

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 133 (2007)
Heft: 49-50: 90 km Bahnkultur

Artikel: Zum Beispiel Erstfeld
Autor: Zaugg, Karin
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-108201>

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: 01.04.2025

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



01

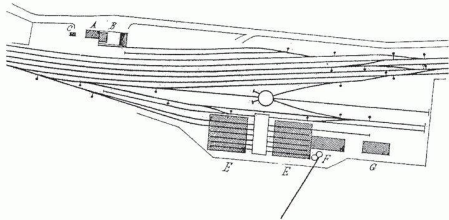
ZUM BEISPIEL ERSTFELD

Das Inventar Gotthard-Bergstrecke wird bei seinem Abschluss 600 bis 800 Objekte dokumentieren. Es umfasst auch zwei Spezialinventare zu Erstfeld und Biasca. Denn in diesen beiden «Eisenbahnerdörfern» erstellten die Gotthardbahngesellschaft und nach 1909 die SBB auch Hochbauten, die nicht direkt dem Bau oder Betrieb der Strecke dienten, sondern den Bahnangestellten und der Allgemeinheit zugutekamen. Sie brachten neue Baugattungen und Architekturstile in die zuvor bäuerlich geprägte Baukultur der Alpentäler.

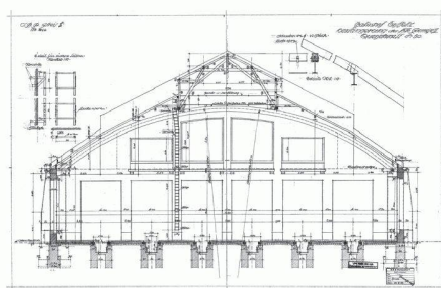
Die architektonische, städtebauliche und sozialhistorische Bedeutung von Bahnhöfen ist heute unbestritten. Die an der Schnittstelle zwischen öffentlicher Zone und Betriebsbereich situierten Empfangs- und Stationsgebäude zählen seit je zu den renommierten Bauaufgaben und nicht selten zu den prominenten Denkmälern von Stationsorten. Sie prägen deren Ortsbild und reflektieren sowohl Bahn- als auch Siedlungsgeschichte. Zum Bahnhof gehören jedoch auch Bauwerke «hinter» dem Empfangsgebäude: Geleiseseitige Zweckbauten wie Dienstgebäude, Lokdepots, Werkstätten, Stellwerke oder Remisen sind essenzielle Elemente des komplexen Systems Bahnbetrieb. Bahnareale zählen in unserer Bau- und Kulturlandschaft zu den bedeutenden Industriegebieten. Während ihr wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Stellenwert unmittelbar fassbar ist, offenbart sich jedoch die baukünstlerische Bedeutung der Bauwerke häufig erst auf den zweiten Blick oder nur aufgrund der Kenntnis des Gesamtzusammenhangs.

01 Nordseite der Lokremisenhalle von 1919/22
von Architekt Alfred Ramseyer, Leiter der Sektion
Hochbau, SBB Kreis Luzern (Bild: K. Zaugg, 2006)

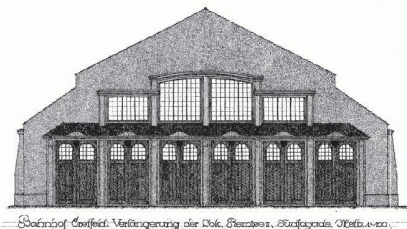
Station tête de ligne de montagne
avec dépôt de locomotives.



