

Zeitschrift: Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

Herausgeber: Schweizerische Verkehrszentrale

Band: 59 (1986)

Heft: 2: Historische Bahnhöfe der SBB = Gares historiques des CFF = Stazioni di valore storico delle FFS = Historic stations of Swiss Federal Railways

Artikel: Historische Bahnhöfe der SBB = Gares historiques des CFF = Historic stations of Swiss Federal Railways = Stazioni di valore storico delle FFS

Autor: Bärtschi, Hans-Peter

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-774798>

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

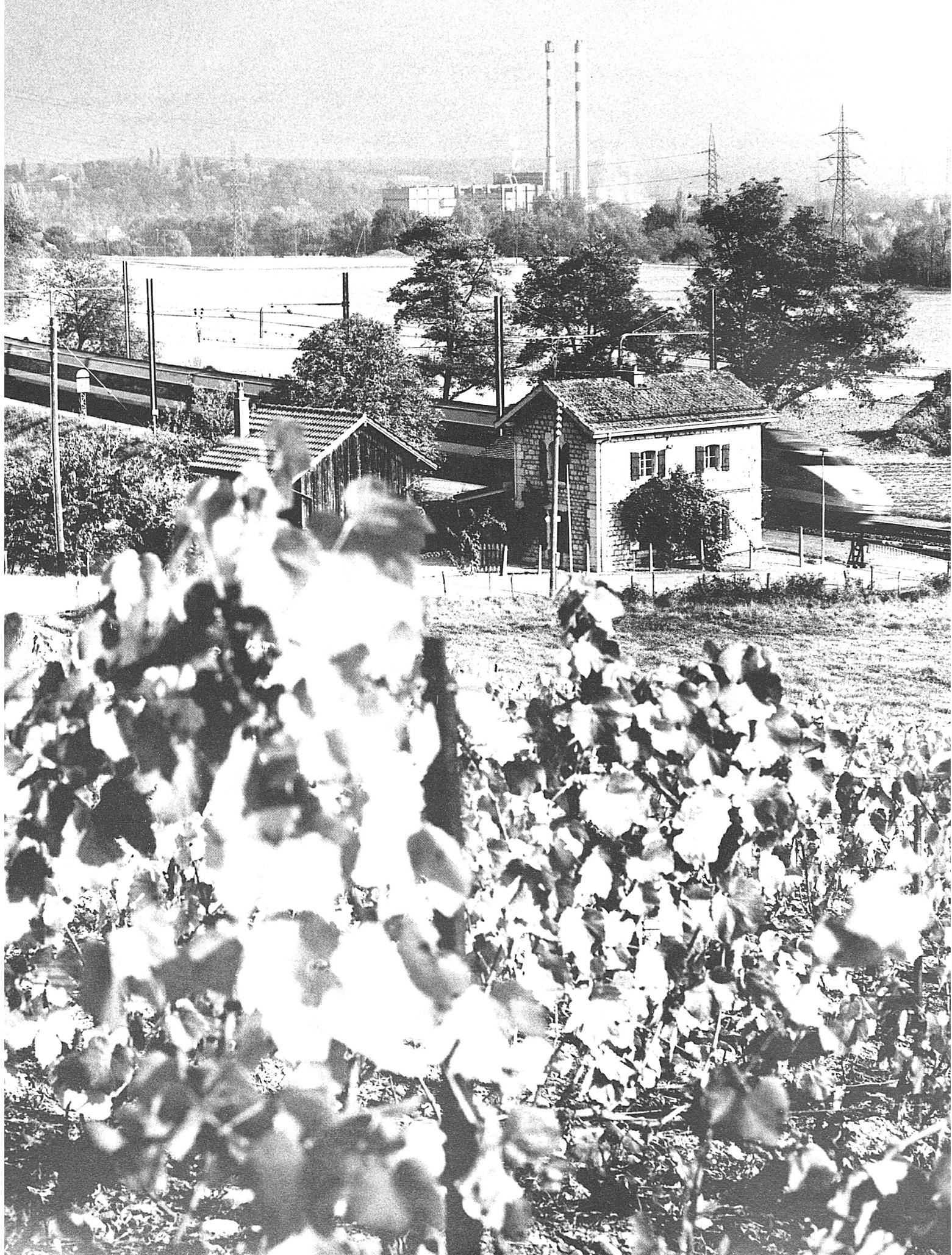
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 02.08.2025

