

Marcel Just

Die Schweizer Tankstelle – das unbekannte Wesen

Auf der Suche nach historischen Schweizer Tankstellen mäandert man zwischen publizierten Quellen, Archiven, Befragungen von Denkmalpflegeämtern und Informationen von Erdölfirmen; meistens bleibt es jedoch bei enttäuschenden Ergebnissen. Die Tankstelle scheint in der Architekturforschung auf wenig Interesse gestossen zu sein. Generell wurde Kleinarchitektur schon immer eher stiefmütterlich behandelt. Hinzu kommt die schnelle Entwicklung des Autoverkehrs, die laufende Infrastrukturerweiterungen und Designanpassungen forderte.

Background

Für einen groben Überblick kann eine Betrachtung der internationalen Tankstellenliteratur nützlich sein. Im Autoland USA löste die Wiederentdeckung der Route 66 in den 1970er Jahren eine Flut von Artikeln und Publikationen zu Bauten an der Strasse aus. Die sogenannte *Roadside Architecture* wurde in Fotobänden – reich bebildert mit Tankstellen, Motels, Diners und Drive-in-Kinos – gefeiert.¹ Neben den *Coffee Table Books* wurden auch Bücher zur Architekturgeschichte der amerikanischen Tankstelle publiziert.² Bereits 1972 erschien mit dem Buch *Learning from Las Vegas* von Robert Venturi, Denise Scott Brown und Steven Izenour die Aufforderung zu einer Neubetrachtung von anonymer Populärarchitektur.

Auch Künstler entdeckten die Tankstelle als Motiv, wie das 1963 publizierte Büchlein *Twentysix Gasoline Stations* des Pop-Art-Künstlers Ed Ruscha belegt. Ohne begleitenden Text werden die unspektakulären Fotos der Tankstellen nur mit den Angaben der Benzinmarke und Ortschaft ergänzt. Dies führte schliesslich zur Entstehung von Ruschas frühem Meisterwerk *Standard Station, Amarillo, Texas* von 1963, einem äusserst dynamischen Tankstellenbild.³ In diesem Zusammenhang erinnert man sich auch an das ikonische Gemälde *Gas* (1940) von Edward Hopper. Gleichzeitig nehmen wir die Absenz dieses Themas in der Schweizer Kunst vor 1960 wahr. Ausnahme bleibt ein Ölbild mit dem Titel *Tankstelle* (1935) von Hermann Knecht im Kunstmuseum Thurgau.

Publikationen zur Entwicklung der Tankstellen sind in den letzten Jahrzehnten auch in Grossbritannien, Frankreich und Italien erschienen.⁴ Die deutschsprachigen Publikationen zu diesem Thema wurden ausschliesslich in Deutschland

verlegt, ohne Österreich und die Schweiz einzubeziehen.⁵ Auch deshalb konnte sich mit den wenigen publizistischen Äusserungen kein Schweizer Tankstellengedächtnis bilden.⁶

Auf der Suche nach Schweizer Tankstellen stellt man ein grosses Defizit an schriftlichen und fotografischen Quellen fest. Bei der Befragung von verschiedenen Personen aus dem Umfeld von Architektur und Design nach ihren Lieblingstankstellen wurde meistens die 1968 eröffnete Solothurner Tankstelle Deitingen-Süd des Burgdorfer Ingenieurs Heinz Isler genannt. Die beiden dünnen Betonschalen liegen lediglich an drei Punkten auf. Mit der breiten Seite auf dem Restauranttrakt liegend, überspannen sie beidseitig mit 30 Metern die Tanksäule und enden verjüngend in einer Spitze. Später wurden die Tanksäulen verlegt und unter einem neu gebauten Normdach platziert. Deitingen-Süd bleibt ohne Zweifel mit seinen beiden «Flügeln» – einer symbolhaften Reverenz an das Logo des Restaurantbetreibers Mövenpick – die bekannteste und meistdokumentierte Tankstelle der Schweiz. Die Schalenkonstruktion wurde 2000 unter kantonalen Denkmalschutz gestellt.⁷

Eine Recherche bei den Erdölfirmen führte leider zu wenigen Resultaten. Am Schweizer Sitz der aserbaidzianischen Benzinfirma SOCAR Energy konnte das Bildarchiv der übernommenen Esso Schweiz eingesehen werden. Leider fehlen auf den nummerierten Tankstellenbildern Angaben zu Standort, Baujahr, Architekt oder Ingenieur. Für eine schweizweite Erfassung architektonisch interessanter Tankstellen muss noch viel Forschungsarbeit geleistet werden. Der folgende Abschnitt präsentiert in chronologischer Form ausgewählte Beispiele.

