

Zeitschrift: Kunst + Architektur in der Schweiz = Art + architecture en Suisse = Arte + architettura in Svizzera

Herausgeber: Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte

Band: 48 (1997)

Heft: 1: Eisenbahn = Chemins de fer = Ferrovia

Vorwort: Editorial = Editoriale

Autor: Kübler, Christof

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: 05.05.2025

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

Die Spanisch-Brötli-Bahn beförderte ab 1847 Personen zwischen Zürich und dem Badekurort Baden, wenngleich der namengebende Volksmund besagt, der wahre Grund für den Bau der Bahn hätte darin bestanden, das Spanisch-Brötli – ein Blätterteiggebäck – termingerecht nach Zürich zu liefern. Jedenfalls leitete diese erste Eisenbahn in der Schweiz die verkehrsmässige Erschliessung des angehenden Bundesstaates und damit eine Entwicklung ein, die zusammen mit der Mechanisierung des Alltags eine enorme, alle Lebensbereiche umfassende Rolle spielen sollte. 1997 gilt es, das 150jährige Jubiläum der Eisenbahn in der Schweiz zu begehen.

1850 betrug das Schienennetz weltweit ca. 38 600 km. Amerika war daran mit 15 100 km und Europa mit 23 900 km beteiligt. Grossbritannien hatte einen Anteil von 10 653, Deutschland von 6 044, Frankreich von 3 083 und Österreich von immerhin 1 357 km. Die Schweiz, Ungarn, Belgien, Schweden und Italien verzeichneten unterschiedlich zaghafte Anfänge. Viele Ostländer waren unter den Eisenbahnnationen noch nicht vertreten.

Die fehlenden nationalen Interessen im Vorfeld der Gründung des Schweizerischen Bundesstaates waren im internationalen Vergleich für die «Zugsverspätung» der Schweiz ausschlaggebend: Die erste Pferdeeisenbahn in England beförderte bereits 1795 Personen und Güter zwischen Cardiff und Merthyr-Tydfil. Hedley hatte 1813 die erste funktionstüchtige Lokomotive gebaut; Stephenson's Modell verkehrte 1814 auf der Strecke Stockton-Darlington, und seine für die weitere Entwicklung mustergültige Zugmaschine verliess 1829 die Fabrikhallen. Seit 1820 kannte man zudem das industrielle Walzen der Schienen. Zusammengeführt ermöglichten die verschiedenen Innovationen in den Jahren um 1830 den internationalen Durchbruch der Eisenbahn.

Die verlorenen Jahre sollten indes bald wettgemacht werden. Die Schweiz verlängerte ihr Schienennetz bis ins Jahr 1890 auf gut 3 200 km. Der prozentuale Zuwachs überstieg die Werte der europäischen Bahnpioniere England und Deutschland für die gleiche Zeitperiode.

Dennoch blieb die Bahngeschichte der Schweiz in ihrer Frühzeit eine Geschichte der Regionalbahnen, wie Eduard Saluz in seinem Beitrag nachweist. Erst mit deren Vereinigung zu den Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) im Jahre 1902 wurde die Vereinheitlichung des Rollmaterials aus landeseigener Produktion konsequent verfolgt. Kilian Elsasser zeichnet nach, dass die Landi-Lokomotive 1939 zum Gefährt geistiger Landesverteidigung stilisiert wurde. Einen bislang wenig beachteten Zu-

gang zum bahntechnischen Verkehrswesen bilden die Bestände fotografischer Industriebilder, denen Daniela Walker nachspürt. Von der Lokomotive als Ikone bis hin zur surrealistisch anmutenden Detailaufnahme von Maschinenteilen manifestieren diese eindrücklich die Veränderung der «mechanisierten» Sehgewohnheiten.

Zu den grossen Initianten und ersten Nutzniessern der grossangelegten Erschliessung gehörte der Fremdenverkehr. Auf die Rigi wurden bereits 1890 über 40 000 Personen befördert. Die bahntechnische Eroberung der Jungfrau, das wohl gigantischste Unternehmen noch delikaterer Art, datiert in die Zeit um 1890. David Gugerli kommentiert und interpretiert dieses Ereignis vor breiter kultur- und ideengeschichtlicher Folie.