02



03



Südfassade Lokremise II, Verankerung der Lokremise II, SBB, Luzern, 1919/22

04

SIEBZIG OBJEKTE IN ERSTFELD

Das Spezialinventar Erstfeld liefert einen wichtigen Überblick über die Situation der Hoch- und Ingenieurbauten der Gotthardbahn im Geleiseraum des Depot- und Werkstättenstandortes Erstfeld. Es berücksichtigt aber auch Gebäudekategorien bzw. -gruppen, die über den eigentlichen bahnbetrieblichen Bereich hinaus greifen und die Bedeutung der Bahngesellschaft als einflussreicher Bauherrin und wichtige gesellschaftliche Institution dokumentieren. Im Spezialinventar Erstfeld wurden knapp siebzig Objekte erfasst, untersucht und in Text, Bildern und Plänen dargestellt. Vorgängig wurden umfangreiche Materialien unter anderem der SBB-internen Archive und Sammlungen, von Staatsarchiven, Stiftungen und Privaten gesichtet und zusammengetragen. Zudem wurden Quellenmaterial und Sekundärliteratur beigezogen, qualifiziert und in standardisierten Inventarblättern verdichtet. Die Inventarformulare weisen einen Identifikationsblock mit aktueller Aufnahme, Lokalisierungskoordinaten, Erstellungsjahr und Eigentümerangaben auf. Der ausführliche Objektkommentar setzt sich aus einem beschreibenden und einem wertenden Teil zusammen.

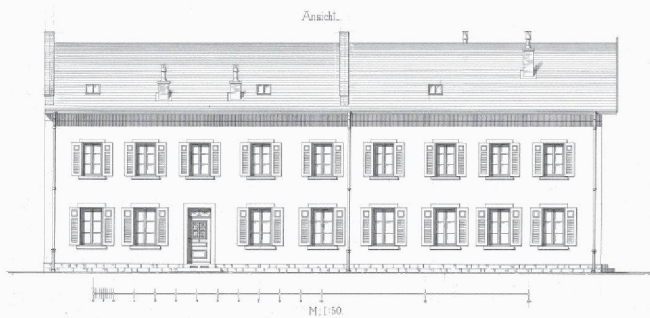
Die Beschreibung ist mit Exkursen zur Baugeschichte, zum planerischen Kontext und, soweit erudierbar, zum verantwortlichen Architekten ergänzt. In der Wertung werden neben den architektur-, technik- und personengeschichtlichen Kriterien auch Aspekte der Stellung, der Umgebung und des betrieblichen Gesamtzusammenhangs berücksichtigt. Die in der wertenden Beschreibung enthaltenen Informationen werden abschliessend in einer Würdigung zusammengefasst. Noch mehr als in der Beschreibung wird in der Würdigung auf das System Bahnbetrieb mit all seinen Berührungspunkten eingegangen. Beim vorliegenden Bearbeitungsstand des Spezialinventars steht die verbindliche Wertung im Sinne des Natur- und Heimatschutzgesetzes noch aus. Es dient vorerst der Dokumentation. Die Bewertung aus der Sicht der SBB wird erst vor dem Hintergrund einer umfassenderen Übersicht und unter Mitwirkung einer breit gefächerten Expertengruppe geschehen. In gleicher Weise wird gegenwärtig ein Spezialinventar der Hochbauten der Südrampen-Basisstation Biasca erstellt.

REMISENHALLEN UND ARBEITERKASERNEN

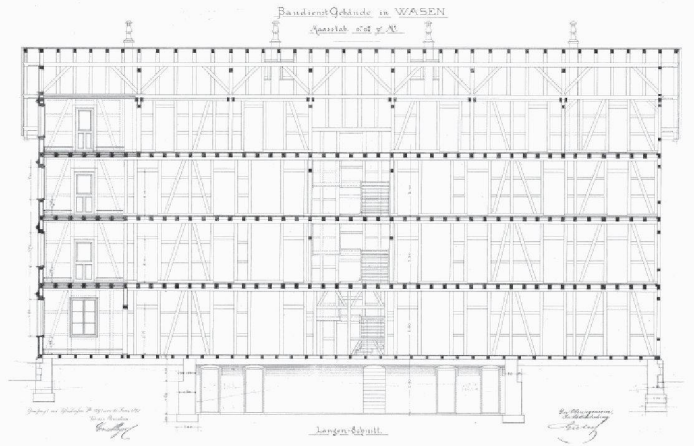
Der markanteste Bau an der Basis der Gotthard-Nordrampe ist zweifellos die mächtig emporragende, von weither wahrnehmbare, stützenfreie Lokremisenhalle von 1919/22 (Bilder 1 bis 4). Der Hallenbau, der vom damaligen Chefarchitekten des SBB-Kreises Luzern, Alfred Ramseyer, entworfen wurde, hebt sich deutlich vom übrigen Depot- und Werkstätten-Ensemble ab und zeichnet sich durch eine augenfällige gestalterisch-formale sowie konstruktive Eigenständigkeit aus. Das mächtige, im Norden an die Remise von 1881 andockende Bauwerk wurde im Zuge der Elektrifizierung der Gotthardlinie (1916–1920) errichtet und repräsentiert somit eine einschneidende Zäsur in der Geschichte der Bahnentwicklung. Die Halle bildet den Kopf des Depot- bzw. Werkstättenbereichs, dessen Kernsubstanz, die zweiteilige Lokremisenanlage mit zentraler Schiebebühne, aus den Anfängen der Gotthardbahngesellschaft stammt. Die Anlage wurde aufgrund der zunehmenden Bedeutung der Alpentransitstrecke kontinuierlich erweitert.