»

Ing. Heinz Isler, Betonschalenüberdachung der BP-Tankstelle, Autobahnraststätte Deitingen-Süd an der A1, 1968–heute. Comet Photo AG, ETH Bildarchiv

Shell-Benzinzapfsäule (1920er Jahre) am Limmatquai Zürich. Foto Heinrich Seitz, 1942, © Schweizerisches Nationalmuseum



Die Zapfsäule

In den 1910er bis frühen 1920er Jahren war die Tankstelle noch bar jeglicher Architektur. Die Benzinzapfsäule wird über die Jahre zu einem technischen Designprodukt mit einem gläsernen beleuchtbaren Aufsatz der Benzinmarke, der bei Dunkelheit auf die Tankmöglichkeit hinweist. Idealerweise wählte man einen Standort, der mit einer anderen Serviceleistung kombiniert werden konnte, zum Beispiel vor Drogerien, die schon vor der Zeit der Zapfsäule mit Benzin in Kanistern handelten, oder vor Wirtschaften, wo innen Kaffee und aussen Benzin «serviert» werden konnte. Es gab aus heutiger Sicht auch überraschende Standorte ohne richtigen Vorplatz, wie ein Bild aus dem Stadtzentrum Zürichs zeigt. Schön aufgereiht am Limmatquai zwischen Beleuchtungskandelabern und Bäumen findet eine Shell-Zapfsäule ihren Platz. Sie konnte bis in die Kriegsjahre überleben, doch wie sie bedient wurde, bleibt ein Rätsel.

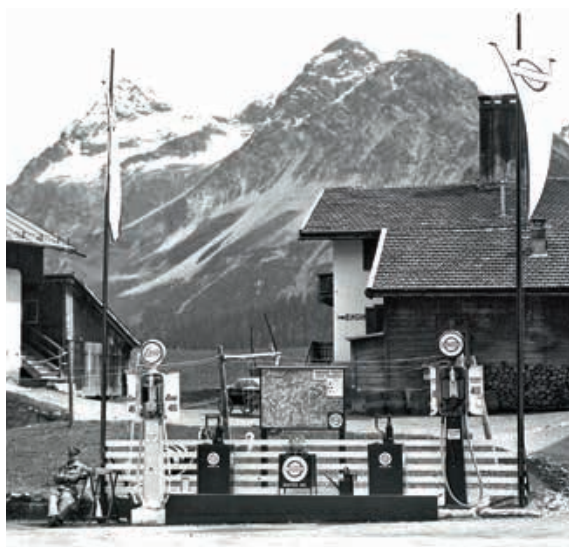
In Arosa entstand eine Erweiterung der Einzelzapfsäule als Reaktion auf das erst 1925 aufgehobene Bündner Autofahrverbot. Gleich nach





Trustfrei-Benzinzapfsäule (später Avia), Bemalungsanleitung, um 1927, aus *Avia Normen Brochure 1927–1963*, 2020, Avia International, Zürich

Esso-Tankstelle am Oberseeplatz in Arosa, Foto Carl Brandt, um 1930, Heimatmuseum Arosa



der Fertigstellung der Strasse musste schnell auf die Nachfrage der Autofahrenden reagiert werden. Bestückt mit allen nötigen Gerätschaften, inklusive beflaggter Werbung, könnte man das Arrangement bereits als architektonisches Ensemble bezeichnen.⁸ Ein weiteres Beispiel aus Graubünden zeigt auf einem Plakat des Davoser Hotels Flüela mit einer Zapfsäule vor dem Gebäude, dass man für den autofahrenden Gast gerüstet war. Dieses Plakat von Paul Martig (um 1928) blieb eine Ausnahme, waren doch auf Schweizer Tourismusplakaten nie Privatautos zu sehen.

