



## WIR BRINGEN IHNEN KULTURGESCHICHTE NÄHER

---

Ein stilvolles Zuhause für die historischen Wagen des Dampfbahnvereins Zürcher Oberland in Bauma:  
die Perronhalle des Basler Centralbahnhofs von 1860. *Foto: Urs Siegenthaler*

---

Archäologie und Denkmalpflege Kanton Zürich, [www.denkmalpflege.zh.ch](http://www.denkmalpflege.zh.ch)  
STARCH Stiftung für Archäologie und Kulturgeschichte im Kanton Zürich, [www.starch-zh.ch](http://www.starch-zh.ch)

# BASEL – OLTEN – BAUMA: WENN DER BAHNHOF MIT DEM ZUG VERREIST

Im Zürcher Oberland findet die Odyssee der historischen Basler Bahnhofshalle nach über 150 Jahren ein Happy-End. Die elegante Holzkonstruktion mit den reizvollen «Laubsägeli»-Ornamenten erlebte im wahrsten Sinn des Wortes eine bewegte Geschichte.

Auch in seinen kühnsten Träumen hätte der Basler Architekt Rudolf Ludwig Maring (1820–1893) nie damit gerechnet, dass ein Gebäude von ihm dereinst im Tösstal stehen würde. Maring war Direktionsarchitekt der 1853 in Basel gegründeten Schweizerischen Centralbahn S.C.B., die ein Streckennetz von Basel über Liestal nach Aarau, Luzern, Biel, Bern und Thun bediente. 1860 entwarf er für die S.C.B. den «Basler Centralbahnhof» mit einem grossen Empfangsgebäude und zwei langen, von 26 Stützenpaaren getragenen Einsteigehallen. In der östlichen Halle kamen die Züge der Centralbahn an, in der westlichen jene der Gesellschaft der französischen Ostbahnen.

Üppig dekorierte Gusseisenelemente schmückten die Holzkonstruktion und die Stirnseiten zeigten eine durchbrochene «Laubsägeli»-Ornamentik im damals beliebten, filigranen Schweizer Holzstil. Als die private S.C.B. 1902 an die Schweizerische Bundesbahn überging, war das Ende des Centralbahnhofs besiegelt. An seiner Stelle errichtete die SBB ab 1903 einen neuen Bahnhof, der dem damaligen Zeitgeschmack entsprach. Die alten Einsteigehallen wurden verkauft: die eine nach Zürich-Altstetten, wo sie heute noch auf dem Areal des Güterbahnhofs steht, und die andere nach Olten, wo sie der SBB über 100 Jahre als Holzlager diente.

Der Dampfbahnverein Zürcher Oberland weckte die geschichtsträchtige Halle aus dem Dornröschenschlaf. Er rettete das vermeintliche Abbruchobjekt in letzter Minute und überführte es mit Unterstützung der kantonalen Denkmalpflege Zürich nach Bauma – selbstverständlich per Bahn. Am neuen Ort beherbergt das prächtige Bauwerk in seiner alten Funktion seit September 2015 das wertvolle historische Rollmaterial des Dampfbahnvereins.

*Pietro Wallnöfer*

## DIE LIMMAT ALS ÜBERGANG UND HINDERNIS



Tief im Walddickicht führte Prof. Rudolf Jaun zu den Masséna-Schanzen.



Zwei Kanonenkugeln aus der Schanze.  
*Fotos: Thomas Ribi*

Der STARCH-Anlass vom 20. Juni führte an die Limmat und zeigte an drei Beispielen auf, wie der Fluss im Lauf der Geschichte sowohl als verbindender Übergang wie abwehrendes Hindernis wahrgenommen wurde.

Der erste Posten der von Prof. Rudolf Jaun geleiteten Exkursion galt den Ruinen von Stadt und Burg Glanzenberg. Mit ihrem Bau im 13. Jahrhundert wollten die Freiherren von Regensberg die Stadt Zürich konkurrenzieren: durch die Kontrolle des Handelsverkehrs auf der

Limmat und die Errichtung eines Flussübergangs – mit entsprechenden Zolleinnahmen – ausserhalb Zürichs.

Nur wenige hundert Meter entfernt finden sich die Reste der Schanzen, die der französische General Masséna 1799 zur Vorbereitung des Limmatübergangs seiner Truppen ausheben liess. Er schuf so eine wichtige Voraussetzung für den nachfolgenden Sieg der Franzosen über die Österreicher und Russen in der zweiten Schlacht von Zürich.

Der dritte Posten der anregenden Exkursion brachte den Sprung in die Neuzeit. Er spürte den erstaunlich zahlreichen Bauzeugen der Stützpunktverteidigung von Dietikon nach, die 1940 im Rahmen des Bezugs der Limmatstellung zur Abwehr eines Angriffs der deutschen Truppen errichtet worden war.