

Zeitschrift: Werk, Bauen + Wohnen
Herausgeber: Bund Schweizer Architekten
Band: 90 (2003)
Heft: 12: Bahnhöfe = Gares = Railway stations

Artikel: Bahnhof und Passage
Autor: Dosch, Leza
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-67166>

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: 04.02.2026

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

Bahnhof und Passage

Leza Dosch Der Bahnhof ist nicht mehr das, was er einmal war. Seine reale Bedeutung sank mit der zunehmenden Konkurrenzierung der Eisenbahn durch Automobil und Flugzeug. Auf dem Lande wurde er zum Gegenstand architekturgeschichtlicher Forschungen, die sich mit Fragen der Typenbildung und regionaler Ausformungen beschäftigen. In grösseren Städten jedoch konnte der Bahnhof dank neuer Aufgaben etwas von der Dynamik der Belle Epoque zurückgewinnen. Förderlich für den Aufstieg ist die zentrale Lage innerhalb des Stadtganzen. Und ins 19. Jahrhundert reichen die Wurzeln der Verbindung von Bahnhof und Handel zurück.

Bahnhöfe grösserer Städte sind Orte der Menschenansammlung und schon von daher populär. Die starren Pendlerströme des Alltags vermischen sich mit den individuellen Routen der Touristinnen und übrigen Reisenden. Das kurze Zusammentreffen auf engem Raum, das Eintauchen in die Menge machen jene Hektik aus, die so gerne als Puls des Urbanen gesehen wird. Kosmopolitisch erscheint die unterschiedliche geografische Herkunft der Passanten, aber auch die Anonymität als Schutz vor dem Privaten. Der Bahnhof ist in dieser Interpretation ein Symbol der pluralistischen Gesellschaft. Abfahrt und Ankunft stehen für persönliche Bewegungsfreiheit, aber auch für wirtschaftlich geforderte Mobilität. Auf emotionaler Ebene überlagern sich persönliche Erinnerungen des Abschieds und des Wiedersehens mit entsprechenden Sequenzen aus der Filmwelt. Nicht zuletzt dies trägt zum Mythos des Bahnhofs bei. Aber auch Menschen ohne Reiseabsicht zieht's oft zu den Leuten. Spontaner als in Flughäfen, informeller als bei sportlichen Anlässen kommen die Liebhaber kollektiver Begegnung im grossstädtischen Bahnhof auf ihre Rechnung.

Die Zeit der Bahnhöfe

Aus architekturgeschichtlicher Sicht kann der Hinweis nicht fehlen, dass «Bahnhof» eigentlich nicht nur das Aufnahme- oder Empfangsgebäude, sondern die

gesamte Bahnhofsanlage mit den Gleisen und allen Nebenbauten meint. Das Aufnahmegebäude als pars pro toto eignet sich zur Stilisierung. Weit besser jedenfalls, als wenn man die komplexe Struktur eines Bahnhofs kommunizieren wollte.

Dem zeichenhaften Kern galt 1978 denn auch die Hommage im Pariser Centre Pompidou mit dem pomposen Titel «Le temps des gares». Die Ausstellung wurde von der Staatlichen Kunsthalle Berlin übernommen und vom erweiterten, bildreichen Katalog «Die Welt der Bahnhöfe» begleitet.¹ Im Brennglas Bahnhof bündelt sich die Zeitgeschichte. Der Aufschwung des Eisenbahnbau im 19. Jahrhundert war eine Frucht der industriellen Revolution und des auf privatem Kapital beruhenden Wirtschafts- und Sozialsystems; die neuen Verkehrsstränge schlügen Schnesen in das Weichbild der Städte. Die sich damals durchsetzende Trennung von Ingenieurbau und Architektur zu eigenen Disziplinen spiegelt sich noch heute im Dialog der kühnen Bahnhofshallen mit den akademisch gestalteten Aufnahmegebäuden.