Das Schutzdach

Ende der 1920er Jahre kommt die entscheidende Erweiterung: das Dach, bis heute der wichtigste Bestandteil einer Tankstelle. Es musste nicht mehr im Regen getankt werden. Einhergehend mit diesem Fortschritt und zunehmendem Verkehrsaufkommen entwickelte sich die Tankstelle auf eigenem Territorium mit mehr Platz und diversen Serviceangeboten zu einer eigenständigen Bauaufgabe. Für die Benzinmarken gab es zusätzlich neue Möglichkeiten, ihre Logos oder Werbung für andere Dienstleistungen zu platzieren. Es entstanden Kombinationen mit Reparaturwerkstätten, Parkhäusern oder Verkaufsstellen von Autos. So konnten verschiedene Geschäftsfelder der Autobranche verbunden werden. Die interessanten Tankstellen der 1930er Jahre waren einfach, funktional und orientierten sich am Industriebau des Neuen Bauens. In Dokumentationen tauchten auch erste Nachtbilder auf, wie sie in der Architekturfotografie der Moderne zuhauf entstanden sind.

Ein sehr frühes Beispiel einer Tankstelle mit erweitertem Serviceangebot ist durch eine er-

haltene Baudokumentation bekannt. Sie wurde von den Basler Architekten Karl Baumgartner und Ernst Bühler für die Zürcher Auto Service AG 1930 in St. Gallen an der Ecke Burg- und Turnerstrasse gebaut. Unter einem Dach vereinigen sich zwei Zapfsäulen, ein Verkaufs- und Büroraum mit Toilette sowie eine Durchfahrt mit eingebautem Weaver-Automobilhebeapparat für Reifenwechsel oder kleine Reparaturen. Die wunderbare Art-déco-Zeichnung für die Baueingabe überrascht mit fünf modisch gestylten Frauen.⁹

Ein etwas schwerfälliges Exemplar mit einer dicken, weit auskragenden Beton-Dachplatte stand von 1931 bis 1950 an der Strassengabelung Überland-/Badenerstrasse in Dietikon. Für die Planung war das technische Büro der TALAG Tank-Anlagen A.G. aus Zürich verantwortlich, wie die vor kurzer Zeit aufgefundenen Pläne aus dem Bauamt informieren.

Im innenstädtischen Kontext bildet bei Geschäftshäusern oft das eingezogene Erdgeschoss den Wetterschutz der Tankstelle. Als exemplarisches Beispiel kann die Bellevue Garage Automeetro (1935) an der Rämistrasse in Zürich von Karl Knell jr. bezeichnet werden. Die vornehme und zentrale Lage spiegelt sich in der Ausführung der verchromten Tanksäulen. Dahinter waren Laden und Büro mit einer Glasfassade entlang der Fahrspur abgetrennt. Die Vorfahrt als Zugang zu einem Verkaufsladen blieb erhalten. Heute sind kaum mehr Tankstellen in der Innenstadt zu finden.

Vorkriegsikonon

Die Garage des Nations, ein frühes Meisterwerk der Moderne, wurde 1935/36 vom Genfer Architekten Maurice Braillard in Zusammenarbeit mit Sohn Pierre und dem Schweizer Betonpionier Robert Maillart in Genf realisiert.¹⁰ Das trapezförmige Betondach überschirmt die ganze Anlage an einer Strassengabelung. Im stromlinienförmig abgerundeten Gebäudeteil «streckt sich das Betondach weit nach vorne und erweckt fast den Eindruck von Schwerelosigkeit, da die dünnen Stützpfeiler optisch in der Gitterkonstruktion des Kassenraums versteckt sind».¹¹ Die kreisrunde Schlosserarbeit, aufgeteilt in horizontale Glasfelder, bildet die Haut des Bürozyinders, der in der Nacht wie ein Leuchtturm strahlte. Im Zwischenbereich befindet sich die Autodurchfahrt mit je einer Zapfsäule, und im hinteren und breiteren Teil sind die Reparaturenischen zu finden. Über einen schmalen, rechteckigen Anbau mit Serviceräumen erschliesst sich auch der Treppenaufgang



Esso-Tankstelle, Dietikon,
Gabelung Überland-/
Badenerstrasse, 1931–
1950, Archiv Esso Schweiz
(bei SOCAR Energy Zürich)

