Verkehr als Attraktion und Souvenir

Autor(en): **Moos, Stanislaus von**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Werk - Archithese : Zeitschrift und Schriftenreihe für Architektur und Kunst = revue et collection d'architecture et d'art**

Band (Jahr): **64 (1977)**

Heft 2: **Bahnhof Dossier**

PDF erstellt am: **19.03.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-49419

Nutzungsbedingungen

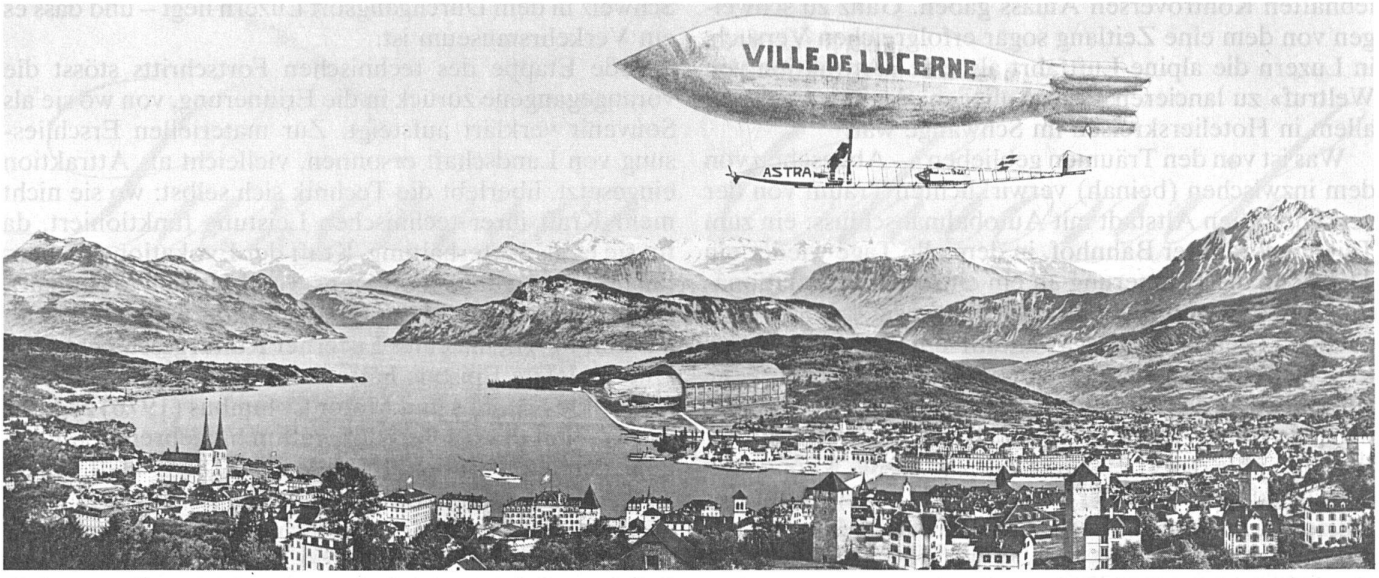
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung 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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



S. von Moos

Verkehr als Attraktion und Souvenir

Luzern ist eine der wenigen Schweizer Städte, die es ohne besonderen Aufruhr der Bevölkerung zustande gebracht haben, einen Zipfel des Autobahnnetzes praktisch bis in die Stadtmitte hereinzuziehen. Seither flattern die Wimpel in den Altstadtgassen noch fröhlicher, geht es in den Schenken noch höher zu und her – dank der Aufputschung durch das Dauerklistier des regionalen Privatverkehrs. Und während eine rührige Administration und ein strammer Stadtvater darüber wachen, dass die Altstadt selbst vom Verkehr befreit, der Kornmarkt mittels Geranien von «Randexistenzen» gesäubert wird (damit sich das Einkaufgeschäft, die Empfänge im Rathaus und der Festwochenzauber mit Karajan und Böhm noch reibungsloser abwickeln), verlassen ihre Bewohner die von Tag zu Tag fussgängerfreundlichere Stadt.[1]