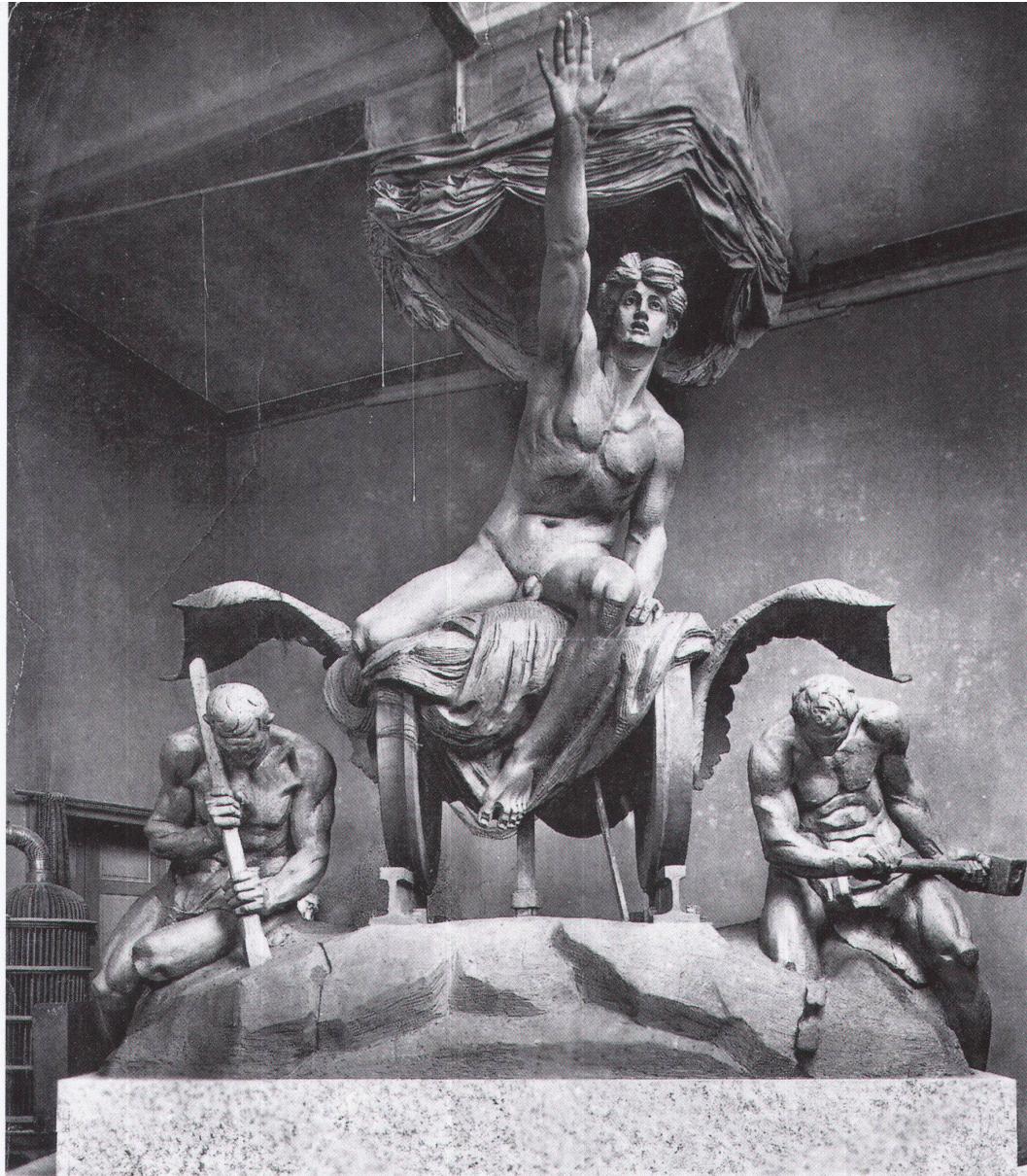
Der Bahnhof ist ein Thema der Literatur und der bildenden Künste. Aber auch vor Ort tragen Malerei und Skulptur zu seiner Ausschmückung bei. Dem Pathos der Architektur antworten mehr oder weniger einleuchtende, die Bauaufgabe verklärende Allegorien. Wandbilder stehen meist ganz im Zeichen des Fremdenverkehrs und sollten damit das Ihre zur Steigerung der Bahnfrequenz beitragen.

