

Kleine Ausstellung - grosser Bahnhof

Autor(en): **Schläppi, Christoph**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk, Bauen + Wohnen**

Band (Jahr): **90 (2003)**

Heft 1/2: **Schulhäuser = Ecoles = Schools**

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-67057>

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.

Kleine Ausstellung – Grosser Bahnhof

Während inmitten der Alltagshektik am Berner Bahnhof das so genannte Empfangsgebäude umgebaut wird, widmet die Stadt- und Universitätsbibliothek dem Komplex in aller Stille eine kleine, aber anregende Ausstellung. Unter dem Titel «Stadtbahnhof-Bahnhofstadt» feiert diese die Umwandlung der Schweizerischen Centralbahn und Nordostbahn zu den SBB vor genau einem Jahrhundert. Ein Veranstaltungsprogramm, in welchem nebst Podiumsdiskussionen und Vorträgen auch Yasmina Rezas Theaterstück «Ein Mann des Zufalls» und Charles Zbindens filmische Dokumentation des Bahnhofneubaus 1957–74 gezeigt werden, begleitet den Anlass.

Die von Peter Röllin konzipierte und von Stacy Müller gestaltete Schau, welche das langgezogene Foyer der StUB mit Coupés in eine Art Eisenbahnwagen verwandelt, legt ihr Material auf unspektakuläre Weise dar, mit einer dem knappen Platz angemessenen Auswahl an Exponaten, interessanten Gegenüberstellungen und präzisen Kommentaren, besonders auch in der begleitenden, schön aufgemachten Gratisbroschüre. Gleich beim Eingang wird die historische Klammer aufgespannt – mit der Gegenüberstellung dreier erstmals gezeigter Originalpläne von Maring und Pressel für das erste Bahnhofgebäude 1858 und eines Modells des modernen Berner Niederflur-Gelenktranzugs Be 4/8 (beide aus dem Verkehrshaus Luzern). Den Wandel der SBB vom Kronjuwel des eidgenössischen Service Public zum marktorientierten Musterknaben dokumentieren ein Werbeplakat aus den 1990er-Jahren und ein gegenüber aufgehängtes Plakat über die «4 Grundpflichten» der SBB, Mitte des 20. Jahrhunderts.

In dieser Art geht es in mehreren thematisch geordneten Kojen weiter. Bücher und andere Vitrinenobjekte, in verschiedenen Formaten reproduzierte Fotos und Grafiken, allerhand originale Drucksachen aus der unlängst eröffneten neuen

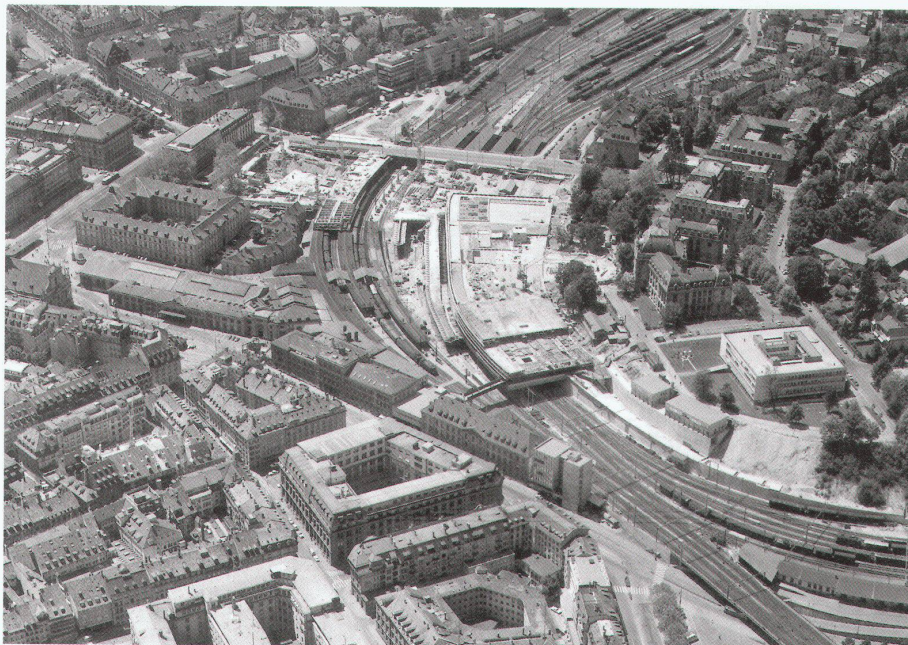


Bild: Infothek SBB

Auch eine Bahnhofsgeschichte: der neue Berner Bahnhof wächst stadtwärts. 27. Juni 1963.