Südlich des langgestreckten ehemaligen Werkstätten- und Reparaturbereichs schliesst ein zweigeschossiges Volumen an, das um 1881 als Kasernengebäude realisiert worden war und in der Folge zu einem Beamtenwohngebäude mit Personalwohnungen umgebaut wurde (Bilder 5 bis 6). Die Errichtung von Wohnbauten war wie die Erstellung der bahntechnischen Anlagen eine zentrale Aufgabe der Bahngesellschaft. Die Unterkünfte dienten zum einen den Arbeitern, die am Bau der Bahnlinie und der zugehörigen Infrastruktur beteiligt waren, zum andern waren die Wohngebäude für die Angestellten des Zugs- und Werkstättenbetriebs bestimmt. Die unterschiedlichen Tätigkeitsfelder des Bahnpersonals reflektierten sich in einer differenzierten Wohnungstypologie. Die Wohnkaserne rekurriert auf militärische Vorbilder und ist ein typisches bauliches Element vieler früher industriell-

02 Situation Bahnhof Erstfeld mit Lokremise (E) und Schiebebühne dazwischen aus den Anfängen der Gotthardbahn vor der Verlängerung durch Ramseyer (Plan: SBB Historic)
03+04 Lokremise II, Querschnitt und Zeichnung Südfassade 1919 (Pläne: SBB Infrastruktur, PM Luzern)



05



07



06



08

05+06 Die Gotthardbahn erstellte mehrere Wohnhäuser für ihre Angestellten. Heutige Ansicht und Fassadenplan von 1881 des Arbeiterwohnhauses südlich der Lokremise (Plan: SBB Infrastruktur, PM Luzern, Foto: K. Zaugg)

07+08 «Sektionshaus» in der Klushofstatt, heutige Ansicht und Schnitt von 1875. Es wurde 1875 in Wassen erstellt, 1882 abgebaut und in Erstfeld als Personalwohnhaus wieder aufgestellt (Plan: SBB Infrastruktur, PM Luzern, Foto: K. Zaugg)

09 Kasino und Turnhalle (dunkel eingezeichnet) und ein Schulhaus (dazwischen an der Strasse) für die Kinder der Beamten und Angestellten der Bahn, Plan von 1897 (Plan: SBB Historic)

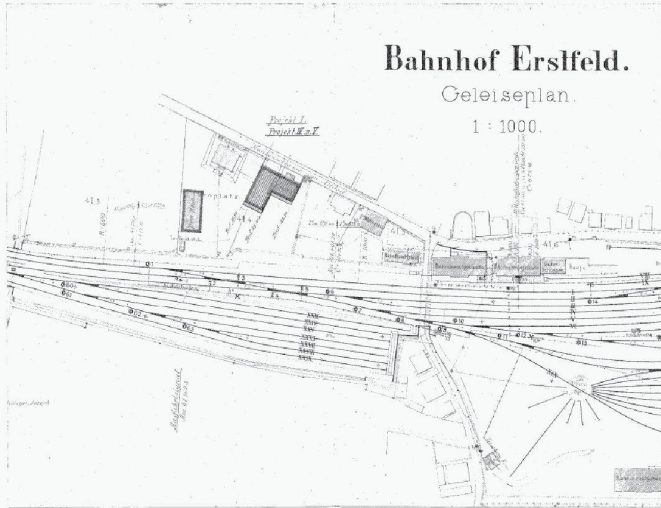
10 Auch Gebäude für die Erziehung der Kinder und für die Freizeitgestaltung gehörten im Eisenbahndorf Erstfeld zum Bauprogramm der Gotthardbahn: Gesellschaftshaus (Kasino) mit Theatersaal auf einer undatierten Aufnahme (Foto: SBB Historic)

