

Schweizerische Bahnhöfe im 19. Jahrhundert

Autor(en): **Reinle, Adolf**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **50 (1963)**

Heft 12: **Vor der Wende**

PDF erstellt am: **30.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-87139>

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.

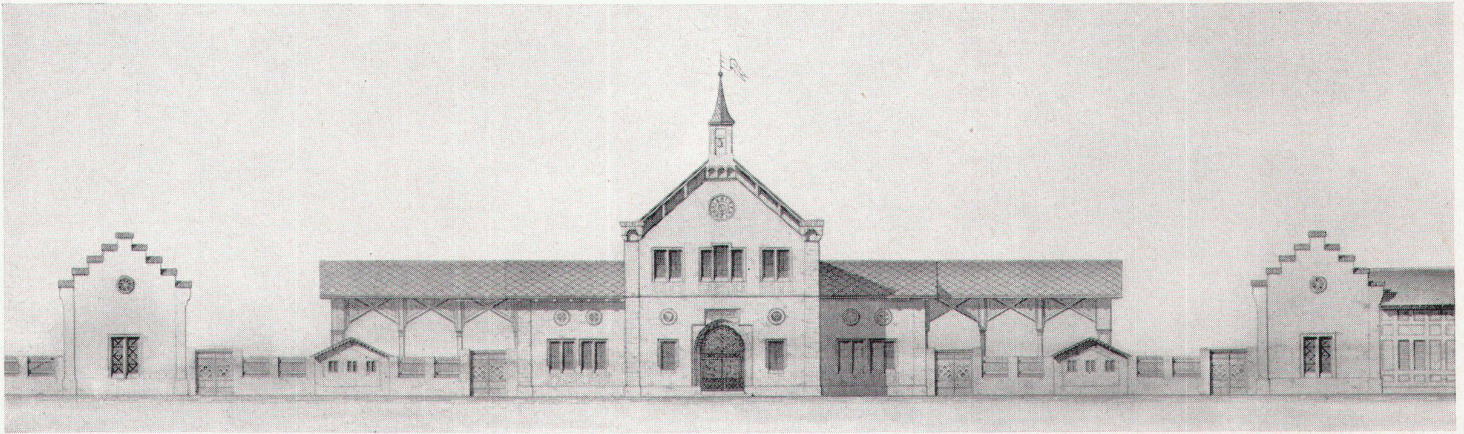
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen 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.

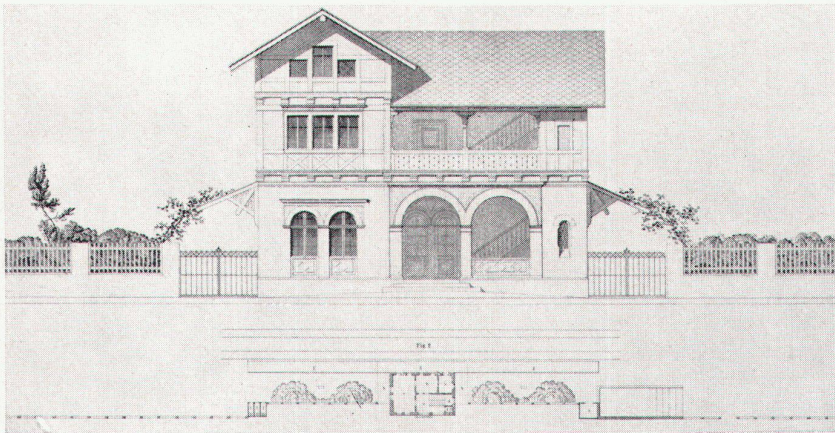
Haftungsausschluss

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.