Nobler Handel

Parallel zur Entwicklung des grossstädtischen Bahnhofs verlief die Ausbildung des zweiten grossen Bautyps des 19. Jahrhunderts, der Passage. Auch sie, die überdachte Ladenstrasse des Detailhandels, setzt auf die Menschenmenge. Ihr Erfolgsrezept liegt in ihrem hybriden Charakter; als Vorläuferin des Warenhauses hat sie bis heute nichts von ihrer Faszination eingebüßt. Promenieren und Einkaufen – zwei Tätigkeiten, die nur am Rande miteinander zu tun haben müssten – werden zum einheitlichen Erlebnis überhöht. Über die Grundfunktion des Verkehrs und des Handels hinaus fordert

¹ Die Welt der Bahnhöfe, hrsg. vom Centre Georges Pompidou Paris, Jean Dethier, und der Staatlichen Kunsthalle Berlin, Berlin (West) 1980.

² Zitiert in: Johann Friedrich Geist: Passagen: ein Bautyp des 19. Jahrhunderts, München 1982 (4. Aufl.), S. 227.



Dreiergruppe von Richard Kissling (Modell); ehemals über dem Haupteingang des alten Luzerner Bahnhofs, um 1907. Der «Zeitgeist» zwischen zwei Arbeitern des Eisenbahnbaus. – Bild aus: Richard Kissling 1848–1919, Altdorf 1988



Ehemaliger Haupteingang des Luzerner Bahnhofs. – Bild: Kantonale Denkmalpflege Luzern, H.-Ch. Steiner

die Passage den Bürger zum Verweilen auf und gibt damit seinem allgemeinen urbanen Dasein einen Überbau, meinte Günther Bandmann mit Blick auf die Mailänder Galleria Vittorio Emanuele II.²

1865–67 nach Plänen des Architekten Giuseppe Mengoni am Domplatz ausgeführt, stellt die vierarmige Anlage den Höhepunkt der Bauaufgabe dar. Der Ehrengiz von Architekt und Bauherrschaft äussert sich darin, dass die Glaskuppel über dem zentralen Oktogon den Radius der Kuppel am Petersdom übernimmt. Politisch eröffnet sich zwischen Bild und Vorbild ein Wettstreit. Die Ornamentik mit dem lateinischen Kreuz aus dem Wappen des Hauses Savoyen und vielleicht sogar die Kreuzform der Passage selbst spielen auf den Einigungsprozess Italiens an, der den territorialen Interessen des Kirchenstaates zuwider lief.

Die Architektur der Galerie ist nobel, sie setzt sich mit ihren Läden und Cafés dezidiert gegen die proletarische Anspruchslosigkeit von Marktplätzen ab. Das von Privaten erstellte Bauwerk ging nachträglich in den Besitz der Stadt Mailand über. Die öffentlich zugänglichen Bereiche waren von Anfang an Gemeindeeigenum; als vornehme Laufflächen wurden sie mit Bodenmosaiken ausgestattet. Zur Attraktion der Passage gehörte auch die Beleuchtung mit 600 Gasflammen.

Stadteingang

Zurück zum Bahnhof. Monumentalstes Schweizer Beispiel des 19. Jahrhunderts ist der Hauptbahnhof in Zürich, der 1865–71 nach dem Entwurf Jakob Friedrich Wanners entstand. Seine architektonische und städtebauliche Bedeutung wurde schon von Peter



oben: Galleria Vittorio Emanuele II in Mailand, 1865–67. Blick in die Vierungskuppel.
Bild: Christoph Wieser

rechts: Halle der Grand Central Station in New York. Theatralisierung durch Lichteinfall.
Bild aus: Die Welt der Bahnhöfe, Berlin 1980



Meyer erkannt und später von Adolf Reinle gewürdigt.³ Der südwestlichen Hallenseite des Kopfbahnhofs ist das Aufnahmegebäude vorgelagert, dessen Hauptfront sich auf den weiten, ehemals unverstellten Bahnhofplatz ausrichtet. Die Abfolge wird durch Mittelrisalit und Seitenrisalite sowie durch hohe Erdgeschoss-Rundbögen im Sinne der Neurenaissance rhythmisiert. Alles kulminiert im Mittelrisalit, der mit seiner überhohen zentralen Arkade und der Attika zum Triumphbogen auswächst. Ähnlich wie das Triumphtor der Galleria Vittorio Emanuele II schafft er den Übergang von der überdeckten Halle zum offenen Platz. Städtebaulich zeigt er die Achse der Bahnhofstrasse an und wird damit das Eingangstor zum kumulierten Warenangebot der Innenstadt.