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



Historische Bahnhöfe der SBB edificios del CFF

«Le temps des gares» – das Zeitalter der Bahnhöfe, der Bahnhof als Stadttor und Turm von Babel der Moderne, als Meisterwerk der Baukunst von Ingenieuren und Architekten. So wurde diese Baugattung jüngst in einer internationalen Ausstellung, die unter anderem in Paris, Lausanne und London zu sehen war, gefeiert. «Der Bahnhof» – auch die kleine Landstation – wird in Literatur und Kinos zum Vulkan des Lebens, des Abschieds, der freudigen Begrüssung vor romantisch-technischer und architektonischer Kulisse. Ein hübscher Bahnhofplatz, ein historisches Bahnhofbuffet, Bahnhofglocken, Handstellwerke, Zierat am Perrondach und der zischend abfahrende Dampfzug gehören zum Repertoire der Schriftsteller und Regisseure.

Der Durchschnittsbahnhof sieht anders aus. Der Reisende betritt das unscheinbare Gebäude im spekulativ verbauten Gebiet am Rande des historischen Ortskerns nicht als stolzer Promenierender über den Vorplatz zum Bahnhof: eine Unterführung mit dunklen Ecken, kahlen Wänden und Ansätzen zur Shopville-Ambiance rettet ihn vor der Autolawine, die über den Bahnhofplatz tost. Die Schalterhalle könnte mit der Unterführung verwechselt werden, würden nicht Rundbogenfenster gegen den Bahnhofplatz daran erinnern, dass man sich in einem älteren Gebäude auf dem Niveau des gewachsenen Terrains befindet. Um den Zug ja nicht zu verpassen, ist man vorzeitig auf den Bahn-

hof gekommen. Nach dem Lösen des Billets an der grossen Glaswand schlägt man die Zeit bis zur Ankündigung des Zuges im Wartsaal tot. Wartsaalatmosphäre! In einer Wirtsstube mit Wartsaalatmosphäre trinkt man nicht einmal gern ein Bier. In einer Stube oder Wirtsstube verbringt man freie Zeit in einem bequemen Sessel oder in Geselligkeit – in einem Wartsaal vernichtet man schweigend übriggebliebene Zeit auf einer langgezogenen Holzbank, den Blick gerichtet auf eine in den fünfziger Jahren peinlichst von jedem Schmutz befreite Wand und eine von zwei Neonröhren beleuchtete heruntergehängte Decke mit weissen Diagonalplatten. Zigarettenwerbepлакate im Rücken des Reisenden, ein flüchtig betrachtetes, gerahmtes Bild vom Genfersee und eine schlichte Uhr überhöhen die Trostlosigkeit dieses Raumes. Man erinnert sich an den grossen Wartsaal eines Stadtbahnhofes, in dem es sogar einen grobgeschreinerten Tisch mit unpassenden Plastikschalenhockern gibt. Aber auch das Innere dieses Durchschnittsbahnhofs muss einmal bessere Zeiten gekannt haben, als das Reisen noch mit Würde verbunden war. Davon zeugt eine Holzsäule mit korinthischem Kapitell, dessen Kopf in der heruntergehängten Decke verschwindet. Der Zug wird endlich angekündigt, man verlässt den Wartsaal, den man nicht wegen den Sehenswürdigkeiten, sondern wegen der Wärme aufgesucht hat. Ein Perrondach bietet Schutz