Schweizerische Bahnhöfe im 19. Jahrhundert



1



2

1
Bahnhof für Weinfelden. Projekt 1846 von Johann Georg Müller
(1822–1849)
Projet pour la gare de Weinfelden
Railway station for Weinfelden

2
«Stationshaus zweiten Ranges für den Cant. Thurgau». Projekt 1846 von
Johann Georg Müller
«Gare de second rang pour le canton de Thurgovie»
"Second-class station for the Canton of Thurgau"

Unter den besondern Bauaufgaben, die dem 19. Jahrhundert zufielen, war der «Bahnhof» die ungewohnteste. Für Staatsbauten, Schulen, Theater und so fort gab es Vorstufen. Das «Hotel» konnte aus dem Adelspalast entwickelt werden; «Fabriken» hatte es schon im Barock gegeben, nicht aber Bahnhöfe.

Der Bahnhof kam im Gefolge einer neuen Art von Landstraße, der «Eisenbahn». Für den Bahnreisenden trat der Bahnhof funktionell und gefühlsmäßig an die Stelle des ehemaligen Stadttors. Daher ist es zu verstehen, wenn man sich von Anfang an bemühte, dem Bahnhofgebäude repräsentativen Charakter, seinen Stilformen zuweilen einen symbolischen Gehalt und dem Bahnhofportal häufig das Merkmal eines Torbaues zu geben.

Für die Bahnhofhalle, in welche die Geleise mündeten, verwendete man, dem technischen Charakter der Bahn entsprechend, schlichte technische Formen. Diese Perronhallen mit Satteldächern auf dünnen hölzernen oder gußeisernen Stützen sind den Lagerschuppen der Fabriken und Häfen, auch den zeitgenössischen Festhallen verwandt. Das eigentliche Bahnhofgebäude aber, Aufnahmegebäude genannt, formte man seit Anbeginn «architektonisch». Als Vorbild dieser Baukörper bot sich, wie die Beispiele zeigen, der kleine Schloßbau des 18. Jahrhunderts mit seinen symmetrischen Querbauten, Orangerien und Nebenpavillons an. Vorlage der nach der Jahrhundertmitte notwendig werdenden Großbahnhöfe mit ihren zahlreichen Haupt- und Nebenräumen wurden sodann die ebenfalls für bedeutende Menschenmengen geschaffenen und verschiedenen Zwecken dienenden römischen Kaiserthermen, wie dies am schönsten Sempers Zürcher Projekt demonstriert.

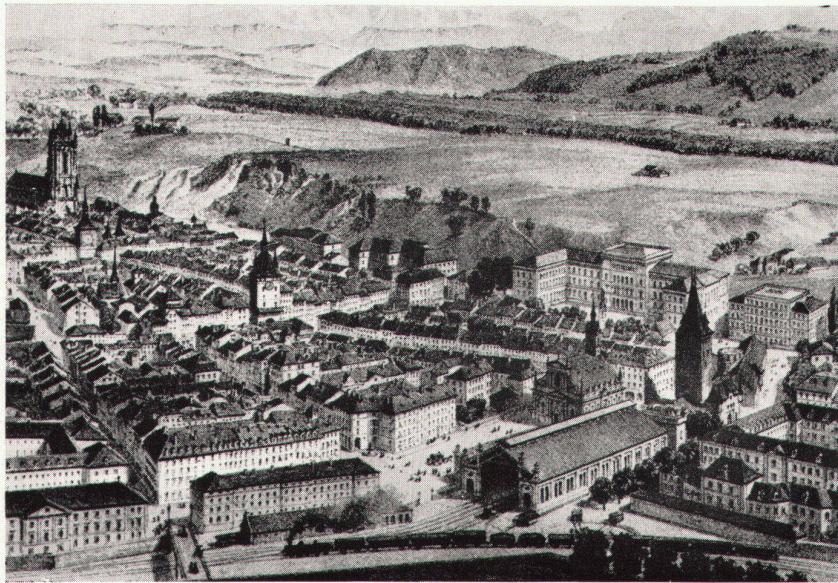
Die architekturgeschichtliche Auswirkung der Bahnen wäre zu eng gesehen, würden wir uns bloß auf die Bahnhofbauten

konzentrieren. Die Anlage der Bahnhöfe schuf am Rande oder außerhalb der Städte neue Zentren mit Plätzen, neue Schwerpunkte im Stadtgefüge, Ziel und Ausgangspunkt neuer Straßen, wie dies am eindrucklichsten die Zürcher Bahnhofstraße belegt.