Nicht weniger nachhaltig wurden durch die Eisenbahn die Landschaften im Tal verändert, sei es in demografischer wie siedlungsspezifischer Hinsicht. Viele Orte verloren durch ihre Einbindung in überregionale, nationale und internationale Bahnnetze ihr Lokalkolorit, ihre lokale und individuelle Zeit: Nachteilige Folgen waren nicht auszuschliessen, auf der anderen Seite Chancen nicht von der Hand zu weisen. Thomas Frey macht die Auswirkungen auf den soziokulturellen und sozioökonomischen Raum im Mikro- und Makrobereich zum Thema, während Fabio Giacomazzi an konkreten Beispielen morphologische Stadtveränderungen im Kanton Tessin aufzeigt.

Die bahntechnische Erschliessung erweitert Räume, da grössere Distanzen in kürzerer Zeit zurückgelegt werden. So verkürzte der Bau der Gotthardbahn 1882 die Fahrzeit von Luzern nach Mailand um ganze 26 Stunden. Die Bahn «vernichtet» also Zwischenräume, und wer nicht direkt ins Netz eingebunden ist, partizipiert vor allem wirtschaftlich weniger am Gewinn der technischen Innovation Eisenbahn. Eine Garantie für wirtschaftlichen Erfolg aber ist die Einbindung ins Eisenbahnnetz nicht, denn beispielsweise Genf, die frühere Drehscheibe des westlichen Europa, geriet, wie Catherine Courtiau betont, trotz der Anlage neuer Eisenbahnlinien zusehends ins Abseits.

Knoten- und Umsteigepunkte aber werden zu begehrten Standorten. Das Thema Bahnhof ist bis in die jüngste Zeit hinein eine architektonisch delikate Bauaufgabe. Peter Röllin behandelt die nicht realisierte, jedoch beispielhafte Planung für den Berner Bahnhof aus dem Jahre 1945, deren Qualität und Rigorosität manch jüngerem Planungsvorhaben gut anstünde.

Christof Kübler



Le «Spanisch-Brötli-Bahn» relie Zurich à la station thermale de Baden à partir de 1847; il transporte des voyageurs mais sa véritable vocation est la livraison – à temps et à Zurich – du «Spanisch Brötli», un gâteau en pâte feuilletée. Ce train annonce l'ère d'un nouveau moyen de transport sur le territoire du futur Etat fédéral et, parallèlement, une évolution qui, avec la mécanisation du quotidien, affectera tous les domaines de la vie moderne. En 1997, la Suisse célèbre le 150^{ème} anniversaire de l'avènement du rail.

En 1850, le réseau ferroviaire mondial totalise environ 38 600 km. L'Amérique en compte 15 100, l'Europe 23 900 dont 10 653 en Grande-Bretagne, 6044 en Allemagne, 3083 en France et 1357 en Autriche. La Suisse, la Hongrie, la Belgique, la Suède et l'Italie font des débuts plus timides. Les pays de l'Est ne sont pas encore dotés de voies ferrées.

Le «retard» accusé par la Suisse s'explique par l'absence d'une politique nationale à la veille de la fondation de l'Etat fédéral. En Angleterre, les premiers trains à chevaux transportent personnes et marchandises entre Cardiff et Merthyr-Tydfil dès 1795. William Hedley apporte la preuve expérimentale de la possibilité du chemin de fer en 1813 déjà. Le modèle Stephenson, une locomotive à vapeur capable d'entraîner plusieurs wagons, est testé en 1814 sur la ligne Stockton-Darlington et les machines qui, dès 1829, sortent de la première usine de construction Stephenson à Newcastle demeureront une référence pour longtemps. Notons encore que, depuis 1820, la fabrication des rails a connu une véritable révolution grâce au laminage industriel des métaux. Ces innovations contribuent, dans les années 1830, à la soudaine percée du chemin de fer au niveau international.