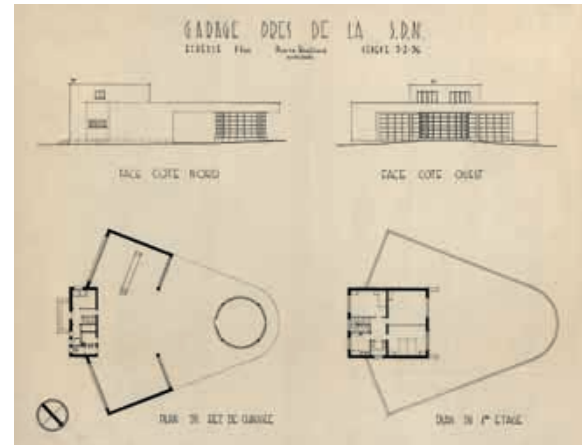
**Karl Baumgartner & Ernst
Bühler, Tankstellenskizze
für Baueingabe**,
St. Gallen, Ecke Turner-/
Fürstenlandstrasse,
1930–2007, Baudokumen-
tation Stadt St. Gallen

Shell-Tankstelle, Zürich,
Hornbachstr. 3, 1931–1981
(ersetzt), Foto Heinrich
Wolf-Bender, Baugeschichtliches Archiv
der Stadt Zürich



**Karl Knell jr., Geschäfts-
haus mit Tankstelle**
Autometro, Zürich, Rämi-
strasse 14, 1935–heute
(ohne Tankstellenbetrieb),
Heinrich Wolf-Bender's
Erben, Baugeschichtliches
Archiv der Stadt Zürich





Maurice und Pierre Brillard mit Ing. Robert Maillard, Garage des Nations, Genève, Gabelung Av. de France/Rue de Montbrillant, 1935/36–heute, Foto Boissonnas, © Fondation Brillard Architectes, Genève

Garage des Nations, Plan von Pierre Brillard, 1936, © Fondation Brillard Architectes, Genève



Karl Egender & Wilhelm Müller, Titan-Tankstelle, Zürich, Badenerstrasse 527, 1934–1976, Foto Guggenbühl, Zürich, aus *Das Werk*, 1935, H. 6, S. 220

Suter+Suter, Schlotterbeck-Tankstelle, Zürich, Badenerstrasse 415, 1949 (nicht erhalten)



zur Dienstwohnung – ein Novum, das kaum eine Fortsetzung fand. Als Vorbild der Garage des Nations könnte die Tankstelle von Hans Borkowsky in Kassel (1930) erwähnt werden,¹² die 1932 in der Publikation zur wegweisenden Ausstellung *The International Style* im Museum of Modern Art in New York als einzige europäische Tankstelle abgebildet wurde.¹³

Eine weitere Ikone war die 1934 von den Architekten Egender & Müller gebaute Tankstelle der Titan AG an der Badenerstrasse in Zürich. Claude Lichtenstein beschreibt die 1976 abgebrochene Tankstelle: «Der Bau bestand aus einem geschlossenen Teil mit Geschäftsräumen und dem sich

darüber erhebenden geschwungenen Schutzdach. Auffallend ist die Schlankheit aller Bauglieder, auch im Gegensatz zu anderen zeitgenössischen Tankstellen. Das Dienstgebäude war mit dem Schutzdach durch fünf Eisenbinder und einen Kragarm verbunden. [...] Mit der so gegebenen klaren modularen Ordnung kontrastierte entschieden die Kante des Schutzdaches, die in der einen (stadtseitigen) Hälfte dezidiert ausschwingt.»¹⁴ Der verglaste Oberlichtschlitz mit Werbung für Produkte und Dienstleistungen gab der Verbindung Dach/Diensträume eine Leichtigkeit und gleichzeitig einen Regen- und Windschutz. Auf der Unterseite des Dachs war in Grossbuchstaben



TITAN aufgemalt, und über dem Dach wurde auf einem weit herausragenden Werbebalken für die Tankstelle geworben. Neonröhren sorgten auch in der Dunkelheit für gute Lesbarkeit. Das Zusammenspiel der Dachform mit der Werbung der Titan-Tankstelle wirkte bis in die Nachkriegszeit, wie die 1949 gebaute Schlotterbeck-Tankstelle der Architekten Suter+Suter an der gleichen Ausfallstrasse zeigt. Anstelle des Schriftzugs auf der Unterseite des Daches betonte eine Neonschnecke den Dachrand und umkreiste die massiven Stützen.