11+12 Neue Wohnkultur im Bergtal: heutiger Zustand und Fassadenentwurf der Zürcher Architekten Karl Egender & Wilhelm Müller von 1947 für eine Etappe der Genossenschaftssiedlung der Eisenbahner (Plan: Archiv EBE Erstfeld, Foto: K. Zaugg, 2006)

13+14 Planung und Bau von Wohnhäusern für Bahnbeamte («Mohrenkopf») östlich der Bahnlinie in Erstfeld: heutige Ansicht sowie Anlageplan und Entwurfsskizzen von 1894 (Bild: K. Zaugg, 2006, Pläne: SBB Historic)



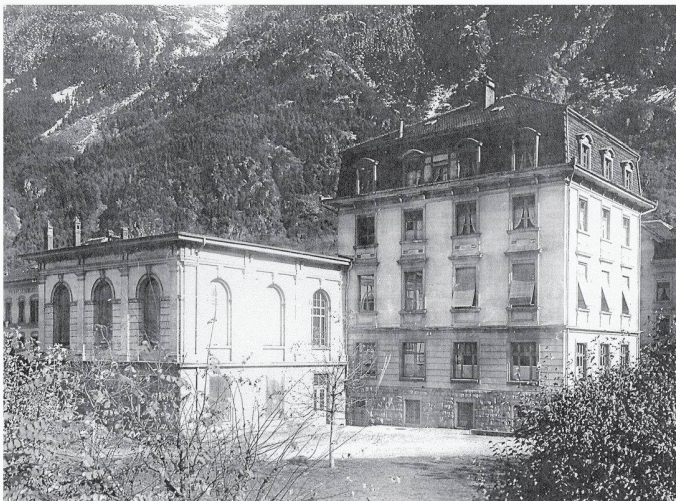
13



09



11



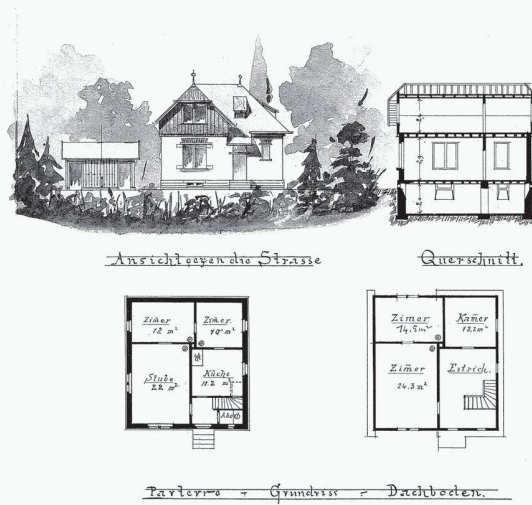
10



12



14



ler Anlagen. Das ehemalige Kasernen- und Beamtenwohngebäude, das bis zur Errichtung des repräsentativen Depotdienstgebäudes 1906 auch die Depotleitung beherbergte, entfaltet trotz seiner sachlichen Ausformulierung in der Reihung eine eindruckliche architektonische und räumliche Wirkung und hat einen beachtlichen bautypologischen und betriebsgeschichtlichen Zeugniswert.

