

**Zeitschrift:** Die Eisenbahn = Le chemin de fer  
**Herausgeber:** A. Waldner  
**Band:** 6/7 (1877)  
**Heft:** 13

**Artikel:** Zur schweizerischen Kunstgeschichte  
**Autor:** Brun, Carl  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-5722>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 16.01.2026

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

nungen auszugeben. Ja selbst schon die ungeschickte Verpflanzung einer einzigen Institution jener reichen Linien, etwa der Bahnbewachung, würde die ärmere Linie in grosse Gefahr bringen. Nur im steten Parallellaufen der Herstellungs- und Betriebsaufwände mit dem Leistungserforderniss der Bahnen liegt die Gewähr für deren Prosperität.“

In ganz ähnlicher Weise spricht sich Hartwich in seinen Bemerkungen über Gestaltung und Verwaltung des Eisenbahnwesens aus:

„Mehr als bei vielen anderen Einrichtungen und Anlagen ist es bei den Eisenbahnen geboten, den wirklichen Bedürfnissen in practischer Weise Rechnung zu tragen und es ist ganz unzweifelhaft, dass die Ausserachtlassung dieses Grundsatzes in vielen Fällen Anlass zu mannigfachen Misserfolgen gegeben hat. Es erscheint fast komisch, wenn man auf solchen Bahnen (mit dünnem Verkehr) die schwersten Schienen, sehr vollständig und elegant gebaute und ausgerüstete Bahnhöfe... findet, und bemerkt, wie man sich bemüht hat, alles Fortzuschaffende in 3 bis 4 Zügen zu sammeln, welche mit den schwersten Locomotiven mit der grössten Geschwindigkeit fortbewegt werden. ... Sieht man dann, dass die elegantesten Personenwagen sehr spärlich, die erste Classe in der Regel nur von den oberen Bahnbeamten und mit einzelnen Badereisenden besetzt sind, so müssen solche Anlagen in der That als verfehlt bezeichnet werden, da man mit viel geringeren Mitteln und erheblich ermässigten Betriebskosten den Zweck vollständig erreichen könnte. ... Die grösstmögliche Einschränkung der ersten Anlage und die einfachste Einschränkung des Betriebes nach Massgabe des Bedarfs der neuen Bahn muss also in jeder Beziehung als geboten erachtet werden. Wird ein neues Unternehmen gleich beim Entstehen mit grossen unnützen Kosten belastet, so wird dessen Entwicklung auf nachtheilige Weise gehemmt und gefährdet. ... Kommt nach dem jetzt üblichen Verfahren die Anlage einer Bahn durch eine an Communications-, sowie an Bevölkerung armen Gegend behufs Hebung des Wohlstandes und der Industrie zur Erwägung, so wird an diese derselbe Massstab wie an jede frequente Bahn gelegt. Dieselben schematisirten Concessions- und statutarischen Bedingungen der schwierigsten Art mit zahlreichen, von Jahr zu Jahr künstlich complicirter gestalteten Klauseln, ebenso wie erschwerende Constructionsvorschriften aller Art werden zu Grunde gelegt. ...

Gieng man umgekehrt zu Werke und erörterte gründlich die Frage, wie eine Schienenstrasse durch eine mässig bevölkerte Gegend herzustellen und zu befahren sei, um den Wohlstand und die Industrie zu fördern und zu heben, so würde man bei grossen Erleichterungen mit den geringsten Mitteln den Zweck vollständig erreichen. ... Wenn man an jeder Stelle die obwaltenden Verhältnisse und das wirkliche Bedürfniss mit Sorgfalt und Umsicht ermittelt, so wird sich ergeben, dass bei Anwendung angemessener Fahrgeschwindigkeit **keine Gegend** für die Anlage von Schienenstrassen unzugänglich ist, dass selbst bei mässigen Transportmassen günstige finanzielle Resultate, für den Wohlstand des Landes aber grosse Vortheile erzielt werden können.“

Wir müssen dem Standpunkte dieser hervorragenden deutschen Fachmänner, welche an Stelle einer gedankenlosen Reaction, eine verständige Ausbildung, eine individuelle Gestaltung des Eisenbahnwesens als Aufgabe hinstellen, unbedingte Anerkennung zollen.

In wie weit wurde der Individualität Rechnung getragen vom Staate bei der Gesetzgebung und der Concessionsertheilung, — von den Gesellschaften, namentlich von den gut situirten, deren Creditverhältnisse freie Hand bei der Ausführung der ersten Anlage gewährten? Hat nicht das Publikum unbegrenzte Anforderungen an den Comfort der Bahnhöfe etc. gestellt?