Nachkriegszeit

Nach dem Zweiten Weltkrieg kamen nach und nach erste Vereinheitlichungen in der Art der Bemalung ins Spiel, wie eine Abfolge von Esso-Servicestationen zeigt, doch war noch immer viel Abwechslung in den Bauformen gewährleistet. In den frühen 1950er Jahren wurden bei vielen Tankstellen Pilzstützen für die ausladenden Dächer eingesetzt, wie man sie teilweise noch heute bei wenigen Tankstellen antreffen kann, die den laufenden Modernisierungswahn überlebten.

Der Heimatschutz veröffentlichte 1954 in seiner Mitgliederzeitschrift ein Pamphlet, das die amerikanischen Einflüsse im Tankstellenbau kri-

tisierte, die sich in keiner Weise mit den Schweizer Bebauungen vertrügen. Er stellte darin wenige gute und eine Reihe von schlechten Schweizer Beispielen vor. Als schlecht werden vor allem Kombinationen mit älteren Bauten taxiert, ebenso exaltierte Dächer und ausgefallene Bauformen. Gut meint unauffällige Gestaltung. Mit brachialen Kommentaren wurde argumentiert: «Solche Missgeburten entstehen, wenn das internationale Schema <Tankstelle> mit Gewalt unter bestehende Häuser gezwungen wird. Dabei haben wir Bauverordnungen, Baukommissionen und Leute, die sich zum mindesten <Bau-Meister> nennen!»¹⁵

Die 1950er Jahre waren noch weit entfernt von den gleichförmigen Einheitstankstellen, die gegen Ende der 1970er Jahre die Ausdrucksvielfalt stark beeinträchtigten. Die folgenden Beispiele illustrieren die Bandbreite zwischen Architekturspielerien und klassischer Nachkriegsmoderne. Die 1953 an der Route de Rennes in Bussigny VD von Jacques Favarger gebaute Garage de l'Arc-en-Ciel hat zum Beispiel viel Überraschungspotential.¹⁶ Bei genauem Studium der Abbildung entdeckt man, wie unter dem geschwungenen, ursprünglichen Dach ein vorgebautes Restaurant und der Tankstellenshop eine Verschiebung der Tanksäulen erforderten. So entstand eine absurde Situati-

Esso-Tankstellen, Archivstreifen Ost- und Zentralschweiz, Nachkriegszeit
(Zustand heute unbekannt),
Archiv Esso Schweiz
(bei SOCAR Energy Zürich)



Ganz oben: Jacques Favarger, Garage de l'Arc-en-ciel, Bussigny, 1953–heute. Foto Christoph Popp
Darunter links, wie oben: Tankstellenskulptur von Hansjörg Gisiger. Foto Marcel Just

Mitte: Aldo und Alberto Guscetti, Gulf-Service-station, Ambri, Via San Gottardo 30, 1957–heute. Foto Willi Borelli, Airolo

Rechts: Leo Hafner, Tankstellen Mito, Sihlbrugg, 1957/59 (ersetzt), Foto Peter Ammon, Leo Hafner Archiv, Zug

on, die zu mehreren Dächern unter einem Dach führte. Dies scheint bizarr, doch immerhin überlebte der Betonbogen und macht bei nächtlicher Beleuchtung richtig Freude. Als weitere Überraschung können auf den Innenseiten des Bogens zwei abstrakte Skulpturen (1954) des Basler Bildhauers Hansjörg Gisiger entdeckt werden. Kunst an der Tankstelle bleibt ein seltenes Phänomen.

Ein anderes Exemplar hat zufälligerweise den Autobahnbau an der parallel laufenden Kantonsstrasse in Ambri TI überlebt. 1957 wurde diese Tankstelle von den Brüdern Aldo (Architekt) und Alberto (Ingenieur) Guscetti gebaut, deren Frühwerk erst kürzlich mit einer Ausstellung gewürdigt wurde.¹⁷ Wieder spielt das Dach die Hauptrolle. Das auf der Reparaturwerkstätte schräg gegen die Strassenseite aufgelegte, weit auskran-

gende Dach, das wiederum seitlich ansteigend von vier unterschiedlich hohen Stützen getragen wird, erreicht in der südlichen Ecke seinen Kulminationspunkt. Offensichtlich demonstrieren diese Beispiele, dass im Experimentierfeld Tankstellenbau immer noch individuelle Zeichen gesetzt werden konnten.