En 1890, la Suisse compte déjà 3200 km de voie ferrée. En pourcentage, cette progression la place devant l'Angleterre et l'Allemagne, ces pionniers en matière de développement ferroviaire. Malgré cette évolution rapide, l'histoire du train en Suisse demeure placée à ses débuts sous le signe du régionalisme. L'article d'Eduard Saluz décrit la cartographie compliquée des premières compagnies de chemins de fer. Il faudra attendre 1902 et le regroupement de ces compagnies en «Chemins de Fer Fédéraux» (CFF) pour assister à l'unification conséquente des matériaux de roulement, tous de production nationale. Killian Elsasser montre comment la «Landi», locomotive présentée à l'Exposition nationale de 1939, devient un symbole de la défense spirituelle nationale. Daniela Walker commente un fonds de photographies industrielles peu connu, conservé au Musée Suisse des Transports et des Communications de Lucerne: de la locomotive, véritable

icône moderne, aux vues de détails évoquant le regard porté par les Surréalistes sur le monde de la machine, ces clichés témoignent d'un changement incontestable dans nos mécanismes de saisie visuelle du monde.

«L'industrie des étrangers», comme on l'appelait à l'époque, est bien sûr une des premières à bénéficier de la densification du réseau suisse. En 1890, ce seront pas moins de 40 000 personnes qui pourront être transportées sur la Rigi. La Jungfrau, voie ferrée la plus haute d'Europe, nécessite dans les années 1890 le déploiement d'un génie technique jamais égalé. David Gugerli adopte le point de vue – enrichissant – de l'histoire des idées et de la culture pour commenter et interpréter les épisodes de cette «conquête» moderne.

L'impact du rail sur le paysage touche aussi les vallées. Nombreuses sont les localités à perdre couleur spécifique et rythme de vie propre après leur rattachement aux réseaux transrégional, national et international. Préjudice incontestable certes, mais aussi avantages difficiles à nier. Thomas Frey décrit les répercussions du train sur l'espace socio-culturel et socio-économique. Fabio Giacomazzi s'attache à des exemples très concrets de mutations morphologiques urbaines dans le canton du Tessin.

L'exploitation ferroviaire ouvre de nouveaux espaces mais il réduit les distances. Avec la construction de la ligne du Gothard en 1882, le trajet Lucerne-Milan dure 26 heures de moins. A sa manière, le train abolit «ce qui est entre-deux», ne serait-ce que du point de vue économique, puisque les gains induits par ce nouveau transport ne se répercutent qu'indirectement pour ceux qui demeurent à l'écart. Notons cependant que ce rattachement au réseau n'est pas, en soi, une garantie de succès économique. Genève, de tous temps plaque tournante, court aujourd'hui le danger de s'isoler du reste de l'Europe, et ceci malgré la construction précoce de lignes ferroviaires, comme le montre l'article de Catherine Courtiau.

Les lieux de rencontre ou de bifurcation séduisent et appellent une attention toute particulière. Jusqu'à des temps très récents, la «gare» est demeurée un thème de prédilection pour les architectes. Peter Röllin exhume et analyse ici un projet pour la gare de Berne datant de 1945. Jamais réalisé mais non moins exemplaire, sa qualité et sa rigueur en font un modèle pour des projets de planification plus récents.

Christof Kübler

A partire dal 1847 la Spanisch-Brötli-Bahn collega Zurigo alla stazione termale di Baden; il convoglio trasporta passeggeri ma, come indica l'appellativo popolare, la sua vera funzione sarebbe stata la puntuale fornitura a Zurigo dei cosiddetti «Spanisch-Brötli», una specialità di Baden a base di pasta sfoglia. Questo treno segna l'inizio di una nuova epoca nella storia dei mezzi di trasporto sul territorio del nascente Stato federale; dà inoltre avvio a un'evoluzione dei costumi che, unitamente alla meccanizzazione del quotidiano, rivestirà un ruolo determinante in tutti i settori della vita moderna. Nel 1997 la Svizzera celebra il 150° anniversario della ferrovia.

Nel 1850 la rete ferroviaria mondiale si estende su 38 600 km. L'America ne conta 15 100, l'Europa 23 900, di cui 10 653 in Gran Bretagna, 6044 in Germania, 3083 in Francia e 1357 in Austria. La Svizzera, l'Ungheria, il Belgio, la Svezia e l'Italia conoscono esordi titubanti e differenti. I paesi dell'Est non fanno ancora parte delle nazioni dotate di ferrovia.