Bahnhofpläne von Johann Georg Müller 1846

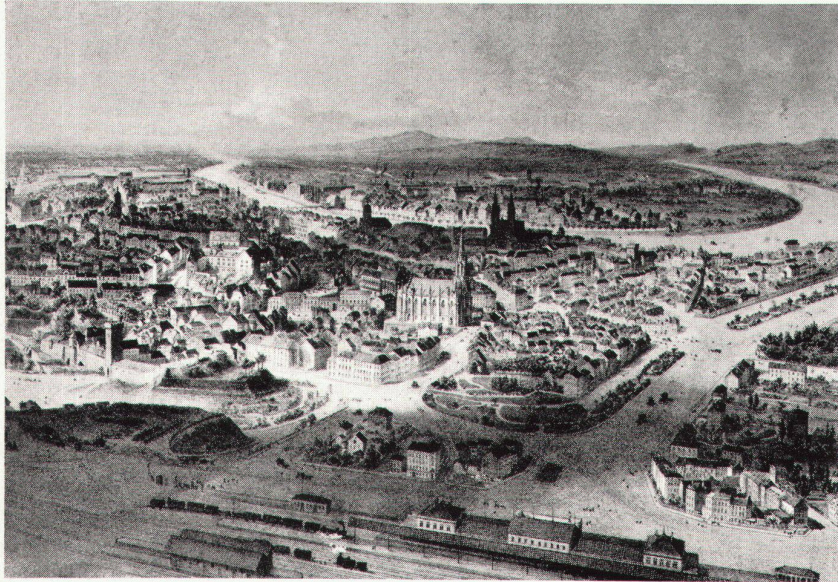
Veröffentlicht in «Mitteilungen schweizerischer Ingenieure und Architekten», Winterthur 1853, Heft 1/2

Der jungverstorbene bedeutendste Schweizer Vertreter roman-tischer Baukunst (vgl. WERK 1962, Heft 4, S. 146–148) lieferte der Direktion der Zürich–Bodensee-Bahn eine Serie kommentierter Pläne für die großen und kleinen Hochbauten der Bahnlinie. Interessant ist seine grundsätzliche Äußerung: «Eine jede Bahnlinie sollte in ihren Gebäulichkeiten einen veredelten Ausdruck der im Lande üblichen Bauweise enthalten; deshalb war es vor allem mein Bestreben, den verschiedenen Compositionen in ihrem Äußern einen nationalen Charakter zu verleihen. So wird neben der Befriedigung der praktischen Bedürfnisse – die allerdings stets zuerst im Auge behalten wurden – auch vorteilhaft auf die Wiederbelebung einer nationalen Bauweise im Volke hingewirkt. Denn nur allzuoft vertauscht dieses mit unverständlicher Nachahmung städtischer Architektur seine früher mit Vorliebe gepflegte constructive und dauerhafte Bauart. – Auch scheint es mir nur auf diese Weise möglich, die Eisenbahnen mit unserer schweizerischen Natur in Harmonie zu bringen; wo aber dies nicht ist, wird keine Bahnstrecke den Reisenden ansprechen.»



3

3
Bern aus der Vogelschau. Vorn der Bahnhof, eröffnet 1858.
Lithographie um 1860
Berne; vue à vol d'oiseau. Lithographie vers 1860
Bird's-eye view of Berne. Lithograph from around 1860



4

4
Basel aus der Vogelschau. Vorn der Bahnhof, eröffnet 1860.
Lithographie von J. Arnout, um 1865
Bâle; vue à vol d'oiseau. Lithographie de J. Arnout, vers 1865
Bird's-eye view of Basle. Lithograph by J. Arnout, around 1865

Das Eindringen des Bahnhofs ins Stadtbild

Nach der Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden zahlreiche graphische Gesamtansichten schweizerischer Städte aus der Vogelschau, auf denen meist im Vordergrund als neue Sehenswürdigkeit die Bahnhöfe figurieren.

