte ruhmreiche Vergangenheit eingelöst» worden. Solcher vaterländischen Rehabilitierung folgte im 20. Jahrhundert schliesslich jene künstlerische Aufwertung, welche den hl. Vinzenz zur Aufnahme gleichsam in die «ästhetische Kirche» berechtigte. Sie steht im Zusammenhang mit der wiedergewonnenen Wertschätzung spätmittelalterlicher Kulturgüter.

F. Bächtiger