Verschiedene Anregungen ungeklärten Ausmasses konnte Wanner von den vorausgegangenen Wettbewerbsprojekten übernehmen. Auf Gottfried Semper gehen unter anderem wesentliche Elemente der Grundrissdisposition und die Halbkreisfenster der Bahnhofshalle zurück, die ihrerseits spätromischen Kaiserthermen nachempfunden sind. Sie belichten den riesigen Raum, der von einer offenen Eisenkonstruktion stüt-

zenfrei überdacht wird; als Einstieghalle nahm er die Gleise auf. Das ursprüngliche Raumprogramm sah Postbüros und Restaurants, aber kaum eigentlich bahnfremde Nutzungen vor. Gegen die Jahrhundertwende erweiterte sich das Angebot der Dienstleistungen in grösseren Schweizer Bahnhöfen sehr sachte um Kioske, Buchläden und Coiffeursalons.

Nachdem die Gleise in der Zürcher Bahnhofshalle schon 1897–1902 zurückversetzt worden waren, wurden sie 1929–33 noch weiter nach Westen geschoben und von einer neuen Konstruktion überdeckt. Damit und nach Ausräumung späterer Einbauten war die Voraussetzung für die jüngste Umnutzung der alten Bahnhofshalle zum Raum der Events geschaffen. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts begnügte sich der Zürcher Hauptbahnhof nicht mehr mit der Rolle eines Wegweisers zu den Einkaufsmöglichkeiten der Stadt. Unterirdische Erweiterungen machten ihn selbst zum Geschäftszentrum. Shop-Ville unter dem Bahnhofplatz sowie S-Bahnhof und zusätzliche Ladenpassagen verdichten sich zu einem weiträumigen Geflecht mit eigener Identität, das öffentlichen Verkehr und Handel zusammenfasst.⁴

Pathos

Ein Bahnhof wie jener von Jakob Friedrich Wanner in Zürich zeigt aber auch beispielhaft die Bedeutung, die der bildenden Kunst bei einem öffentlich exponierten Bau des Historismus zukommt. Höhepunkt des umfassenden Figurenprogramms ist die Dreiergruppe in Zink über dem Triumphtor, ein Werk des Stuttgarter Bildhauers Ernst Rau. Die sitzende, lorbeerbekränzte Helvetia hat die Rechte schützend erhoben, in der Linken hält sie ein Schild mit Schweizer Wappen. Flankiert wird Helvetia von zwei weiteren weiblichen Allegorien, die das Telegrafewesen und den Eisenbahnverkehr einerseits sowie die Schifffahrt anderseits verkörpern.

Einige Jahrzehnte später wird Richard Kissling, der Schöpfer des Altdorfer Telldenkmales, ein eisenbahnlisches Bildprogramm auf den Punkt bringen. Über dem heute als Spolie inszenierten alten Haupteingang des Luzerner Bahnhofs thront eine zentrale, diesmal aus Kupferplatten getriebene Dreiergruppe (1907). Der vorwärtsdrängende, nackte Jüngling auf geflügelten Eisenbahnräder personifiziert als «Zeitgeist» den technischen Fortschritt.⁵ Zielgerichtet wirkt hier die Geste der hoch erhobenen Rechten, die das Publikum emotionalisieren soll. Zwei gebückte Arbeiter mit Meissel und Hammer erinnern zu Füssen des Jünglings an die körperlichen Mühen des Bahnbaus und holen damit die Idealisierung auf den Boden gesellschaftlicher Realitäten zurück.

Die Bauherrschaft des Zürcher Hauptbahnhofs wurde von keinem Geringeren als dem Politiker, Unternehmer und «Eisenbahnbaron» Alfred Escher (1819–1882) vertreten. Der Mitbegründer der Schweizerischen Kreditanstalt war Präsident und treibende Kraft der

³ Peter Meyer: Bahnhofgebäude als architektonische Aufgabe, in: Schweizerische Bauzeitung 65, 21.6.1947, Nr. 25, S. 344–348; Adolf Reinle: Kunstgeschichte der Schweiz, Band IV, Frauenfeld 1962, S. 122–123; Othmar Birken: Bauen + Wohnen in der Schweiz 1850–1920, Zürich 1975, S. 139–146; Werner Stutz: Bahnhöfe der Schweiz. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg, Zürich/Schwäbisch Hall, 2. Aufl. 1983; INSA Inventar der neuere Schweizer Architektur 1850–1920, Bd. 10, hrsg. von der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Bern 1992, S. 304–306; Andreas Hauser und Werner Stutz: Jakob Friedrich Wanners Hauptbahnhof in Zürich, Hauptwerke der Schweizer Kunst, in: Kunst+Architektur in der Schweiz 48, 1997, Nr. 1, S. 82–85.