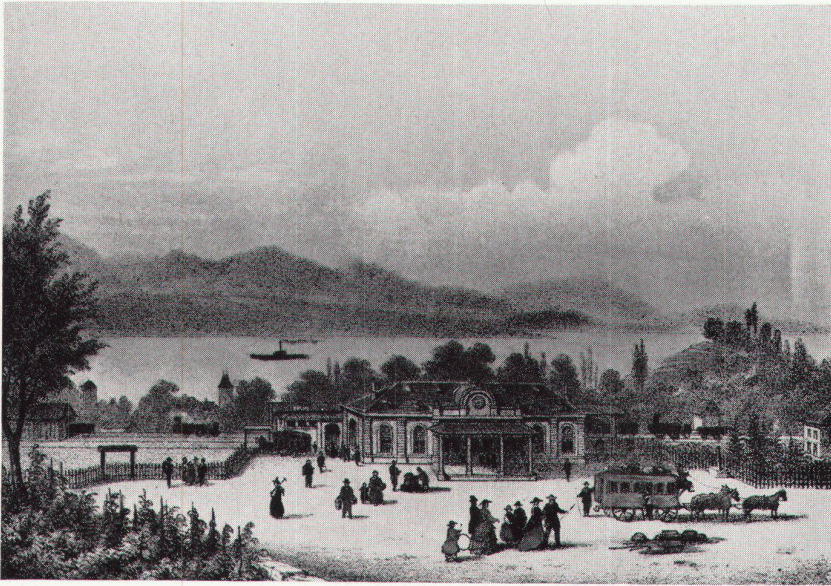
Bern. Lithographie um 1860

Der 1858 vollendete Bahnhof stößt zwischen wichtigste historische Baudenkmäler vor. Rechts von der Bahnhofshalle ist das ausgedehnte barocke Heiliggeistspital sichtbar, über dem Dach die barocke Heiliggeistkirche. Der dazwischen aufragende monumentale Christoffelturm von 1344 bis 1346 wird 1865 als angebliches Verkehrshindernis abgebrochen. Hinter dem Christoffelturm ist ein zweiter schwerwiegender Eingriff des 19. Jahrhunderts ins Stadtbild erkennbar, das eidgenössische «Bundesratshaus», heute «Bundeshaus-West».

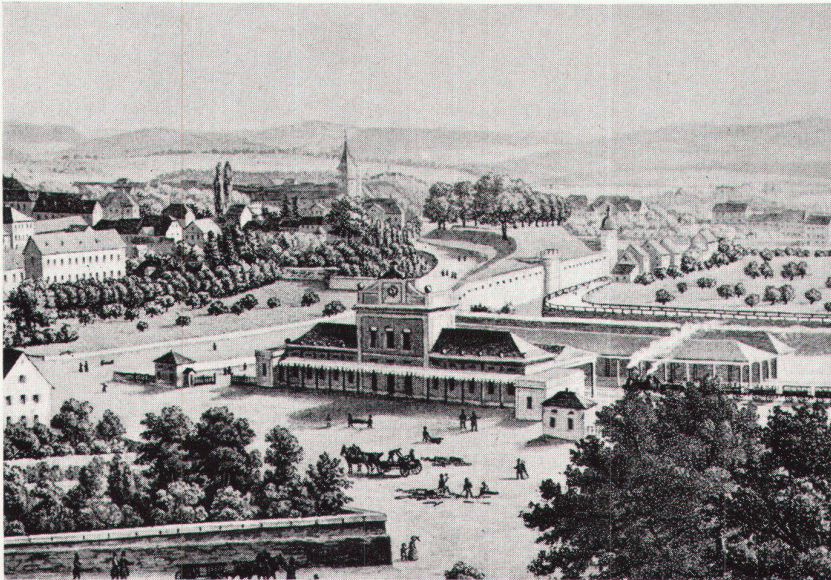
Basel. Lithographie von J. Arnout um 1865