Infothek der SBB am Bollwerk etc. sind zu einem Musée Sentimental kombiniert, in welchem weder Nostalgie und Lokalkolorit (Bahnhofbuffet, Loeb-Egge...) noch planerisches Faktenmaterial fehlen. Ein eingehendes Kapitel, das der Ausstellung auch den Namen gegeben hat, ist der Wechselwirkung zwischen der Stadt und dem Transportmedium gewidmet, dessen gigantischer Erfolg bereits die Kalkulationen der Pioniere über den Haufen warf. Sofort zog der neue Magnet Bahnhof das Geschäftszentrum Berns an die Westseite der Altstadt; de facto wurde die Spitalgasse zur Bahnhofstrasse. Statt mit dem sattsam bekannten Lamento über den Abbruch des Christoffelturms wird das Publikum mit Unterlagen konfrontiert, welche eindrücklich dokumentieren, wie die Eisenbahn in der oberen Altstadt die Bodenpreise steigen und die Kassen klingeln liess.

Sowohl was die Geschichte des Bahnhofs Bern, wie auch was die Geschichte der SBB oder ganz allgemein der Eisenbahnen und ihrer Atmosphären anbelangt, fordern die gebotenen Informationen zur Interpretation, ja zur politischen Diskussion heraus. Allein der eingangs erwähnte, an der Ausstellung als Video gezeigte Film schreit nach kritischer Lektüre: Voller Stolz auf das logistische Meisterwerk des 1974 eingeweihten Bahnhofumbaus hatten die Erbauer offensichtlich vergessen, die Anlage aufwärtskompatibel, d. h. weiterentwickelbar zu gestalten. Dass während der Bauzeit der Verkehr lückenlos aufrecht erhalten werden konnte, ist aufgrund der heutigen Probleme mit dem damaligen Neubau ein bescheidener Trost. Und geradezu bestürzend ist der Anblick

all jener Bauten und Anlagen des 19. Jahrhunderts, die der vermeintlichen Zukunft als Opfer dargebracht wurden. Der Verlust insbesondere der Promenade auf der Schanze muss heute mit Bypass-Operationen und jeder Menge architektonischer Kosmetik kompensiert werden.

So bietet die Ausstellung viele implizite Aussagen zu diesem grossen städtebaulichen Dilemma, das Bern seit dem 19. Jahrhundert verfolgt. Es ist vielleicht müssig, zu diskutieren, ob der Bahnhof irgendwann vor oder nach dem zweiten Weltkrieg hätte an die Laupenstrasse oder noch weiter nach Westen verlegt werden müssen. Aber gewiss liefert das präsentierte Material Grundlagen zum Verständnis, weshalb rund um den Berner Bahnhof jenes Chaos herrscht, das noch keiner der zahlreichen Ausbauten in den Griff bekommen hat, das aber immer auch der Lebensnerv der Stadt war.

An der Ausstellung sind vor allem Zeitpunkt und Anlass zu hinterfragen – die Triumphe (Expo) und Katastrophen der SBB (ETCS, NEAT-Finanzierung) in diesem Jahr haben das nicht gerade euphorisch gefeierte Jubiläum ohnehin vergessen lassen. Man wünscht sich, dass längst gefallene Entscheide aufgrund des historischen Materials zum öffentlichen Diskussionsthema hätten werden können. Man vermutet, dass genauere Kenntnisse der historischen Grundlagen zu einem erfreulicheren Ausgang der gescheiterten Architekturwettbewerbe für Bahnhofplatz und Gleisüberbauung West hätten beitragen können. Man hofft, dass die noch immer nicht geklärte Neugestaltung von Bahnhofplatz und Christoffelunterführung von der stimulierenden Wirkung der Aus-

stellung profitieren möge. Und man träumt, was gewesen wäre, wenn der laufende Masterplan nicht ein – sagen wir's beschönigend: work in progress, sondern ein Gesamtkonzept hätte sein können.

Die Ausstellungsmacher haben es sich taktvoll verkniffen, die somit treffendste Metapher für alle Berner Bahnhofsgeschichten aufzulegen: Mani Matters «Lied vo de Bahnhöf, wo dr Zug gäng scho abfahren isch oder no nid isch cho.» Das melancholische Sentiment und das kleine Bauchweh, das die Einheimischen beim Gedanken an ihren Bahnhof befällt, weichen angesichts des Hors d'oeuvres in der Stadtbibliothek enormem Appetit auf grosse Ausstellungen zum Thema der Schweizer Bahnen im 20. Jahrhundert.

Christoph Schläppi

Bis 29. März 2003; Öffnungszeiten: Mo bis Fr, 8 bis 20 Uhr;
Sa 10 bis 12 Uhr. Führungen auf Anfrage: Tel. 031 320 32 87

Ausstellung Alexandre Sarrasin

Im Vorspann des reichhaltigen und sorgfältig edierten Ausstellungskataloges wird das Werk von Alexandre Sarrasin chronologisch zwischen Robert Maillart und Christian Menn positioniert. Während Maillart als epochenbildender Pionier des konstruktiven Eisenbetonbaus bezeichnet wird, darf Menn als Stilbildner des modernen, zeitgenössischen Brückenbaus gelten. Alexandre Sarrasins Karriere dauert über den gesamten Zeitraum hinweg und bildet gewissermassen die verbindende Klammer zwischen den beiden «Epochen».