vor schlechter Witterung. Bis die Fahrgäste ausgestiegen sind, hat man noch kurz Zeit, sich ein paar Gedanken über das Äussere des Bahnhofes zu machen. Das Perrondach wurde offenbar nachträglich als filigrane Eisenarchitektur an das Haus gebaut, was den Anspruch des einfachen Vorstadtwohnhauses, ein richtiger Bahnhof zu sein, erhöhte. Vor dem Glas-Aluminium-verschalten Stellwerk scheint man eine Gusseisensäule durch einen horizontalen Stahlträger ersetzt zu haben. Die Perrondachverlängerung muss jüngeren Datums sein. Die Planer dieser unglaublich soliden Konstruktion, die in keiner Hinsicht zu den älteren Bauteilen passt, müssen sich gedacht haben: Holz ist heimelig. Jedenfalls ist die Konstruktion unten mit Holz verkleidet. Dafür ist das Gebäude, das möglicherweise früher Holzverzierungen aufwies, bis unters Dach mit ewig unzerstörbaren Eternitplatten verkleidet. Ein Fenster in der Giebelfassade sieht seltsam hässlich klein aus: Unter dem Gesimse war wahrscheinlich früher der Stationsname aufgemalt.

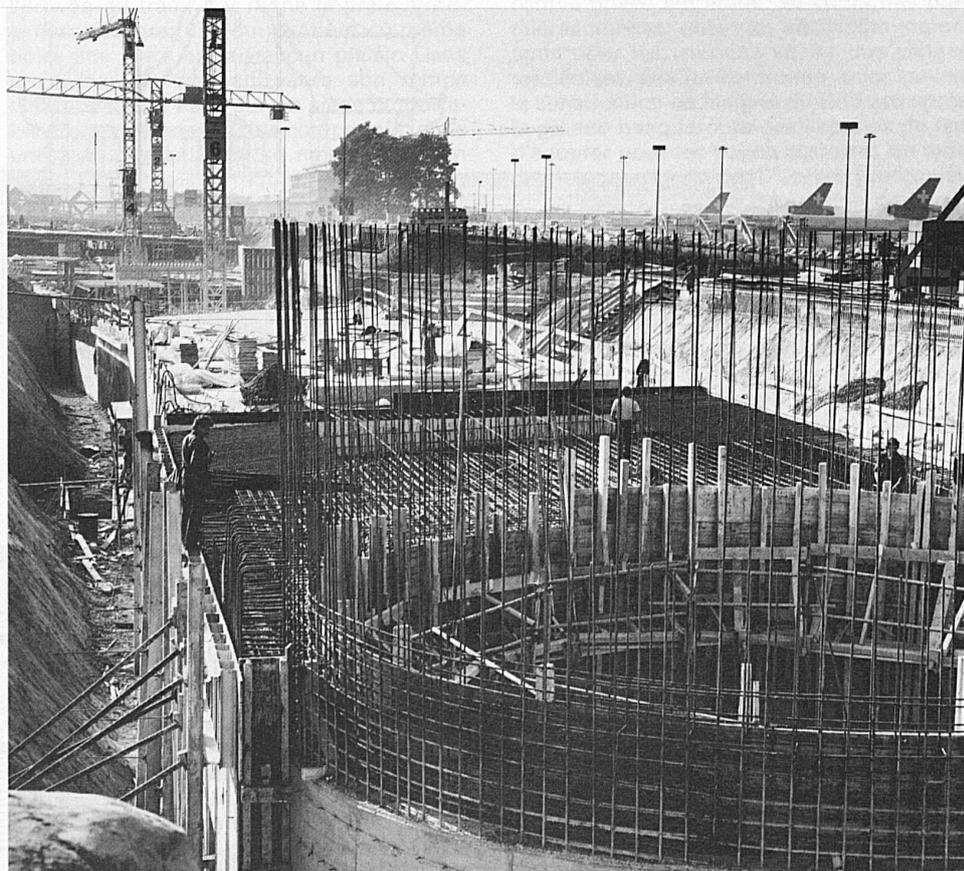
Historisch intakte Bahnhöfe sind Raritäten. Diese Feststellung ist kein Plädoyer für eine antiquierte Eisenbahn. Mit Recht sind die Eisenbahner stolz auf einen modernen, zeitgemässen Betrieb. Die meisten Bahnhöfe der SBB stammen aus dem letzten Jahrhundert. Seither hat sich die Sicherheitstechnik gewaltig geändert, der Reisekomfort wurde gesteigert. Zum Image der Bahn gehört aber