Il «ritardo» della Svizzera è determinato dalla mancanza di interessi comuni a livello nazionale alla vigilia della nascita dello Stato federale. In Inghilterra fin dal 1795 i primi treni trainati da cavalli trasportano passeggeri e merci tra Cardiff e Merthyr-Tydfil. Nel 1813 Hedley costruisce la prima locomotiva funzionante; il modello Stephenson viene invece sperimentato nel 1814 sulla tratta Stockton-Darlington e la sua motrice, fabbricata nel 1829, assumerà un carattere esemplare per i successivi sviluppi. La laminazione industriale dei metalli, introdotta a partire dal 1820, segna un ulteriore passo avanti nella costruzione delle rotaie. Grazie a tutte queste innovazioni negli anni attorno al 1830 la ferrovia si impone a livello internazionale.

Nel frattempo la Svizzera recupera velocemente il ritardo accusato agli esordi. Entro il 1890 la rete ferroviaria nazionale raggiunge un'estensione di ben 3300 km. Percentualmente questo aumento la colloca, per il periodo considerato, davanti all'Inghilterra e alla Germania, pioniere in ambito ferroviario.

Ciononostante, ai suoi albori la storia della ferrovia svizzera rimane circoscritta alle ferrovie regionali, come dimostra Eduard Saluz nel suo contributo. Soltanto nel 1902, quando le compagnie vengono riunite nelle «Ferrovie Federali Svizzere» (FFS), si assiste all'uniformazione dei veicoli di fabbricazione nazionale. Kilian Elsasser rileva come la locomotiva della «Landi», presentata all'esposizione nazionale del 1939, assurga a simbolo della difesa spirituale. Un approccio del tutto particolare al tema dei trasporti ferroviari, finora poco considerato, è quello di Daniela Walker che prende in esame le fotografie industriali conservate al

Museo Svizzero dei Trasporti e delle Comunicazioni: dalla locomotiva immortalata quale moderna icona, alle riprese che ne focalizzano i dettagli, di sapore surrealista, queste immagini documentano eloquentemente il cambiamento dei nostri meccanismi di percezione visiva del mondo circostante.

L'industria turistica, tra le maggiori promotrici dello sviluppo della rete ferroviaria su vasta scala, è anche tra le prime a trarne i benefici. Nel 1890 più di 40 000 persone vengono trasportate sul Rigi. Ma l'impresa più ambiziosa e gigantesca in questo settore è la conquista ferroviaria della Jungfrau, compiuta attorno al 1890. David Gugerli commenta e interpreta questo evento sullo sfondo di un'ampia visione storico-culturale e di storia delle idee.

Anche nelle valli l'impatto della ferrovia sul paesaggio risulta determinante, sia dal punto di vista demografico sia da quello dei singoli insediamenti. Con l'allacciamento alla rete ferroviaria interregionale, nazionale e internazionale, parecchie località perdono il colore locale e il loro carattere individuale: se da un lato non si potevano escludere conseguenze negative, d'altro canto non si volevano perdere importanti occasioni. Thomas Frey considera le ripercussioni della ferrovia nello spazio socio-culturale e socio-economico secondo visioni d'insieme e di dettaglio. Fabio Giacomazzi illustra invece i mutamenti urbanistici sulla base di esempi concreti nel canton Ticino.

L'allacciamento ferroviario amplia gli spazi, poiché grandi distanze possono essere percorse in tempi brevi. La costruzione della ferrovia del Gottardo nel 1882, per esempio, abbrevia il viaggio da Lucerna a Milano di ben 26 ore. La ferrovia «distrugge» dunque gli spazi intermedi: chi non è allacciato direttamente alla rete partecipa in minor misura, soprattutto economicamente, ai profitti di questa innovazione tecnica. Il raccordo alla rete ferroviaria non garantisce però sempre il successo economico: Ginevra, per esempio, antico crocevia dell'Europa occidentale, finisce col rimanere ai margini delle grandi vie di comunicazione malgrado la costruzione di nuove reti ferroviarie, come dimostra l'articolo di Catherine Courtiau.

Di solito però i punti nodali e di scambio diventano località predilette. Fino ai tempi recenti la stazione continua a costituire un tema progettuale particolarmente ambito dagli architetti. Peter Röllin riassume ed esamina un progetto per la stazione di Berna risalente al 1945. Rimasto sulla carta, assume però un valore esemplare: una pianificazione di tale qualità e rigore rimane tutt'oggi un'eccezione.

Christof Kübler