Pionierzeit bis Spätwerk

Der 1934 über den Trient erstellte Pont du Gueuroz an der Verbindungsstrasse zwischen Martigny und Savan darf als eigentliches Gesellenstück von Alexandre Sarrasin bezeichnet werden. Die filigrane Brücke über das schroff abfallende Tobel präsentiert für die damals geltenden Rahmenbedingungen eine beispielhafte Lösung. Die tragende Struktur wird in ihre Einzelteile aufgelöst, um eine

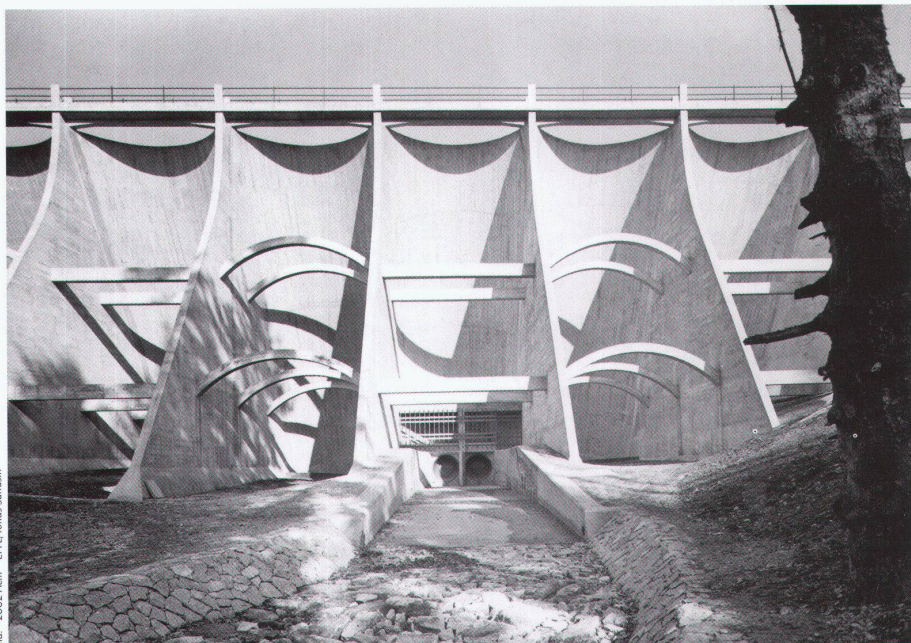


Bild: © 2002 Acem – EPH, Fonds Sarrasin

Staumauer «Faux-la-Montagne» (F), 1948, A. Sarrasin ing.

grösstmögliche Reduktion der Lasten auf dem Lehrgerüst zu erzielen. Der Brückenträger ist mit leichten Rahmenstützen auf dem durch Quersteifen stabilisierten Doppelbogen aufgeständert, ein flacher Bogen überwindet die Spannweite von rund hundert Metern. Maillart hat in den späten zwanziger Jahren ein ähnliches Konzept für Brückenbauten in den Bündner Alpen verfolgt.

Sarrasins Konstruktionen aus der Zeit vor dem zweiten Weltkrieg sind durch die Auflösung und Reduktion auf die tragenden Funktionen geprägt und erinnern in ihrer Gestaltung stark an Stahlbauten. Das Reduzieren des Material- bzw. Lastenaufwandes stand nicht nur in ästhetischer, sondern vor allem in ökonomischer Hinsicht klar im Vordergrund. Ganz anders dann in den späten sechziger und siebziger Jahren. Aus arbeitsökonomischer Hinsicht gewinnt die einfache, rationelle Erstellung der Tragstruktur massgeblich an Bedeutung. Der 1972 in Zusammenarbeit mit seinem Sohn Philippe erstellte Pont Bousy steht stellvertretend für das Spätwerk von Alexandre

Sarrasin. Typischerweise wird hier der Übergang zwischen Stützen und (Fahrbahn)-Platte nicht mehr durch pilzförmige Stützenköpfe oder Vouten, sondern durch ein orthogonales Zusammenfügen der Teile gelöst. Der Kraftfluss wird nicht mehr explizit offengelegt, sondern verschwindet unsichtbar in die Armierungsstruktur im Inneren des Betonvolumens.

Ingenieur und Eisenbetonspezialist

Dem Schaffen von Alexandre Sarrasin wird man durch den alleinigen Verweis auf zwei exemplarische Brückenbauten keineswegs gerecht. Neben Brückenprojekten – in der gesamten beruflichen Tätigkeit sind über dreihundert entstanden – zeichnet Sarrasin für verschiedene Infrastrukturbauten wie etwa Tunnels und Galerien verantwortlich. Besondere Erwähnung verdienen dabei die verschiedenen Projekte für den Bau von Staumauern. Anders als bei den im Alpenraum verbreiteten Massenmauern zerlegt Sarrasin auch hier die Konstruktion in ihre Einzelteile. Der Mauer-