3/4 Wo heute der TGV Genf-Paris durchbraust und der neue Flughafenbahnhof Genève-Aéroport (4) im Mai 1987 eröffnet wird, stehen einige der schönsten Wärrerstationen: Russin (1, 3), Bourdigny, Vieux-Bureau und Cointrin heissen die Ortschaften, für die 1858 nichts weiteres als ein Wärrerhaus errichtet wurde. Zu Beginn dieses Jahrhunderts erweiterte man die Gebäude zum Teil durch eine Wartehalle mit Billettschalter

3/4 A l'endroit où, aujourd'hui, déferle le TGV Genève-Paris et où sera inaugurée en mai 1987 la nouvelle gare de l'aéroport de Genève (4), se succèdent quelques-unes des plus jolies stations ferroviaires: Russin (1, 3), Bourdigny, Vieux-Bureau et Cointrin, localités que, en 1858, on s'était contenté de doter d'une simple maison de garde qui fut complétée, au début du siècle, par une salle d'attente avec un guichet

3/4 Nei luoghi dove ora sfreccia il TGV Ginevra-Parigi e nel maggio del 1987 verrà inaugurata la nuova stazione Genève-Aéroport (4) sorgono alcuni fra i più bei caselli ferroviari: Russin (1, 3), Bourdigny, Vieux-Bureau e Cointrin sono le località per le quali nel 1858 vennero eretti dei caselli di semplice fattura. All'inizio del secolo, gli edifici vennero in parte ampliati mediante aggiunta di una sala d'aspetto con sportello per i biglietti

3/4 The area through which the TGV speeds on its way from Geneva to Paris, and where the new Geneva Airport Station (4) will be opened in May 1987, boasts some of the finest linesmen's houses: Russin (1, 3), Bourdigny, Vieux-Bureau and Cointrin are all places that were given no more than a linesman's building in 1858. Early this century a waiting-room with a ticket counter was added to some of them