Der Zuger Architekt Leo Hafner (Partner Alfons Wiederkehr) entschied sich in Sihlbrugg für einen nicht minder interessanten Weg mit den 1957/59 beidseitig der Strasse realisierten Mito-Servicestationen in protestantischer Einfachheit.¹⁸ Sie erinnern an Bauten der Solothurner Schule oder kalifornische Bungalows des *Case Study House*-Programms. Die Dächer verbanden die teilweise vollverglasten Verkaufs- und Diensträume mit der grosszügigen Tanksäulenhalle ohne jegliche Über-

gangsinszenierung. Diese Reduziertheit mit den feinen schwarzen Stützen ergab: Eleganz durch Proportion. Durch Abriss und Neubau auf der Ostseite und Überformung der Westseite sind heute nur noch vier Stützen auszumachen.

Brutalismus

Ein schönes Beispiel einer Tankstelle im Stil des Brutalismus in der Schweiz ist in Castasegna im Bergell zu finden. In der Serie *52 beste Bauten – Baukultur Graubünden 1950–2000* stellt Ludmila Seifert vom Bündner Heimatschutz ein Highlight der Bündner Tankstellengeschichte vor: «Im Auftrag einer Tessiner Ölgesellschaft wurde sie vom Luganeser Peppo Brivio (1923–2016) entworfen, einem jener Architekten, die in den 1950er Jahren die moderne Architektur ins Tessin gebracht hatten. Die verspielt-eleganten «Betonpilze», die Brivio im Bergell errichtete, lassen jene Experimentierfreude erkennen, welche die internationale Tankstellenarchitektur der 1950er und 60er Jahre in ihren besten Beispielen auszeichnet.»¹⁹ Die Tankstelle wurde 1962/63 beidseits der Strasse gebaut und ist erhalten, aber nur noch mit einem Notenausgaben auf der Bergseite in Betrieb. Die Kioskzylinder sind leider ausgeräumt, gleich daneben steht eine neue Tankstelle mit dem üblichen Angebot.

Zum Schluss kehren wir wieder zurück an die Autobahn, zur Raststätte Restauroute 3-Stern Kölliken-Nord an der A1 Zürich–Bern, 1967–1969 von den Architekten Werner Brauen und Miklos Hajnos (Kölliken/Zürich) für den Aargauischen Automobilgewerbeverband gebaut und 1970 eröffnet. Der Baukörper steht quer zur Autobahn, unübersehbar in der offenen Landschaft. Das auf Betonstützen liegende Restaurantgeschoss überdeckt die grosszügige Tankstelle mit drei Bahnen und vielen Tanksäulen. Auf Traufhöhe wird der Flachdachbau mit einem abgesetzten Rahmen für Sonnenstoren umspannt. Die Anlage wurde 2009 saniert, ohne die skulpturale Erscheinung des Baukörpers mit seinen vorstehenden Rundungen und Ecken zu verändern, jedoch hat er die Béton-brut-Radikalität aufgrund eines neu aufgetragenen, hellgrau gestrichenen Verputzes verloren. Im Innern wurde das Zwischengeschoss mit der quadratischen SnackBar für zwei Rolltreppen ausgebaut, die das Obergeschoss mit dem neugestalteten Restaurant bedienen. Nicht mehr erhalten ist der bis zur Decke reichende, grossflächig gesprossene Glaskubus mit offenem Boden über der mittleren Tankstellendurchfahrt. Die Restaurant-



besucher konnten durch den Deckenausschnitt einen unüblichen Blick auf den Tankstellenbetrieb werfen.²⁰

Epilog

Mittlerweile interessieren sich Denkmalpflege und Heimatschutz für die letzten Relikte der historischen Tankstellenarchitektur. Leider viel zu spät. Die normierten Tankstellen der letzten Jahrzehnte weisen mit Ausnahmen wenig Erhaltungspotential auf. Trotzdem sollte das Thema weiterführende Forschung erleben. ●

Peppo Brivio, City-Tankstelle, Castasegna, Strada cantonale 42, 1962/63–heute, Fondazione AAT, Fondo Peppo Brivio

Werner Brauen & Miklos Hajnos, Autobahnraststätte Restauroute mit Gulf-Tankstelle, Kölliken-Nord an der A1, 1967/69–heute, © Photoglob AG, 1971

Anmerkungen

1 John Margolies. *End of the Road. Vanishing Highway Architecture in America*. East Rutherford (NJ) 1981; John Margolies (Hg.). *Roadside Architecture. Architectural Relics from a Vanishing Past*. Köln 2010.