⁴ werk, bauen+wohnen 78/45, 1991, Nr. 3, S. 59–61.

⁵ Ikonographisch handelt es sich um eine Weiterentwicklung des antiken, Weizen bringenden Jünglings auf beflügeltem Wagen (Triptolemos); «Zeitgeist» – Hommage à Richard Kissling. Erster Teil, Katalog zur Ausstellung des Danioth-Rings, Altdorf 1988, S. 22.

Nordostbahn (NOB), später auch des Gotthardbahndirektoriums. Als NOB-Präsident hatte er dem Verwaltungsrat empfohlen, in Zürich Wanners Projekt ausführen zu lassen. Escher verfolgte aber auch die Arbeit der Bildhauer und Stukkateure, deren Entwürfe er sich vorlegen liess. Bereits wenige Jahre nach seinem Tod erhielt der machtbewusste Zentralist, gegen den sich demokratischer Widerstand erhoben hatte, ein Denkmal von Richard Kissling. An einem einzigartigen Ort vor dem Triumphtor des Zürcher Hauptbahnhofs gelegen, wiederholt das 1889 eingeweihte Werk die barocke Verbindung von Denkmal und Brunnen.

Konstruktivismus

Als Manifest gegen akademische Konvention tritt Mart Stams Gegenentwurf zum Bahnhof Genf-Cornavin auf, der 1925 in der avantgardistischen Zeitschrift «ABC – Beiträge zum Bauen» veröffentlicht wurde.⁶ Vorausgegangen waren als Marksteine schweizerischer Bahnarchitektur der Badische Bahnhof in Basel (1910–13) von Robert Curjel und Karl Moser und der St. Galler Hauptbahnhof (1911–13) von Alexander von Senger.

Stam erklärte die prämierten, historisierenden Entwürfe des ersten Genfer Wettbewerbs zu Gegenbeispielen – und damit auch jenen von Arnold Itten, an dem er selbst als Angestellter mitgearbeitet hatte. Als freier Publizist zeigte er nun eine langgestreckte, offene Struktur, die scheinbar nichts als Organisation sein wollte. Formal treten drei von unverhüllten Betonrahmen getragene Ebenen und ein darüber schwebender, geschlossener Baukörper hervor. Im zweiten Obergeschoss liegt der Zugang zu den Perrons; der Ankommende erlebt hier den freien Blick über die Stadt. Mit der unendlich langen Rampe, die Reisende ins erste Geschoss geführt hätte, schleicht sich aber doch wieder so etwas wie Pathos ein.

Der von Peter Meyer geforderten bescheidenen, dem Zweckbau angemessenen Sachlichkeit entsprach Stams Rhetorik nicht; sie musste es auch nicht. Ihr Zeichencharakter liegt in der Betonung der nackten Konstruktion. Die offene Struktur mit ihren verglasten Wänden wurde in der Rezeption ideologisch aufgefasst und zum Kennzeichen eines tatsächlich öffentlichen Baus überhöht. Als traditionalistisches Gegenbeispiel konnte schon bald der Bahnhof Zürich-Enge (1925–27) der Gebrüder Otto und Werner Pfister gelten. Seine abstrakten, aber eben doch noch beibehaltenen Arkaden und seinen steinernen Charakter gab man als Konzession an den Volksgeschmack aus.⁷

Nutzung als Programm

Umfassend wie kein zweites Schweizer Beispiel verband der Berner Bahnhof von Anfang an die Aufgabe eines Bahnhofs mit jener einer komplex ausgebildeten Passage. Das Projekt ging aus einem Wettbewerb des Jahres 1957 hervor und wurde 1965–74 realisiert; Architekten waren die Hochbauabteilung der SBB,



oben: Hauptbahnhof Zürich, 1865–71 von Jakob Friedrich Wanner.
Triumphtor mit Escher-Denkmal am Eingang zur Bahnhofstrasse (1963).
Bild: Fotoarchiv SBB Historic

unten: Hauptbahnhof Zürich, S-Bahnhof Museumstrasse, 1987–92.
Trix und Robert Haussmann, Steiger Partner Zürich. – Bild: Monika Nestler, Verscio

⁶ Werner Oechslin (Hg.): Mart Stam: Eine Reise in die Schweiz 1923–1925, ETH – Institut für Geschichte und Theorie der Architektur, Zürich 1991, S. 56–62.