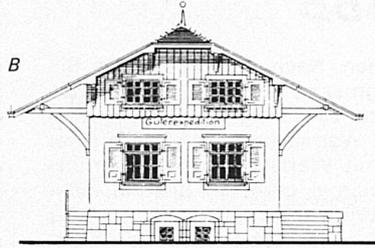


5

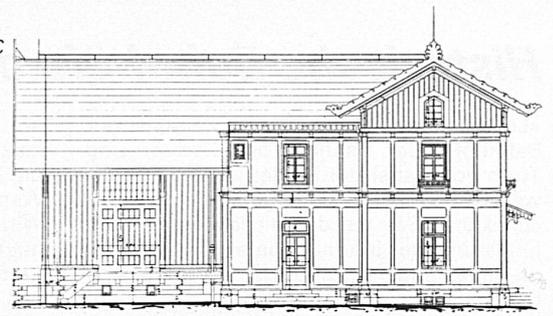
A



B



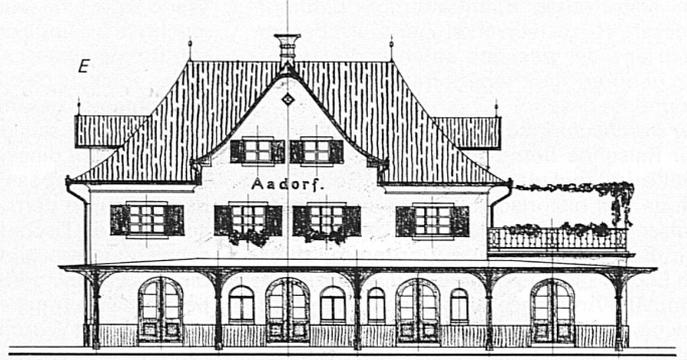
C



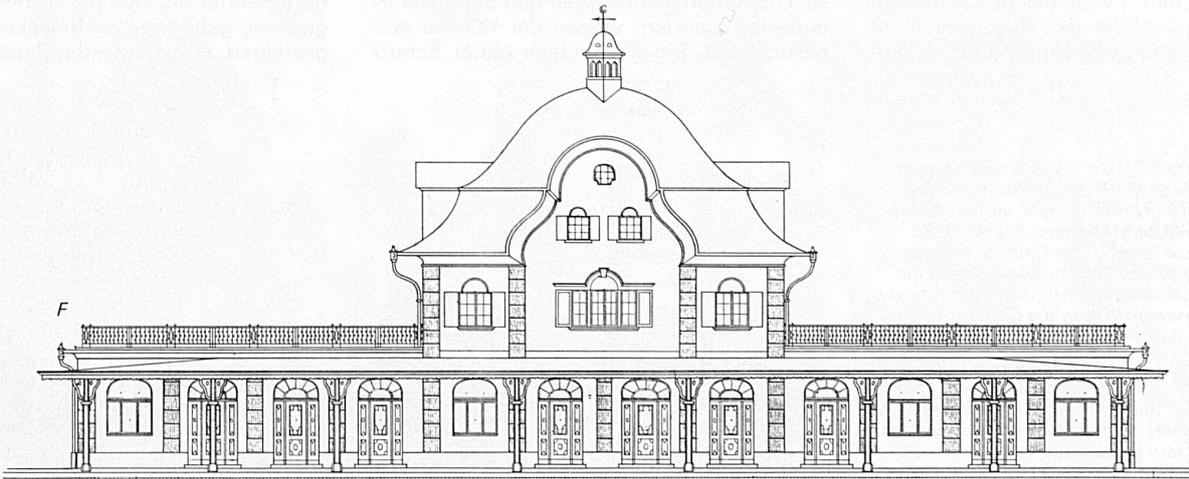
D



E



F



G



mehr, so auch das visuelle Erscheinungsbild. Viele Landbahnhöfe wurden vor hundert und mehr Jahren durch Privatbahnen unter dem Druck der Gewinnausschüttung von Anfang an zu klein und ohne jeden baukünstlerischen Anspruch erstellt. Ein Beispiel dafür sind die Hochbauten der Gotthardbahn zwischen Biasca und Arth-Goldau. Nachdem diese Privatbahngesellschaft in den guten Gründerjahren für die Tessiner Talbahnen repräsentative Aufnahmegebäude erstellt hatte, musste sie nach dem grossen Eisenbahnkrach zur Rettung des Gotthardbahnbaus auf den Bergstrecken Minimaltypen aufstellen – weitere Baukosten wurden eingespart durch Verkleinerung der Kurvenradien und vorerst nur einspurigen Ausbau. Diese Minimalgebäude genügten den Ansprüchen des Reiseverkehrs schon wenige Jahre nach der Gotthardbahneröffnung nicht mehr. Das Resultat der unzähligen Erweiterungen und Umbauten der vergangenen hundert Jahre ist an etlichen Orten ein unschönes Flickwerk mit Stilelementen aller Epochen. In einzelnen ähnlichen Fällen ist man darangegangen, stark verbaute und mit Eternit verkleidete ehemalige Chaletbahnhöfe durch gediegene Neubauten zu ersetzen. Auf der anderen Seite hat eine Anzahl alter Bahnhöfe alle Anbau- und Purifizierungswellen einigermassen heil überstanden.