2 Daniel I. Vieyra. «Fill'er Up». *An Achitectural History of America's Gas Stations*. New York 1979; John Margolies. *Pump and Circumstance. Glory Days of the Gas Station*. Boston 1993; John A. Jakle, Keith A. Sculle. *The Gas Station in America*. Baltimore 1994.

3 Verschiedene Versionen sind im Netz mit dem Künstlernamen und Titel zu finden.

4 Grossbritannien: Nick Evans. *Fuelling the Motoring Age. 100 Years of British Petrol Stations*. Cheltenham 2019; Frankreich: Dominique Pascal. *Stations-service*. Antony 1999; Italien: Enrico Castruccio. *Gas Station. Il Design nelle Stazioni di Servizio 1900–1960*. Milano 1988; Susanna Caccia Gherardini. *Architettura in movimento. Stazioni di servizio e distributori di carburante: un patrimonio da salvaguardare*. Pisa 2009; *On the Road* (AGIP Tankstellengeschichte). Pero (MI) 2011.

5 Bernd Polster. *Tankstellen. Die Benzingeschichte*. Berlin 1982; ders. *Super oder Normal. Tankstellen – Geschichte eines modernen Mythos*. Köln 1996; Joachim Kleinmanns. *Super, voll! Kleine Kulturgeschichte der Tankstelle*. Marburg 2002; Christof Vieweg. *Volltanken bitte! 100 Jahre Tankstelle*. Bielefeld 2011.

6 Schweiz: «Zierden der Landstrasse»: die Tankstellen». In: *Heimatschutz*, 1954, H. 4, S. 105–121; Claude Lichtenstein. «Zwischen Gewöhnlichkeit und Ereignis – Die «Titan»-Tankstelle von Karl Egender und Wilhelm Müller in Zürich, 1934». In: *archithese – Kleine Architekturen*, 1986, H. 3, S. 32–35; Ulrich Binder. «Tankstellen im Napfgebiet: kleine Kulturgeschichte der Tankstellen». In: *Hochparterre – Zeitschrift für Architektur und Design*, 2001, H. 4, S. 42–44; Christian Bischoff. «Stations-service – Les dommages d'un marketing à l'échelle planétaire». In: *NIKE-Bulletin*, 2004, H. 1, S. 20–23; Lukas Märki. *Mit Vollgas ins 20. Jahrhundert. Eine Geschichte über die Auto-Mobilmachung im Schweizer Mittelland* (Hornerblätter). Büren 2010; Felix Hartmann. «Tankstellen erzählen. Benzingeschichten aus dem Sarganserland». In: *Terra plana*, 2018, H. 2, S. 33–40.

7 Samuel Rutishauser. «Die Isler-Schalen in Deitingen oder wie eine Tankstelle über Nacht zum Kulturdenkmal wird». In: *NIKE-Bulletin*, 1999, H. 3, S. 12–15; Tina Cieslik, Dietlind Jacobs. «Zeitloser Schwung». In: *Tec21*, 2017, H. 11, S. 24–27.

8 Marcel Just. «1927: das Auto kommt!». In: *AROSA – Die Moderne in den Bergen*. Zürich 2007, S. 40–47.

9 Bei der Baudokumentation der Stadt St. Gallen können alle Baudokumente eingesehen werden.

10 Seit 1995 beherbergt die Garage des Nations das Besucherzentrum des UNHCR; Paul Marti. «Die Rhetorik des Eisenbetons». In: *Maurice Brailard. Ein Schweizer Pionier der modernen Architektur – 1879–1965*. Genf/Basel 1994, S. 68f., Bilder S. 42–45.

11 Bernd Polster 1996 (wie Anm. 5), S. 212.

12 Die Garage des Nations wird im Vergleich zur Tankstelle von Borkowsky besprochen; Bernd Polster 1996 (wie Anm. 5), S. 212.