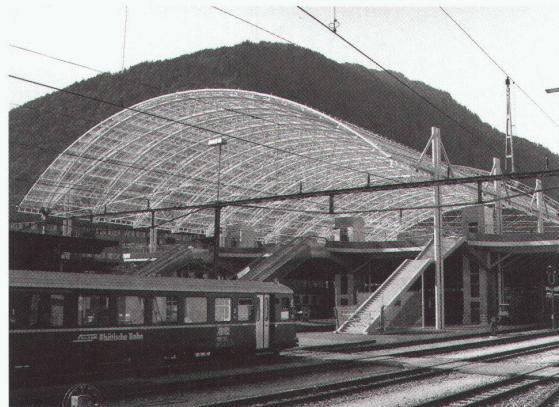
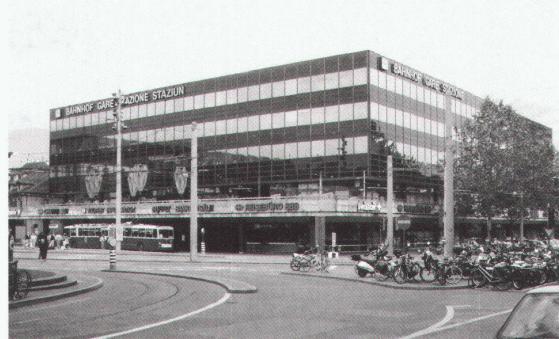
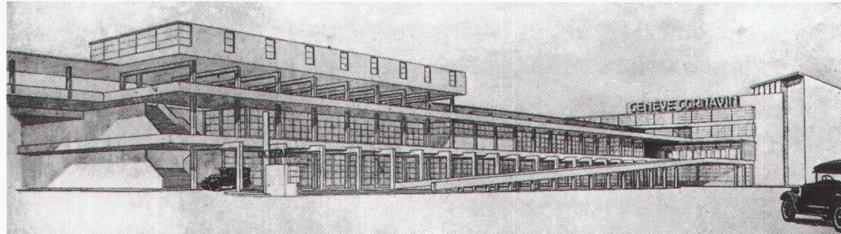
⁷ Dominique von Burg: Gebrüder Pfister. Architektur für Zürich 1907–1950, hrsg. in Zusammenarbeit mit der Kantonalen Denkmalpflege Zürich, Sulgen/Zürich 2000, S. 236–249.

Jean-Werner Huber, Walter Schwaar und Philipp Bridel.⁸ Zum Raumprogramm gehörten neben den Bahnbereichen Läden, Restaurants, Büros, Postbetriebe, Parkhaus und Busbahnhof. Durch die Überbauung der Gleise zog man die Stadt gleichsam über die Bahn anlagen hinweg. Negativ gesehen verunklärte sich dadurch die für traditionelle Bahnhöfe so typische leichte Orientierung. Etwas Gegensteuer gibt die Empfangshalle des dem Komplex vorgelagerten Aufnahmegebäudes.

In seiner direkten, unkaschierten Verdichtung ist der Berner Bahnhof auch heute noch von Interesse. Architektonisch gliedert sich die Gesamtanlage in ungewöhnlich empfundene Baukörper; einzig der Innenhof des Aufnahmegebäudes erinnert an Randbebauungen vormoderner Zeiten. Unterirdische Fussgängerführung, erschwerete Orientierung und fehlende Zeichenhaftigkeit machten die Anlage im Publikum unbeliebt. Letztere ist jedoch nichts anderes als die logische und damit auch ehrliche Konsequenz aus der Multifunktionalität. Welche Symbole sollten da welche gemeinsame Idee zum Ausdruck bringen? Eine Beschriftung in den vier Landessprachen und eine kleine, eckige Uhr bildeten den gemeinsamen Nenner. Mit dem Facelifting, das diesen Mai einen vorläufigen Abschluss fand, ist die Beschriftung verschwunden.⁹ Dafür erhielt der Ausgang in Richtung der Heiliggeistkirche eine Aufwertung, die zur Übersicht beiträgt.