War es beispielsweise nothwendig, eine kleine Schweizerische Zweigbahn, welche eine kilometrische Bruttoeinnahme von 3000 Fr. per Jahr aufweist, mit einer Maximalsteigung von 15 ‰ und einer Anlage herzustellen, welche circa 200 000 Fr. per Kilometer kostete? War dafür ein Betriebsmaterial nothwendig, welches die ausführenden Bahngesellschaften auf min-

destens 25 000 Fr. per Kilometer feststellten? Hätte eine einfache Strassenbahn mit einer grösseren Zahl von Zügen, ähnlich den früheren Omnibusfahrten, nicht besser gedient, als die jetzigen 3 Züge, welche per Tag in jeder Richtung cursiren?

Nicht ohne Interesse sind die ferneren Aeusserungen von Weber's:

„Jedenfalls müsste der für Verwirklichung der Fusionsideen gezahlte Preis um so mehr für verschwendet gelten, als die Voraussetzung eine durchaus irrige ist, dass durch Fusionen kleinerer, ärmerer Linien mit grossen, reichen, vermöge der Abmilderung der Administrationskosten der ersteren, die Gesamtprosperität der Bahn erhöht werde. In der That ist dies nur dann zum Theil wahr, wenn die kleinen Linien schematisch, geistlos, nach der Schablone der grossen Verwaltungen administriert werden. Hatte man aber dafür Sorge getragen, sie in Anlage, Bau und Verwaltung sorgsam nach den ihnen gegebenen Verhältnissen zu individualisiren, so wird unzweifelhaft die, bei einer Fusion unvermeidliche Uebertragung der Gesamtformen der grossen Linie, in welcher sie aufgehen, auf ihre kleinen Angelegenheiten, in den meisten Fällen eher Nachtheil als Vortheil bringen.“

„Die Praxis hat diess vornehmlich auch in England dargethan, wo der Widerstand der kleinen Bahnlinsen und die sich laut und gleichzeitig erhebende Stimme des Publikums und der Staatsgewalt einen energischen Stillstand in den Fusionirungsbestrebungen, als den privaten und öffentlichen Interessen gleich zuwiderlaufend, gebracht hat.“

So lebhaft und überzeugungsvoll v. Weber für das Axiom eintritt, dass nur in der Individualisirung der Eisenbahnen nach Leistung und Ort und in der Fortentwickelbarkeit derselben in der Zeit die wahre und allgemeine Prosperität dieser Anstalten begründet sein könne, so entschieden tritt derselbe für eine Generalisirung im ausgedehntesten Sinne des Wortes der Fahrzeuge und namentlich der Güterwagen ein. „Diese sollen Gebrauchsgegenstände vieler, ja aller Linien eines sehr grossen Complexes und daher Gemeingut eines bedeutsamen, vielgegliederten Ganzen sein.“

Es ist selbstverständlich, dass diese Individualisirung sich nicht nur auf den Bau, sondern auch auf den Betrieb bezieht und dass Bahnen, welche dieselbe bei der Anlage nicht berücksichtigt hätten, empfohlen wird, auf dieselbe immerhin beim Betrieb zurückzukommen.

Das Eisenbahnwesen erfordert somit in einzelnen Theilen Organisation in grösserem Umfange, in anderen Theilen wieder Individualisirung: im Eisenbahnnetz: System; für Betriebsmittel, Grundsätze der Tarifrung: Einheit in der Anlage und im äusseren Betriebsdienst, in den Tarifsätzen; Individualisirung, wobei das Eisenbahnindividuum nicht nach den Grenzen der eigenthümerischen Gesellschaft, sondern nach der Ausdehnung gleicher Betriebsbedingungen zu bemessen ist.

\* \* \*

## Zur schweizerischen Kunstgeschichte. \*)

### II.

#### Die Kunst des romanischen Zeitalters.

Unter den sächsischen Kaisern, denen es gelang Herr über die Barbaren zu werden, wurde das Reich neu organisirt und wieder einheitlich gestaltet; sowohl materielle wie geistige Interessen fanden dabei ihren Vortheil. Die dumpfe Stimmung, eine natürliche Folge der politischen Wirren und der Prophezeiungen vom Weltuntergang, machte bald einer muthigeren Platz, Alles athmete auf im Bewusstsein einer neuen Lebensfrist. Noch heute zeugen die vielen Stiftungen und Bauten aus jener Zeit für den regeren Geist, der damals die Völker ergriff und auch in unserm Lande herrschte. Der Träger desselben war die Geistlichkeit, das Christenthum bildete nach wie vor den Mittelpunkt, um den sich die Culturvölker scharten. Sein Einfluss als einheitliche Macht war ungemein gross und erstreckte sich selbst auf die damalige Kunst. Es ist charakteristisch,