Der im Vordergrund sichtbare Bahnhof von 1860 entstand in gebührender Distanz zum alten Basel, obschon eine Gruppe

von Bürgern für seine Errichtung im Weichbild der Stadt, auf dem Gebiet des alten Steinenklosters, das heißt in der Nachbarschaft von Elisabethenkirche und Stadttheater, gekämpft hatte. Unser Bild zeigt sehr instruktiv, wie in der Randzone der Altstadt die neugotische Elisabethenkirche Ferdinand Stadlers als ein zweites Münster sich erhebt, wie Ringmauern und Schanzen im Begriffe sind, sich aufzulösen, wie Stadtgräben sich in Ringstraßen und Grüngürtel verwandeln, vor allem aber auch, wie um den Bahnhof ein neues Quartier sich kristallisiert.



5



6



7

Die Schloßanlage des 17. und 18. Jahrhunderts als Vorbild

Der Bahnhof von Lausanne, eröffnet 1856. Zeitgenössische Lithographie

Der zierliche symmetrische Bau, eingeschossig, mit niedrigem Walmdach, Lisenengliederung und großen Rundbogenfenstern geht letztlich auf den eingeschossigen intimen Typus des kleinen Parkschlusses der Barockzeit zurück, wie er zum Beispiel in Versailles-Grand Trianon, Nymphenburg-Amalienburg verwirklicht wurde.

Der französische Bahnhof von Basel, eröffnet 1845. Lithographie um 1860

Eine symmetrische spätklassizistische Anlage von leichten Formen, auf die gut der Begriff «Biedermeier» paßt. Die flügelartig gegen den Platz vorspringenden Risalite und die etwas abseits davon stehenden beiden Pavillons machen deutlich, daß hier das Schema des barocken Landschlösschens den Ausgangspunkt bildet. Unsere Darstellung zeigt, daß der Bahnhof innerhalb der Ringmauern liegt. Im Gegensatz zu andern Schweizer Städten hat das an der Länderecke exponierte Basel länger an seiner mittelalterlichen Fortifikation festgehalten. Für die Bahnlinie errichtete der große Melchior Berri ein neugotisches, zinnenbekröntes Eisenbahntor, das in der Jahrhundertmitte zu den Basler Sehenswürdigkeiten zählte.

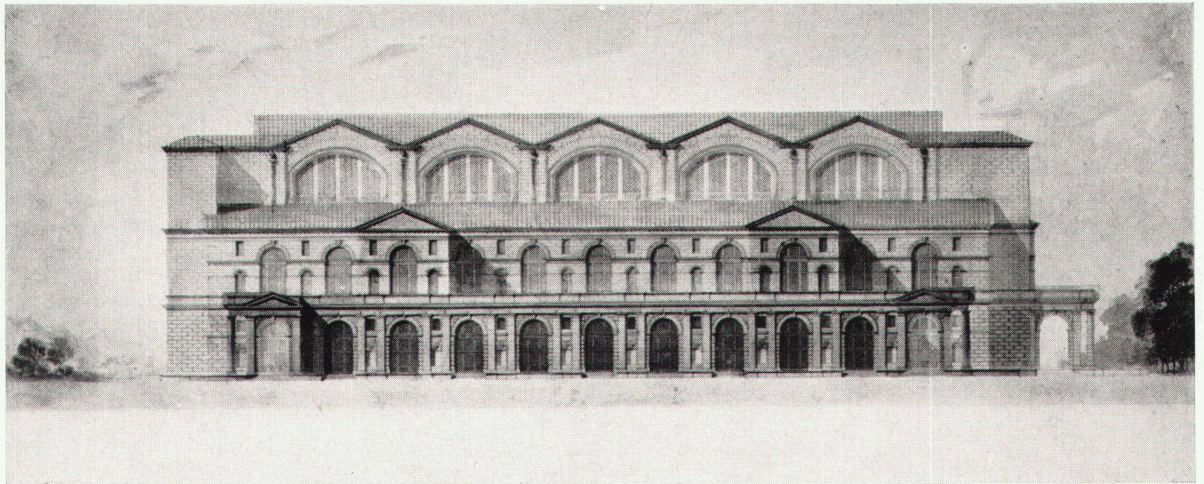
Basel, ehemaliger Badischer Bahnhof, erbaut 1859–1862