Schluss Seite 6

5 Im Inventar der historischen Bahnhöfe der SBB werden die Aufnahmegebäude nach verschiedenen Kriterien beurteilt und typisiert. Auch im vorliegenden Heft ist eine Auswahl von rund 30 historisch wertvollen Stationsgebäuden nicht wie üblich regional, sondern nach der folgenden Typologie geordnet:

A Wärlerstation, B Güterstation, C Chaletstil, D Normtyp Landstation, E Sonderbauform Landstation, F Mittelgrosses Aufnahmegebäude (Sonderbauform), G Stadtbahnhof (Originalpläne aus dem Archiv der SBB-Kreisdirektion III, Zürich)

5 Dans l'inventaire CFF, les gares historiques de Suisse sont évaluées et classifiées selon différents critères. Il en est de même dans ce cahier où une trentaine d'entre elles, dont la valeur historique est reconnue, ne sont pas réparties d'après la région, comme il est d'usage, mais selon la typologie suivante:

A maison de garde, B gare de marchandises, C gare-chalet, D gare de campagne standard, E gare de campagne de type particulier, F gare de moyenne importance (type particulier), G gare de ville

5 Nell'inventario FFS delle stazioni di valore storico della Svizzera, i fabbricati viaggiatori sono catalogati in base a diversi criteri. Anche la trentina di stazioni di valore storico presentate in questo numero non sono elencate secondo il tradizionale schema regionale, bensì in base alla seguente tipologia:

A Casello ferroviario, B Stazione merci, C a forma di chalet, D Stazione di campagna di tipo standardizzato, E Stazione di campagna di forma particolare, F Fabbricato viaggiatori di media grandezza (forma particolare), G Stazione urbana

5 In the inventory of historic Swiss stations, these are classified according to a number of criteria. The thirty historically significant stations presented in this issue are likewise grouped not on the usual regional basis but by allocation to the following types:

A Linesman's house, B Goods station, C Chalet-style station, D Standard country station, E Specially designed country station, F Medium-sized station (specially designed), G City station

Gares historiques des CFF

«Le temps des gares»: un temps où la gare était tout à la fois une porte de ville, une tour de Babel de l'époque moderne et, en tant que construction, un chef-d'œuvre d'ingénierie et d'architecture. Tel était le titre d'une exposition internationale présentée récemment à Paris, Londres et Lausanne. «La gare» – même la petite gare de province – est dans la littérature et le film un symbole de vie, d'adieux ou de joyeux accueil dans un décor pittoresque où rivalisent la technique et l'architecture. Une place de gare accueillante, un buffet de gare chargé d'histoire, une ancienne cloche électrique, un poste d'aiguillage, un hall de gare décoré et une locomotive à vapeur qui s'éloigne en sifflant: tout cela appartient au répertoire aussi bien des écrivains que des régisseurs de théâtre.

La gare standard est bien différente. Le voyageur, qui a quitté le centre de la localité et traversé un quartier enlaidi par les immeubles spéculatifs, se dirige aujourd'hui vers un bâtiment inapparent, non pas fièrement à travers une belle place de gare, mais par un sombre passage souterrain aux murs nus et dans une ambiance de supermarché, grâce auquel il échappe au flot des automobiles qui déferle sur la place de la gare. On pourrait confondre le hall des guichets avec le passage souterrain, si les verrières dominant sur la place de la gare ne rappelaient qu'on se trouve au niveau du sol.

Pour ne pas manquer son train, le voyageur est venu en avance à la gare. Ayant pris son billet, il lui reste à tuer le temps jusqu'à l'arrivée du train. Il y règne la vraie atmosphère de gare: une atmosphère où même boire une bière ne fait aucun plaisir. Dans un café-restaurant, on passe son temps commodément assis sur un siège confortable et souvent en agréable compagnie; dans une salle d'attente, on se morfond sur un long banc de bois, le regard fixé sur un mur que l'on a dépouillé de tout ornement dans les années 50 ou sur le faux-plafond éclairé par deux tubes de néon. Des réclames de cigarettes, une vue du lac Léman dans son cadre, une horloge murale, soulignent le morne ennui qui y règne. On se rappelle les grandes salles d'attente des gares urbaines, où l'on trouve même une lourde table de bois entourée d'escabeaux en plastique à siège incurvé. Dependamment, même cette gare standard a dû connaître jadis des temps meilleurs où le voyage était entouré de plus de dignité, si l'on en juge par la colonne de bois à chapiteau corinthien, dont la tête se perd dans le surbaissement du plafond.