Luzern, das seit Beginn der Touristik davon lebt, dass sich Gäste in seinen Mauern wohl fühlen und sich an dem Alpenpanorama gütlich tun, hat früh die Reize technischer Infrastrukturen erkannt. Schon die Situation des Luzerner Bahnhofs ist einmalig: nicht nur ein Kopfbahnhof, sondern ein Bahnhof als Kopf der Stadt schlechthin, mit einer Kuppel, deren sakrale Anklänge um 1895 zu

Unsere Mitarbeiter/ Nos collaborateurs

Claus Niederberger, * 1946, Architekt; studierte an der Abteilung Architektur und Städtebau der Akademie der Bildenden Künste Staatliche Hochschule in München (Abschlussarbeit über Bahnhofplanung); Mitautor des 1972 entstandenen Filmes *Tatort Luzern;* Mitwirkung bei Übernahme und Umarbeitung der deutschen Ausstellung *Profitopolis* für Luzern; ist heute in der kantonalen Denkmalpflege Luzern tätig.

Werner Stutz, * 1942, Dr. phil. Kunsthistoriker; Doktorarbeit über *Bahnhöfe der Schweiz. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg,* Zürich 1976. Seit Februar 1974 Mitarbeiter beim «Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz»; seit Oktober 1976 Mitarbeiter beim «Inventar der neueren Schweizer Architektur» von der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte; Publikation mehrerer Artikel über Schweizer Bahnhofarchitektur.

Claude Lichtenstein, * 1949, Architekt; Studium an der ETH Zürich mit Diplomabschluss 1975; seit 1976 Assistent an der Architekturabteilung der ETH Zürich.

Radoslav Begić, * 1954 In Zagreb/Jugoslawien; lebt seit 1969 in der Schweiz und studiert Architektur an der ETH Zürich.

Kari Gallati, * 1939, Architekt, Absolvent des HTL Luzern; Assistent an der Architekturabteilung der ETH Zürich; Mitarbeit im SWB Luzern; interessiert sich für Architekturdarstellung.

Xaver von Moos, * 1902 Dr. iur., Rechtsanwalt und Seminarlehrer in Luzern, langjähriger Obmann der Luzerner Ortsgruppe des SWB; Verfasser der *Kunstdenkmäler des Kantons Luzern* (1. Band), 1946; *Luzern. Ein kleiner Kunstführer,* Luzern, o. J. (ca. 1948).

Tita Carloni, * 1931, Dipl. Architekt ETHZ, seit 1956 selbständiger Architekt, Entwurf des Sektors «Art de vivre, joie de vivre» für die Expo 64 in Lausanne; seit 1968 Professor an der Ecole d'architecture de l'Université de Genève; lebt in Rovio TI.

lebhaften Kontroversen Anlass gaben. Ganz zu schweigen von dem eine Zeitlang sogar erfolgreichen Versuch, in Luzern die alpine Luftfahrt als eine «Attraktion von Weltruf» zu lancieren – ein Anliegen, das seinerzeit vor allem in Hotelierskreisen im Schwange war.[2]

Was ist von den Träumen geblieben? – Abgesehen von dem inzwischen (beinah) verwirklichten Traum von der verkehrsfreien Altstadt mit Autobahnanschluss: ein zum Teil abgebrannter Bahnhof, in dem alle Tage wieder ein TEE-Zug die Erinnerung an ein einstmals internationales Kommen und Gehen wachhält, sowie, an Sommerabenden, der Hammetschwandlift am Bürgenstock als Leuchtspur einer Veränderung der Landschaft, wie sie zur Blütezeit der Hotellerie erträumt wurde. Und nach wie vor gehören Raddampfer, Seil- und Zahnradbahn zur Ikonographie der «Leuchtenstadt» – wie die Kuppel von S. Maria del Fiore zu derjenigen von Florenz.[3] Kein Zufall, dass das bei weitem erfolgreichste Museum der Schweiz in dem Durchgangsort Luzern liegt – und dass es ein Verkehrsmuseum ist.