EIN KASINO UND EINE FREMDE WOHNKULTUR

Ein weiteres, jedoch ausserhalb des eigentlichen Bahngeländes situiertes Wohngebäude für einfache Bahnangestellte ist das «Sektionshaus» in der Klushofstatt östlich der Bahnlinie (Bilder 7 bis 8). Der langgestreckte, dreigeschossige Fachwerkbau mit strengem Fensterraster wurde 1875 unter der Leitung des ersten Chefarchitekten der Gotthardbahngesellschaft, Adolf Göller, als «Bandienstgebäude für Wassen» projektiert und ausgeführt. Nach der Eröffnung der Bahnlinie wurde er in Wassen abgetragen und 1882 in Erstfeld als Personalwohnhaus wieder aufgebaut.

Wohnungsbau und Siedlungsentwicklung wurden, wie umfangreiche Projektstudien dokumentieren, von der Gotthardbahngesellschaft eingehend erforscht und in systematischer, das Ortsbild des Eisenbahnerdorfs Erstfeld prägender Weise umgesetzt. In unmittelbarer Nähe des «Sektionshauses» erstellte die Gotthardbahngesellschaft 1895 eine abgeschlossene Beamtenwohnsiedlung, die sich aus Ein- und Zweifamilienhäusern, einem Sechsfamilienhaus und zugehörigen Infrastrukturbauten wie einem gemeinsamen Waschhaus und einem Holzschopf zusammensetzt (Bilder 13 bis 14). Der «Mohrenkopf», dessen Grundanlage nach wie vor lesbar und mit zwei Bauwerken in einem repräsentativen Umfang überliefert ist, wurde vom berühmten Luzerner Architekten Heinrich Meili-Wapf geplant.

Aufgrund der bahnspezifischen Dienstverhältnisse unterstützten die Eisenbahnverwaltungen seit ihren Anfängen ihr Personal mit mannigfaltigen Fürsorge- und Wohlfahrtseinrichtungen. Ein Schwerpunkt bahneigener Wohlfahrtseinrichtungen entstand nördlich der Bahnstation entlang der Gotthardstrasse in einem Gebiet, das die Gotthardbahn bereits sehr früh als Entwicklungszone eingestuft hatte. In diesem Perimeter sind in knapp zehn Jahren mit dem werkeigenen Schulhaus (1898, heute Elektrizitätswerk Erstfeld), der Turnhalle (1907) und dem Gesellschaftshaus (1908, heute Gemeindeverwaltung) drei der repräsentativsten Bauten in Erstfeld entstanden (Bilder 9 bis 10).

Die Bahn generierte in der bäuerlich-ländlichen Kulturlandschaft neue, an vorstädtische Gebiete erinnernde Wirtschaftsformen und Siedlungsmuster. In vier Bauetappen entstand von 1910 bis 1955 am Nordrand von Erstfeld die Siedlung der Eisenbahner-Baugenossenschaft. Bei ihrer Planung wirkten unter anderem der Baugenossenschaftspionier Paul Robert Gerber (1910) und die etablierte Zürcher Architektengemeinschaft Egender & Müller (1947) mit (Bilder 11 bis 12). Die Siedlung ist ein exemplarischer Ausdruck der weitreichenden kulturellen Auswirkung der Bahnwerkstätte.

FACETTENREICHER GESAMTZUSAMMENHANG

Die integrale, flächendeckende Dokumentation der Bauten der Gotthardbahngesellschaft respektive der SBB auf dem Depot-Gelände und im Dorf Erstfeld erlaubt eine Wahrnehmung des Gesamtzusammenhangs der Bahnunternehmungen. Aus dieser Perspektive werden selbst rudimentäre Güterschuppen, ehemalige Anthrazitschuppen oder unscheinbare Waschküchen zu interessanten Erinnerungsträgern, die auf massgebliche Entwicklungsphasen der Bahn- und Verkehrsgeschichte verweisen. Die umfassende und vertiefte Auseinandersetzung mit dem Baubestand der Alpenbahn ist eine wichtige Informationsgrundlage für künftige bauliche Interventionen, sie ist aber auch Ausgangspunkt für weiterführende betriebs- und industriegeschichtliche Fragestellungen.

Karin Zaugg, lic. phil., Kunsthistorikerin, Karin.Zaugg@biel-bienne.ch