Le train est enfin annoncé. On quitte cette salle d'attente sans agréments, mais où du moins il fait chaud. Le hall des quais vous protège des intempéries. Vous avez encore le temps, pendant que les passagers descendent, de ruminer quelques observations sur l'agencement extérieur de la gare. On s'aperçoit que le hall a été construit plus tard, car il est rattaché par un ouvrage en filigrane au bâtiment qui, de simple maison de banlieue qu'il était, peut maintenant prétendre au titre de gare. Devant le poste d'aiguillage enfermé dans une cabine de

verre et d'aluminium, il semble que l'on ait remplacé une colonne de fonte par une poutre d'acier horizontale. Les auteurs de cette construction ultra-solide, qui est en totale discordance avec les autres parties du bâtiment, ont dû se dire que le bois est un matériau plus plaisant, car ils en ont revêtu toute la partie inférieure. En revanche, ils ont garni le bâtiment jusque sous le toit de plaques d'éternit inaltérable, au lieu des garnitures de bois qui l'ornaient probablement autrefois. Une fenêtre au centre de la façade à pignon semble bizarrement laide à force d'être petite, et il est probable que le nom de la gare était peint jadis au-dessous de la corniche.

Les gares historiques encore intactes sont très rares. Cette remarque n'est pas un plaidoyer en faveur du chemin de fer de style archaïque. Les cheminots peuvent être fiers, à juste titre, de leur entreprise qui est moderne et conforme aux besoins de notre époque. La plupart des gares des CFF datent du siècle dernier. Dans l'intervalle, la technique de sécurité et le confort du voyage ont fait des progrès considérables. Mais l'image que l'on se fait du chemin de fer est surtout visuelle. Il y a cent ans et plus, beaucoup de gares de campagne furent construites par des compagnies privées dans la stricte perspective du rendement financier. Elles étaient trop petites dès le début, et dépourvues de toutes prétentions architecturales. Les bâtiments surélevés de la ligne du Gothard entre Biasca et Arth-Goldau en sont un exemple significatif. Après que cette compagnie privée eut édifié, au cours des premières années, quelques bâtiments importants pour les chemins de fer des vallées tessinoises, elle fut contrainte, pour sauver la construction de la ligne du Gothard après la grande banqueroute des chemins de fer, d'adopter pour les trajets alpestres un type de gare très modeste. D'autres économies furent réalisées par la diminution du rayon des courbes et, en premier lieu, par la ligne à voie unique. Mais déjà quelques années après l'inauguration du chemin de fer du Gothard, ces bâtiments exigus ne purent plus suffire aux exigences du trafic. Les innombrables agrandissements et transformations des derniers cent ans sont la cause des constructions disparates qui enlaidissent bien des localités. Dans des cas semblables on a préféré remplacer les anciennes gares en style de chalet, fortement déformées et déparées par les revêtements d'éternit, par de nouveaux bâtiments de bon aloi. En revanche, un certain nombre de gares anciennes ont résisté, sans de trop grands dommages, aux vagues successives des réparations et des rénovations.

Afin de pouvoir dénombrer méthodiquement les gares ainsi préservées dans leur style original, la subdivision des bâtiments de la Direction générale des CFF a confié au signataire de ces lignes le soin d'inventorier toutes les gares de leur réseau. Cet inventaire doit comprendre aussi bien l'aspect général encore intact d'une place de gare historique que n'importe quel détail dans

Suite page 7



Güterstationen: Wo mehr Einnahmen durch den Güterverkehr als durch den Personenverkehr erwartet wurden, haben die Privatbahnen zuerst ein Dach für die Güter gebaut. Die Reisenden lösten ihre Fahrkarten in einer Ecke der Güterhalle. In sehr wenigen Fällen überlebten derartige Provisorien. Fünf Güterstationen aus dem Jahre 1862 gibt es noch zwischen Lausanne und Freiburg; das Gebäude von Matran (6/7) weist einen hohen Originalitätswert auf mit Vertikalverbreterung und Zierelementen