13 Henry-Russell Hitchcock, Philip Johnson. *The International Style. Architecture since 1922*. New York 1932, S. 104f. (Abbildungen Hans Borkowsky Tankstelle).

14 Claude Lichtenstein 1986 (wie Anm. 6), S. 34.

15 Heimatschutz 1954 (wie Anm. 6), S. 115.

16 Martine Jaquet. *Jacques Favarger – Architecte 1889–1967*. Lausanne 1997, S. 96f.

17 Marcel Just. «Die Wiederentdeckung der Guscetti-Bauten in der Leventina». In: *Der Traum von Amerika. 50er-Jahre-Bauten in den Alpen*. Stans 2016, S. 34–61, hier 44f.

18 Leo Hafner. *Hafner+Wiederkehr+Partner, Architekten – 1948–1988. 40 Jahre, 40 Objekte*. Zug 1988; Leo Hafner (Hg.). *LHA – Leo-Hafner-Archiv*. Zug 2009.

19 Ludmila Seifert. *52 beste Bauten – Baukultur 1950–2000*. Kampagne des Bündner Heimatschutzes, Nr. 10 im Netz, ab Herbst als Buch bei Edition Hochparterre, Zürich 2020.

20 G. R. «Autobahn-Tankstelle und -Raststätte «Restauroute 3-Stern» Kölliken-Nord». In: *Schweizerische Bauzeitung*, 4.2.1971, H. 5, S. 109f.; «Autobahnraststätte bei Kölliken/Schweiz». In: *Bauen+Wohnen*, 1971, H. 6, S. 239, S. 241–243.

Zum Autor

Marcel Just forscht im Bereich Architektur- und Kulturgeschichte. Mitherausgeber und Ausstellungskurator von *AROSA – Die Moderne in den Bergen* (2007) und *DIE PRACHT DER TRACHT – Schweizer Trachten in Kunst und Kunstgewerbe* (2017).

Kontakt: juzur@bluewin.ch

Résumé

La station-service suisse – une inconnue

À la recherche de stations-service suisses historiques, on recueille les informations dans les sources publiées, en posant des questions aux services de protection du patrimoine, aux collègues, aux entreprises pétrolières et en se plongeant dans les archives. Les résultats restent généralement décevants. La station-service n'a guère suscité d'intérêt dans le monde de la recherche architecturale. En général, ces petites architectures ont été plutôt négligées. En outre, le rapide développement de la circulation automobile exigeait des agrandissements d'infrastructure constants et une adaptation des concepts. La tentative de rafraîchir les souvenirs en présentant les principales étapes de développement des stations-service et des exemples typiques est un premier pas pour faire prendre conscience de l'intérêt de ce genre de bâtiments. Peut-être cela inspirera-t-il d'autres études et recherches qui éviteront que ces constructions tombent complètement dans l'oubli.

Riassunto

La stazione di servizio svizzera: un'entità sconosciuta

Chi intraprende una ricerca sulle storiche stazioni di servizio in Svizzera deve avvalersi di scarse fonti note, indagini presso gli uffici dei beni culturali, presso colleghi e archivi, e informazioni raccolte dalle ditte petrolifere. Nella maggior parte dei casi, tuttavia, l'esito delle ricerche si rivela deludente. La stazione di servizio ha raramente attirato l'attenzione degli studiosi di architettura, come del resto tutte le costruzioni di piccole dimensioni, tendenzialmente trascurate dai ricercatori. A ciò si aggiunge il rapido sviluppo del traffico automobilistico, che ha implicato continui ampliamenti delle infrastrutture e aggiornamenti del design. Il tentativo, formulato in questo contributo, di ripercorrere le principali tappe di sviluppo della stazione di servizio in Svizzera, attraverso alcuni casi esemplari, vuole essere un primo passo verso la sensibilizzazione nei confronti di questa "categoria". Altri progetti di ricerca potranno forse trarne stimoli, affinché queste costruzioni non finiscano nel dimenticatoio.



Dürrenmatt

als Zeichner und Maler

Ein Bildwerk zwischen
Mythos und Wissenschaft

In Zusammenarbeit mit **CÖN** Centre
Dürrenmatt
Neuchâtel