\*) Geschichte der bildenden Künste in der Schweiz, von Dr. **Rudolph Rahn**, ausserordentlicher Professor der Kunstgeschichte an der Universität in Zürich. Verlag von Hans Staub.

dass sich im Mittelalter die Stile nicht coordiniren, sondern in chronologischer Folge unterordnen. Trat ein Stil auf, so wurde er, in seiner Grundidee wenigstens, vom ganzen künstlerischen Europa, trotz der localen und nationalen Unterschiede, acceptirt.

Konnten wir uns bisher nur mit Hülfe von Conjecturen ein klares Bild von der Kunstgeschichte unseres Vaterlandes entwerfen, so treten wir nunmehr in die Periode, aus welcher Monumente erhalten sind, in die Periode des eigentlichen Mittelalters. Sie zerfällt in zwei Hauptabschnitte. Der erste, die romanische Kunst, nimmt das dritte Buch des Rahn'schen Werkes ein. Nach wenigen einleitenden Worten im ersten Kapitel erklärt uns der Verfasser in dem folgenden das romanische Bausystem.

Auch im romanischen Zeitalter bleibt die Basilika die gewöhnliche Kirchenform, man schritt nur zur weiteren Ausbildung derselben und suchte besonders für den Grundriss andere Regeln. Vor allem ward der Chor den Zeitbedürfnissen gemäss erweitert. Die direct an das Langhaus anschliessende halbrunde Apsis genügte der Geistlichkeit nicht mehr, sie griff deshalb zum Querschiff und liess die Apsis entweder an die Vierung desselben stossen oder trennte sie noch vom Querschiff durch einen viereckigen Vorraum, das sogenannte Altarhaus. Der Basilika in ihrer jetzigen Gestalt eigenthümlich ist die schärfere Betonung des Kreuzes. Was den Chorabschluss anbetrifft, so wurde er nicht immer rund gebildet, sondern kam auch, besonders in den nördlichen und östlichen Gegenden der Schweiz, einfach geradlinig vor, wie man es beispielsweise am Grossmünster in Zürich sehen kann. Complicirter erscheint jene Chorgestaltung, die auf französischen Ursprung zurückgeht und bei der die Wölbung der Apsis nicht von der Umfassungsmauer getragen wird, sondern auf einer offenen

Bogenstellung ruht, um die sich ein halbrunder Umgang legt. Eine andere Neuerung zeigt uns die Entwicklung der Krypten, die sich nun zuweilen bis über die Vierung hinaus erstrecken. Da der Chor gewöhnlich höher gelegt wurde als das Langhaus, so stand es dem Architekten frei, den Blick in die unterirdischen Hallen offen zu lassen, was wesentlich den malerischen Eindruck erhöhte. Diese Lösung findet sich besonders in Kirchen der nordöstlichen und südlichen Schweiz, zum Beispiel im Grossmünster u. in S. Nicola zu Giornico. Der Eingang zu den Krypten führte vom Mittelschiff aus, war dasselbe jedoch von ihnen abgeschlossen, so brachte man die Zugänge seitlich im Chore an. Das Langhaus in den romanischen Kirchen der Schweiz ist meistens dreischiffig; fünfschiffige Basiliken kommen

nicht vor. Wie uns die gewissenhafte Masszusammenstellung, auf Seite 158 bis 159 zeigt, sind unsere Kirchen von nur geringen Dimensionen.

Betrachten wir nun den Aufbau, so erscheinen uns als völlig neu die Emporen, die sich über den Seitenschiffen erheben und dem Architekten eine schöne perspectivische Aufgabe boten. An die Stelle der Säulenbasilika trat bald die Pfeilerbasilika, das Atrium verschwand gänzlich, dagegen ward ein Hauptgewicht auf den Portalbau und die Thürme gelegt. Bei den Portalen schwebte dem Künstler oft die Form des antiken Triumphbogens vor, und die Thürme, die nun in directe Verknüpfung mit der Kirche traten, entwickelten sich in organischer Gliederung aus der Mauermaße heraus.