Als Versuch, die Aufgabe Bahnhof nicht gänzlich im Kommerz untergehen zu lassen, kann man Projekte der achtziger und neunziger Jahre interpretieren, die Dächer und Hallen als Zeichen des öffentlichen Raums hervorheben. Zu nennen sind die Arbeiten von Santiago Calatrava in Luzern und Zürich-Stadelhofen sowie die bisher nur über der Postautostation realisierte Glashalle der Londoner Ingenieure Ove Arup & Partners in Chur. Das Churer Gesamtkonzept der Architekten Richard Brosi und Robert Obrist liess die Halle bis auf das Postautodeck und eine Fussgängerbrücke frei und übernahm damit Lesbarkeit, Zeichenhaftigkeit und Popularität der guten, alten Stadtbahnhöfe. Vom Bedürfnis, die Geleisehalle räumlich zurückzuerobern, zeugt auch die Lösung im Basler SBB-Bahnhof, wo jüngst die Fussgängerunterführung durch eine Brücke mit Ladenpassage ersetzt worden ist (vgl. Beitrag von Andres Janser in diesem Heft). Eine Zwischenbilanz: Wenn die Geschäfte überirdisch, übersichtlich und in kleinerem, den Bahnverkehr nicht zurückdrängendem Rahmen angeordnet sind, scheint die Kombination des Bahnhofs mit der Passage auf allgemeine Zustimmung zu stossen. ■

Leza Dosch (*1953), Kunsthistoriker in Chur. Studium der Kunstgeschichte, Geschichte und Publizistik an den Universitäten Zürich und Bonn. Dissertation über die Bauten der Rhätischen Bahn. Freiberufliche Tätigkeit, Mitglied der Eidgenössischen Kommission für Denkmalpflege. Zahlreiche Publikationen zur Architektur und bildenden Kunst, Autor des Buches «Kunst und Landschaft in Graubünden. Bilder und Bauten seit 1780» (Zürich 2001).



oben: Mart Stam: Gegenentwurf zum Bahnhof Genf-Cornavin. Publiziert 1925 in «ABC – Beiträge zum Bauen». – Bild aus: Simone Rümmele, Mart Stam, Zürich/München 1991.

Mitte: Bahnhof Bern, 1965–74. Aufnahmegebäude mit vier sprachiger Beschriftung und Bahnhofsführer (1974). – Bild: Fotoarchiv SBB Historic

unten: Bahnhof Chur. Glashalle über der Postautostation, 1991/92. Architekten: Richard Brosi, Robert Obrist und Partner; Ingenieure: Ove Arup & Partners, Edi Toscano AG. – Bild: Foto Flury, Frauenfeld

Gare et passage A la Belle Epoque, les gares métropolitaines incarnent la marche victorieuse du chemin de fer que l'essor de l'automobile va arrêter. La position, alors incontestée, du train s'exprime aussi bien dans la réelle grandeur des bâtiments que dans le recours, plein d'assurance, à un langage de signes qui remonte aux modèles antiques. En Europe, le passage se développe parallèlement comme second grand type de construction du XIX^e siècle. Les gares et les galeries marchandes s'adressent toutes deux au grand public et font partie intégrante de l'espace urbain public. La Galleria Vittorio Emanuele II à Milan (1865–67) constitue le point d'orgue de la construction des passages.

La Suisse compte également des exemples et des réflexes d'architecture de gares métropolitaines. Dans la gare principale de Zurich (1865–71) de Jakob Friedrich Wanner, un arc de triomphe crée la transition de la halle couverte vers la place située à l'avant. Orienté vers la Bahnhofstrasse, il constitue la porte d'entrée qui donne accès à l'étalage des marchandises du centre ville. Si la gare n'abrite au début que peu de fonctions étrangères au chemin de fer, les services offerts augmentent vers la fin du siècle. Dans la seconde moitié du XX^e siècle, la gare de Zurich se développa, par des extensions souterraines, en véritable centre commercial.