Den Plan entwarf 1854 der Großherzoglich-badische Baurat Josef Berckmüller (1800–1879), ein Schüler des Karlsruher Klassizisten Weinbrenner, welcher sich wie der Weinbrenner-Schüler Heinrich Hübsch von den antiken Formen weg der Romantik zugewandt hatte. Sein Badischer Bahnhof war denn auch ein schönes Beispiel süddeutscher romantischer Baukunst auf schweizerischem Boden, stilistischer Ausdruck der Exterritorialität dieses Gebäudes. In der symmetrischen Querschnitts- und Längsansicht wirkt das barocke Schloßschema nach. An den feingliederigen Fassaden mischen sich Formelemente der italienischen Renaissance (toskanische Säulen) mit solchen des 18. Jahrhunderts (Stichbogen an Fenstern und Arkaden, Dachbalustrade). In der Mittelpartie treffen sich die Idee des Torturms und die Idee des Rathhausturmes als Wahrzeichen und Uhrträger. Dieser Turm lebt im Badischen Bahnhof Karl Mosers von 1912/13 in neuer Gestalt weiter.

5
Der Bahnhof von Lausanne, eröffnet 1856. Zeitgenössische Lithographie
La gare de Lausanne, inaugurée en 1856. Lithographie de l'époque
The railway station of Lausanne, opened in 1856. Contemporary lithograph

6
Der Französische Bahnhof von Basel, eröffnet 1845. Lithographie um 1860
La gare française de Bâle, inaugurée en 1845. Lithographie vers 1860
The French railway station of Basle, opened in 1845. Lithograph from around 1860

7
Der ehemalige Badische Bahnhof in Basel, erbaut 1859–1862.
Architekt: Josef Berckmüller (1800–1879)
L'ancienne gare badoise de Bâle, construite de 1859–1862
The former Baden Station in Basle, constructed 1859–1862