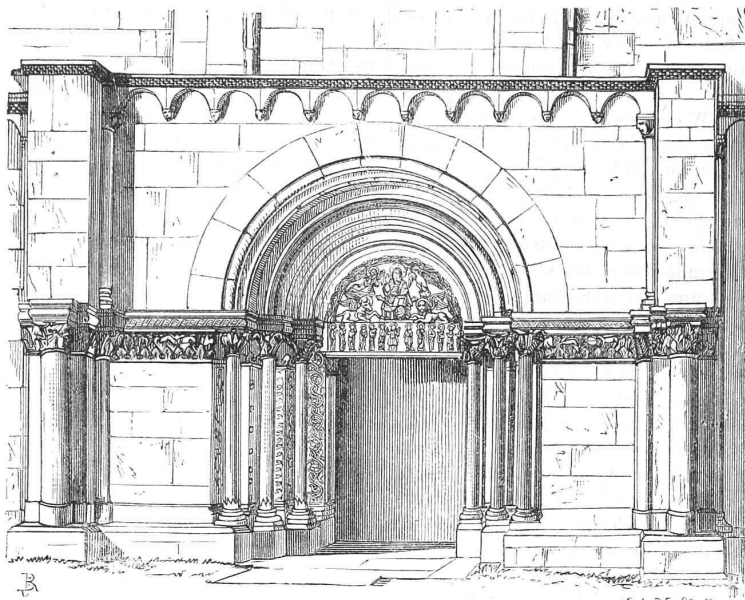
Das Detail in der romanischen Architektur geht meist auf antiken Ursprung zurück und ist sehr durchgebildet; es trägt wesentlich zur malerischen Wirkung des Ganzen bei. Die Elemente der Decoration sind im Grossen und Ganzen diejenigen der althebräischen Kunst. Es ist hier nicht der Platz, auf das Nähere einzugehen, nur so viel sei gesagt, dass die romanischen Architekten die Aussendecoration eines Gebäudes als das Programm, als die Inhaltsangabe desselben behandelten, wie das Grossmünster es uns so schlagend beweist. Sie führten dieses logische Princip mit bewunderungswürdiger Klarheit durch, eine Klarheit, welche wir bei den heutigen Architekten leider so oft vermissen.

Für die romanischen Klosteranlagen galten noch die Regeln des St. Galler Grundrisses; da uns keine aus jener Zeit erhalten sind, so muss uns das Cistercienser Kloster Wettingen, das allerdings etwas später fällt, die Lücke ausfüllen.

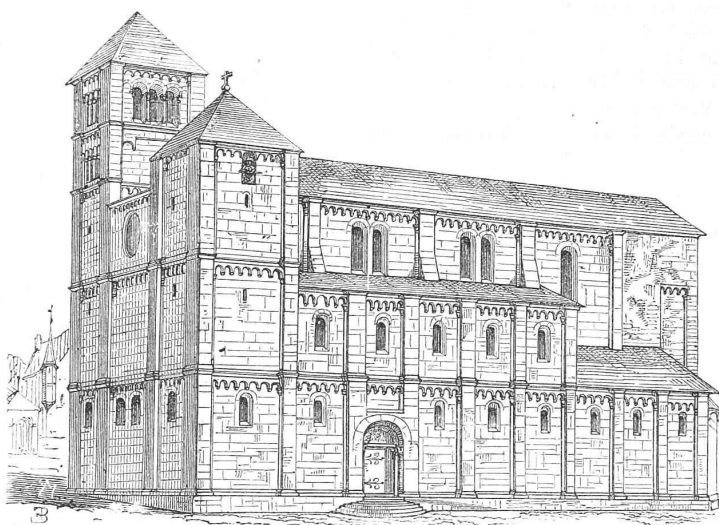
Sehr in den Hintergrund tritt der romanische Profanbau; das Bedeutendste, was wir noch aus jener Zeit aufzuweisen

haben, ist Schloss Chillon am Genfersee und das Schloss in Neuenburg. Manches hat die moderne Nivellirungssucht zerstört und Manches wird sie noch zerstören.

Im folgenden giebt Prof. Rahn eine genaue Nomenclatur der Denkmäler aus romanischer Zeit; im dritten Kapitel schildert er die Monumente in den deutsch-schweizerischen Gegenden. Er weist nach, dass sie von der schwäbisch-alemanischen Schule abhängig sind und besonders in früherer Zeit eine namenlos nüchterne Einfachheit zeigen. Während man im Westen des Landes längst gewölbte Kirchen kannte, weilte man im Nord-Osten noch bei der flachgedeckten Säulenbasilika und es ist hier nicht nur von kleineren Kirchen die Rede, sondern von Kirchen, wie die zu Constanx, Schaffhausen



Hauptportal des Grossmünsters Zürich.