Des bâtiments comme la gare principale de Zurich ou la gare de Lucerne furent ornés de reliefs représentant des groupes de figures qui célébraient le transport ferroviaire et le progrès technique. La première guerre mondiale mit fin au pathos allégorique. Le Nouveau classicisme et surtout Le Mouvement moderne recherchaient un langage dépouillé. Mart Stam érigea la construction elle-même en signe dans son projet publié en 1925 pour la gare Cornavin à Genève. Les corps de bâtiment de la gare de Berne (1965–74) n'ont pas de substance. Première grande construction nouvelle de la Suisse, elle lie les fonctions spécifiques d'une gare à celles d'un passage à la formalisation complexe. Les circulations piétonnes souterraines, les difficultés d'orientation et l'absence de qualité signalétique en ont fait une gare peu appréciée du public.

Nous pouvons interpréter les projets des années quatre-vingt et quatre-vingt-dix comme des tentatives de ne pas entièrement dissoudre le programme de la gare dans les fonctions commerciales, de mettre en évidence les toits et les halles comme des signes de l'espace public. Parmi ceux-ci figurent les travaux de Santiago Calatrava à Lucerne et dans la gare Stadelhofen à Zurich ainsi que la halle de verre (à ce jour uniquement au-dessus de la station de cars postaux) des ingénieurs londoniens Ove Arup & Partners à Coire. La solution adoptée à la gare CFF de Bâle, où un pont avec galerie marchande a récemment remplacé le passage piéton sous-voies, atteste également de ce besoin de réinvestir la halle au niveau spatial. ■

Railway station and passage Belle Epoque metropolitan railways stations are the embodiment of the railway's triumphal march, which was checked by the advent of the motor car. The railway's hitherto unchallenged status was expressed in both the actual size of the station buildings and in the self-assured sign language derived from antique models. A parallel development was the evolution of the passage as the second large-scale 19th century building type. Both of them, the station and the covered shopping mall, were addressed to a wide public and became part of public urban space. The Galleria Vittorio Emanuele II in Milan (1865–67) is a highlight of passage architecture.

Switzerland has its share of examples and reflections on metropolitan station architecture. In Jakob Friedrich Wanner's Zurich Hauptbahnhof (1865–71), a triumphal arch marks the transition from the covered hall to the station square. Facing the Bahnhofstrasse, it represents the threshold of the opulent shopping facilities in the city centre. Whereas the station did not originally accommodate any station-alienated functions, the services available under the station roof were considerably expanded towards the end of the 19th century. In the second half of the 20th century, the Zurich Hauptbahnhof expanded into a veritable commercial centre through the addition of underground extensions.

Buildings like the Zurich Hauptbahnhof and the station in Lucerne were decorated with groups of sculptured figures extolling railway travel and technical progress. World War I put an end to this allegorical emotionalism. Neo-classicism, and above all Neues Bauen, went in quest of a more down-to-earth language. Mart Stam raised construction per se to the status of a symbol with his avant-garde design for Geneva-Cornavin station, published in 1925. The buildings of Bern station (1965–74), the first new large-scale Swiss building, were abstract in character and combined the function of a station with that of a complex passage. Underground pedestrian subways, inadequate orientation and lack of graphicacy made the station unpopular with the public.

Projects from the 1980 and 90s, whose roofs and halls emphasise the station as public space, may be interpreted as attempts to prevent the task of designing a station deteriorate into a commercial undertaking. These projects include the works of Santiago Calatrava in Lucerne and Zurich-Stadelhofen and the glass hall by the London engineers Ove Arup & Partners, until now realised only over the mail bus station in Chur. The necessity of re-establishing the train shed is illustrated by the solution found for the Basel railway station, where the pedestrian subway was recently replaced by a bridge with a shopping mall. ■

⁸ Der Neubau des Personenbahnhofs Bern, Sonderabdruck aus der Schweizerischen Bauzeitung 84, 1966, Nr. 37, 39, 47; Werk 55, 1968, Nr. 4, S. 222–223; Werk 59, 1972, Nr. 10, S. 563–573; Der neue Bahnhof Bern, hrsg. vom Generalsekretariat und der Bauabteilung der Schweizerischen Bundesbahnen, Bern 1974.

⁹ werk, bauen+wohnen 90/57, 2003, Nr. 6, S. 69.