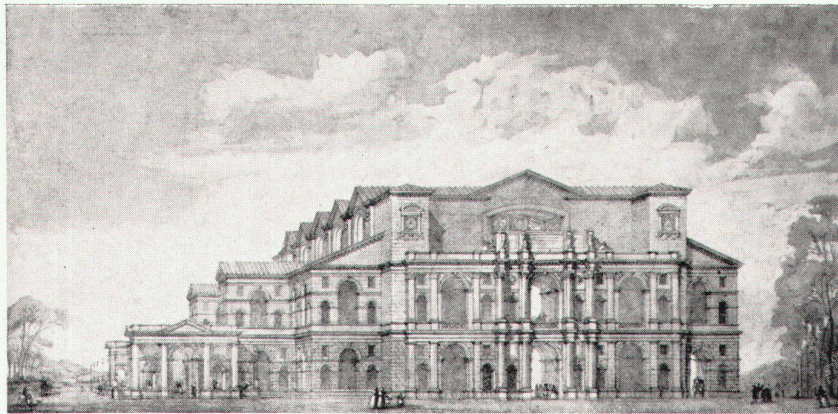
8

Gottfried Sempers Projekt für den Zürcher Hauptbahnhof

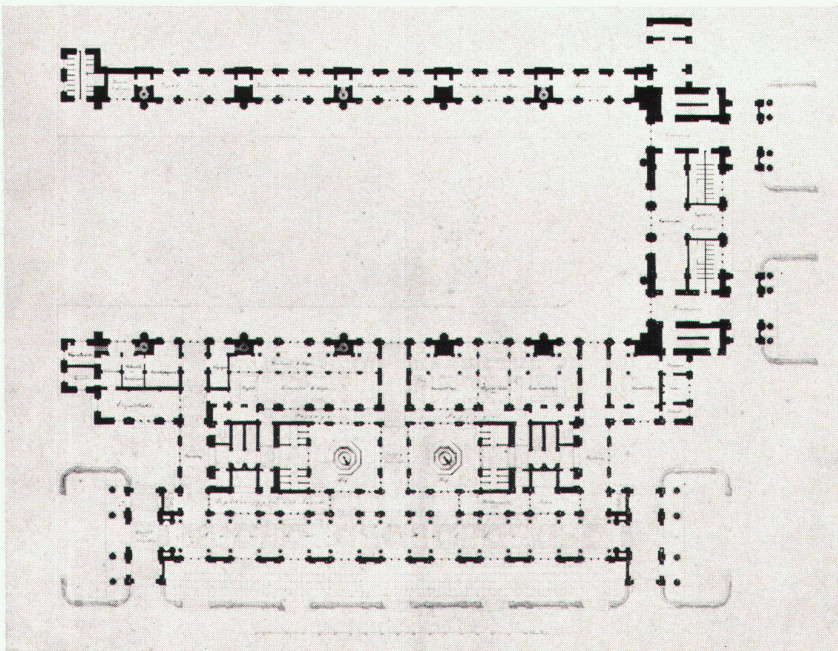
Gottfried Semper wurde 1861 neben Zeugheer, Breitingen und Stadler, also den führenden Zürcher Architekten, von der Nordostbahn zu einem Wettbewerb für den neuen Bahnhof in Zürich eingeladen. Keines dieser Projekte wurde verwirklicht. Der 1865–1871 ausgeführte Bau stammt von J. F. Wanner, ein beachtliches Werk, das aber durch Sempers Projekt an Qualität hoch überragt wird. Semper nahm sich zum Vorbild die gigantischen Thermen der römischen Kaiserzeit.

Abbildungen:

- 8) Längsfassade gegen die Bahnhofstraße. Die Giebelfolge des Lichtgadens mit den unterteilten Stichbogenfenstern erinnert an römische Bauten wie die Diokletiansthermen. Eine ähnliche Gestaltung zeigt Sempers unausgeführtes Projekt eines Kurhauses für Baden 1866 (Kunstgeschichte der Schweiz, Bd. IV, Abbildung S. 48), wo naturgemäß die Idee römischer Thermengebäude noch näher lag.
- 9) Perspektivische Ansicht der Hauptfassade gegen die Limmat. Zur thermenhaften Gesamterscheinung gesellt sich der Gedanke des Bahnhofes als Stadttor. Die Fassade wird mit Motiven römischer Stadttore und Triumphbogen gestaltet.
- 10) Grundriß
- 11) Inneres der großen Bahnhofshalle mit Blick gegen die zweigeschossige Triumphbogenarchitektur der Hauptfassade. Das durch geflügelte Genien gestützte, in Eisen konstruierte Gewölbe war für Verkleidung gedacht.