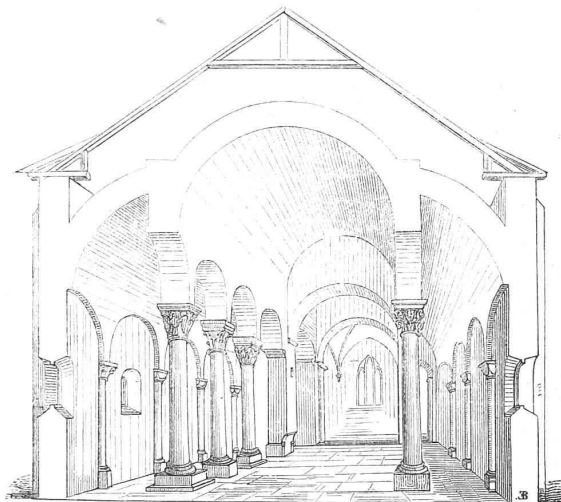
Grossmünster in Zürich (vor dem Waldmannischen Umbau).



und Stein am Rhein. Erst mit dem XII. Jahrhundert wurde allmählig die Säulenbasilika von der Pfeilerbasilika verdrängt; nach und nach begriff man auch die structive Bedeutung des neuen Systems und führte den Gewölbebau consequent durch. Einzelne Theile hatte man schon früher überwölbt, zum Beispiel die Krypta, um ihr eine grössere Tragfähigkeit zu geben, bisweilen auch das Querschiff, die Seitenschiffe und die Thurmhallen. Dass man das neue System, welches allerdings eine bedeutende Erweiterung des stützenden Apparates bedingte, nicht gleich radikal durchführte, daran mögen finanzielle Gründe, hauptsächlich aber die Schüchternheit der Architekten Schuld gewesen sein. Hier am Grossmünster\*) und seinem Kreuzgang finden wir es zuerst consequent angewandt; der wichtigste romanische Gewölbebau in der Schweiz aber ist das Münster in Basel, das eine imposante, auf französischem Einfluss beruhende Choranlage hat.

Für die Monumente in der Westschweiz, von denen das vierte Kapitel handelt, ist es Rahn's Verdienst, die endgültige Datirung festgestellt zu haben. Blavignac, der ihm in seiner „*histoire de l'architecture sacrée*“ vorarbeitete, war keine sehr kritische Natur und datirte die Bauten seiner Heimath im Allgemeinen zu früh. Dennoch sind seine Leistungen nicht zu unterschätzen, da er uns als unermüdlicher Zeichner in seinem Atlas die dankenswerthesten Beiträge geliefert hat.

Die Baugruppen in der französischen Schweiz sind unverstänlich, wenn man sie nicht auf die verwandten Typen Südfrankreichs zurückführt. Die Culturströmung, welche von dort ausging, war noch angehaucht vom antiken Geist und machte sich auch in der Architektur geltend. In der Westschweiz wie in Südfrankreich pflegte man von Anfang an die Basiliken zu wölben und zwar mit Tonnengewölben, die gerade so gut auf römische Muster zurückgehen wie die Art und Weise jene Bauten zu ornamentiren. Zum grössten Theil sind sie bäurisch und roh, wie die Abteikirche von Romainmotier, die älteste romanische Kirche in diesen Gegenden und die Stiftskirche zu Payerne, die sehr unregelmässig gebaut ist, aber gegen Romainmotier schon einen bedeutenden Fortschritt bekundet. Beide Bauten hängen mit dem Orden von Cluny zusammen, dessen reformatorische Thätigkeit sich weit über die Grenzen Frankreichs hin erstreckte und dessen Einfluss so mächtig war, dass er selbst bei solchen Kirchen zu spüren ist, die nicht einmal dem engeren Verbands des Ordens angehörten. Nirgends tritt er uns in der Schweiz deutlicher entgegen als an



Kirche St. Johannes Baptista zu Grandson.

der Johanneskirche in Grandson „die geradezu als ein Muster südfranzösisch-burgundischer Bauweise gelten kann.“

Wenn wir schon in den vorigen Kapiteln vergebens nach Monumenten suchten, die eine Parallele mit den Meisterwerken der angrenzenden Länder zulassen, so finden wir solche noch viel

\*) Herrn v. Berlepsch, Maler in München, verdanken wir eine gründliche Aufnahme desselben.

weniger in den schweizerischen Gegenden jenseits der Alpen, die doch den klassischen Stätten italienischer Cultur um so viel näher lagen. Man muss sich darüber nicht wundern, es fehlten eben die finanziellen Mittel und das geeignete politische Centrum, von dem das künstlerische Leben hätte ausgehen können.