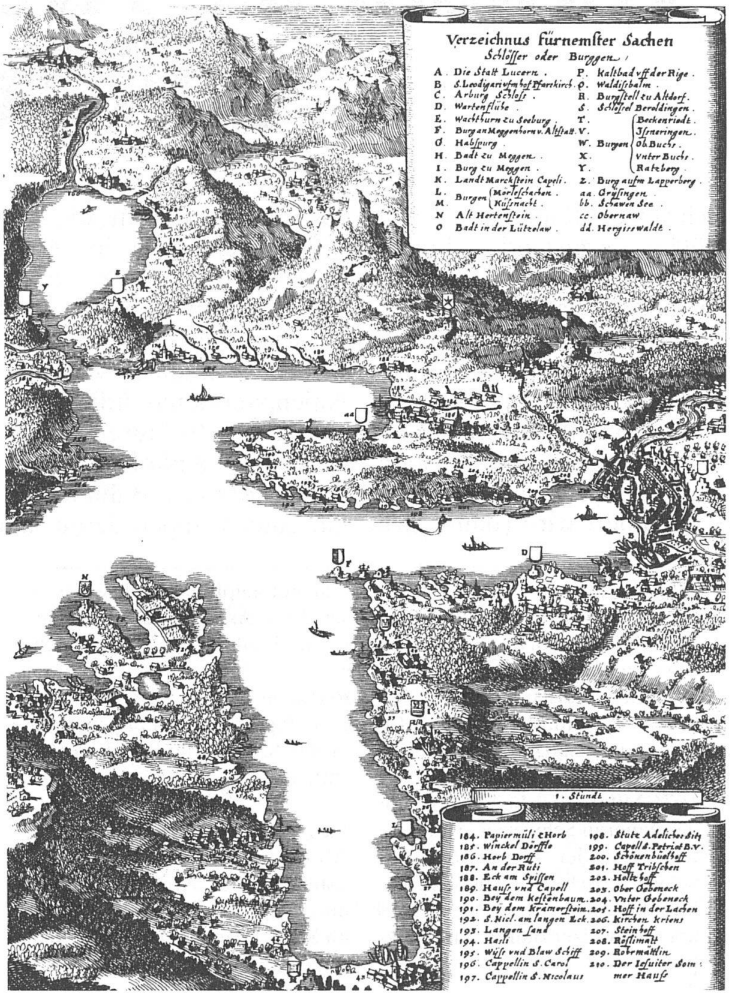
Jede Etappe des technischen Fortschritts stösst die vorangegangene zurück in die Erinnerung, von wo sie als Souvenir verklärt aufsteigt. Zur materiellen Erschliessung von Landschaft ersonnen, vielleicht als Attraktion eingesetzt, überlebt die Technik sich selbst: wo sie nicht mehr Kraft ihrer technischen Leistung funktioniert, da tut sie es als Unterhaltung, Kraft der Evokation von Sentiment (ein Gedanke, übrigens, von Marshall McLuhan). Verwertung von Verkehr und von Bildern des Verkehrs: das könnte Thema einer Luzerner Kulturgeschichte sein. Und als letzte Episode hätte darin der Bahnhofsentwurf von Miklos Hajnos und Motor Columbus (1976) zu figurieren – mit der als Parkdekoration hingebreiteten Reliquie der alten Bahnhoffassade von 1895. Hatte nicht auch Rudolf Koller, 1883, für Alfred Escher «die letzte Gotthardpost» gemalt – und nicht die erste Eisenbahn?

S. v. M.

[1] Vor 10 Jahren zählte Luzern 75 000 Einwohner; heute sind es deren 68 000 – und ein Ende des Krebsgangs ist nicht abzusehen. Vgl. «Luzern auf der Suche nach der Zukunft», in *Neue Zürcher Zeitung*, 4. Januar 1977

[2] Vgl. Robert Strebi, *Die Anfänge der Luftfahrt in Luzern*, 1960, S. 14

[3] Jacques Gubler hat die Synthese von Technik und alpiner Landschaft als ikonographisches Thema schweizerischer Fremdenverkehrswerbung (seit etwa 1930) studiert in *Nationalisme et Internationalisme dans l'Architecture moderne de la Suisse*, Lausanne 1975, S. 225 f.; vgl. auch Irma Noseda, «Das Tourismusplakat», in *Schweiz im Bild – Bild der Schweiz?* (Ausstellungskatalog), Zürich 1974, S. 93 f.



1 Luzern und seine Lage am Vierwaldstättersee/Lucerne et sa position au bord du lac des Quatre-Cantons. Ausschnitt aus der Landkarte von J. L. Cysat/détail de la carte géographique de J. L. Cysat, 1645/61.