9



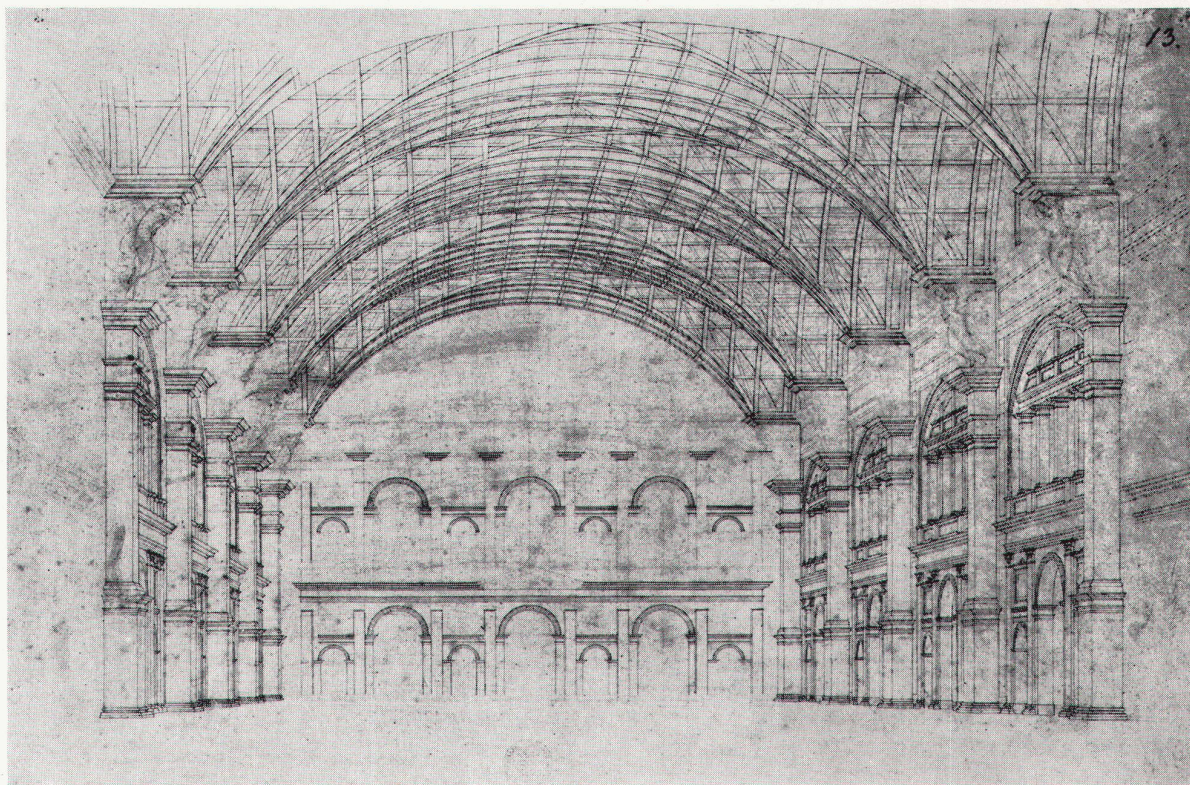
10

8–11
Projekt für den Zürcher Hauptbahnhof von Gottfried Semper, 1861
Gottfried Semper: projet pour la gare centrale de Zurich, 1861
Gottfried Semper: Design for the Main Station of Zurich, 1861

8
Längsfassade gegen den Bahnhofplatz
Façade latérale donnant sur la place de la Gare
Longitudinal elevation facing Station Square

9
Hauptfassade gegen die Limmat
Façade principale donnant sur la Limmat
Main elevation facing the Limmat

10
Grundriß
Plan
Plan



11

Inneres der großen Bahnhofhalle
Hall principal, intérieur
Interior of the large station shed

Photos und Quellen: 1, 2 «Mittheilungen schweizerischer Ingenieure und Architekten», Heft I und II, Winterthur 1853; 4 Kupferstichkabinett der Öffentlichen Kunstsammlung Basel; 5, 7 Verkehrshaus der Schweiz, Luzern; 6 Generalsekretariat SBB, Photo- und Filmdienst; 8–11 Sempers-Archiv ETH, Zürich



12

Zürich, Hauptbahnhof

1862 von J. F. Wanner entworfen, erbaut 1865–1871. Längsfassade gegen den Bahnhofplatz. Im Gegensatz zum Projekt Sempers wird das Tormotiv an die Längsseite genommen und axial auf die Bahnhofstraße ausgerichtet.

12

Hauptbahnhof Zürich, 1865–1871. Architekt: Jakob Friedrich Wanner (1830–1903). Hauptfassade gegen den Bahnhofplatz
Zurich, gare centrale, 1865–1871. Façade principale donnant sur la place de la Gare
Main Station, Zurich, 1865–1871. Main elevation facing Station Square