Im Schlusskapitel des dritten Buches werden die Schwesterkünste, Plastik und Malerei geschildert. Sie konnten nicht gleichen Schritt halten mit der Architektur und traten daher zu ihr in ein dienendes Verhältniss; zu selbständigen Leistungen haben sie es in der romanischen Epoche nicht gebracht. Es war in einer Zeit, die der Natur feindselig gegenübertrat, auch nicht anders zu erwarten. Dagegen ist uns Vieles aus dem Gebiete der Kleinkünste aufbewahrt, Arbeiten in Elfenbein, Erzguss, Holz, Goldschmiedearbeiten etc., auch sind, wenn man sich ein vollständiges Bild von der damaligen Plastik machen will, die Kirchenportale und Kreuzgänge nicht zu übersehen. — In Bezug auf die Malerei ist zu bemerken, dass ausser den Deckengemälden in Zillis (Graubünden) keine nennenswerthen *al secco* Wandgemälde vorhanden sind, wie in karolingischer, so haben wir uns auch in romanischer Zeit hauptsächlich an die Miniaturen zu halten, die Professor Rahn eingehend und mit gewohnter Meisterschaft bespricht.

Zürich, den 18. März 1874.

Carl Brun.



#### Die Einführung eines Schutzes für Erfindungen in der Schweiz.

Früherer Artikel Bd. VI, Nr. 9, Seite 68.

Aus dem Protocoll der vom Vorstande der Gesellschaft ehemaliger Studirender des eidgenössischen Polytechnikums einberufenen Versammlung Schweizerischer Techniker und Industrieller, den 11. März auf der Meise in Zürich.

Es waren folgende Herren anwesend: A. Waldner, Ingenieur, Zürich; Dietler, Nationalrath, Solothurn; Geiser, Stadtbaumeister, Zürich; Weissenbah, Maschinen-Ingenieur, Zürich; Geiser, Dr., Professor, Zürich; Gnehm, Prof. der Chemie, Zürich; Fliegner, Professor der Mechanik, Zürich; Vogt, Professor der Staatswirthschaft, Zürich; Frz. Wirth, Redactor des „Arbeitgeber“, Frankfurt a. M.; G. Naville, Maschinger, Chef der Firma Escher Wyss & Comp, Zürich; Sulzer-Steiner, Chef der Firma Gebrüder Sulzer, Winterthur; Riggenbach, Director, Aarau; Müller, Particular, Weber, zur Schleife Winterthur; Rieder, Masch.-Ingr. bei Escher Wyss & Comp., Zürich; Lamarche, Masch.-Ingr., Zürich; Graebe, Professor, Zürich; Weith, Professor der Chemie; Steinmann-Bucher, Zürich; Mast, Ingenieur, Luzern; Stocker, Masch.-Ingr., Luzern. Von Nachfolgenden waren schriftliche Antworten auf die gestellten Fragen eingegangen: von HH. Bühler-Honegger, Firma Kasp. Honegger, Rütli; Hipp, Director, Neuenburg; Baurath Zuppinger, Ravensburg; Balli, Nationalrath, Schönenwerd; Flück, Sohn, am Fluhberg; Weber, zur Schleife Winterthur; Dietrich, Frz., Murten; Jul. Perrenoud, Neuenburg; ferner von der Oberländer-Schnitzler-Gesellschaft und der cantonalen Industrie-Gesellschaft Neuenburg.

Nach einer kurzen Eröffnungsrede von Hrn. A. Waldner, Präsident der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker, wurde die Behandlung der Tractanden in folgender Weise vorgenommen: a) Bestellung des Bureaus; b) Referate von Hrn. W. Weissenbach, Masch.-Ingr., in Zürich, Dr. Prof. Weith in Hottingen; c) Allgemeiner Rathschlag; d) Besprechung der Form des Patentgesetzes; e) zu treffende Massnahmen.

a) Es wurden für die Verhandlungen Herr Ingenieur Waldner als Präsident und Hr. Nationalrath Dietler von Solothurn als Actuar bezeichnet; die Herren Prof. Dr. Gnehm und Stadtbaumeister Geiser in Zürich übernehmen die Referate für die Presse.