Gares de marchandises: au temps où l'on escomptait plus de recettes du transport des marchandises que de celui des personnes, les compagnies de chemin de fer commencèrent par construire un toit pour abriter les marchandises. Les voyageurs prenaient leur billet dans un coin de la halle aux marchandises. Ces installations provisoires ont survécu dans quelques cas très rares. On trouve encore, entre Lausanne et Fribourg, cinq gares de marchandises datant de 1862; celle de Matran (6/7) se signale par son originalité due à une paroi de planches verticales et à divers ornements

Stazioni merci: Nei casi in cui per il traffico merci si prevedevano entrate superiori a quelle del traffico viaggiatori, le ferrovie private fecero costruire in primo luogo un deposito merci. I viaggiatori acquistavano i biglietti in un angolo del deposito. Solo in pochi casi sono rimasti in piedi edifici provvisori del genere. Fra Losanna e Friburgo vi sono ancora cinque stazioni merci che risalgono al 1862; l'edificio di Matran (6/7), con le sue pareti di assi verticali e gli elementi ornamentali, ha un carattere particolarmente originale

Goods stations: Where greater returns were expected from goods traffic than from passenger services, the private railway companies first provided a shelter for freight. The passengers then got their tickets in a corner of the freight building. In a very few instances arrangements of this kind have survived to the present day. Between Lausanne and Fribourg there are still five goods stations dating from 1862. That of Matran (6/7) has many original features, such as its vertical boarding and its ornaments

6 Matran FR

Um solche in der Originalsubstanz gut erhaltene Stationen systematisch ausfindig zu machen und um Hinweise für Schutz und Pflege derselben zu erhalten, hat die Unterabteilung Hochbau der SBB-Generaldirektion den Verfasser dieses Artikels beauftragt, sämtliche Bahnhöfe des SBB-Streckennetzes zu inventarisieren. Die Entdeckungen bei einer solchen Arbeit gehen von der noch intakten Gesamtanlage mit historischem Bahnhofplatz bis hin zum kleinen Detail einer Laubsägelidekoration im Giebel dreieck eines Landbahnhofs (12). Damit nicht Kapellen und Cathedralen miteinander zu vergleichen sind, werden die Bahnhöfe typisiert (Schematische Darstellung auf Seite 4). Die Privatbahnen haben verschiedenen grosse Bahnhöfe meistens von Anfang an in Typenblättern (Normalien) unterschieden. Je nach dem zu erwartenden Personenverkehrsaufkommen wurde gar kein Gebäude, ein Provisorium, ein normiertes Landstationsgebäude oder ein Bau nach einem besonderen Entwurf aufgestellt. Dabei waren fast alle «Gebäude ohne besonderen Entwurf» typisiert. Die Nordostbahn entwarf zum Beispiel je ein Stationsgebäude «II», «III» und «IV Classe». Obwohl es damals

noch keine Vorfabrikation gab, wurde das jeweilige Gebäude dann zwecks Ersparnis weiterer Entwurfskosten ohne Rücksicht auf Ortsbesonderheiten zehn- bis zwanzig Mal aufgestellt. Viele regionale Privatbahngesellschaften bemühten sich dennoch, für ihre Bauten einen regionalen Stil zu finden. So entwickelte die bernische «Oweh-Bahn» (Ost-West-Bahn, kurz nach der Gründung liquidiert) je einen Chalethaustyp für eine kleine und eine mittelgrosse Station nach den Entwürfen der Architekten P. A. Tièche und J. Jentzer. Nach 1860 wurden zwischen Biel, Freiburg und Zug eine Reihe derartiger Gebäude durch die OWB und die nachfolgenden Privatbahngesellschaften bis hin zur Jura-Simplon-Bahn gebaut. Noch fast 30 Jahre nach dem erstmaligen Entwurf von 1888 verwendete die Jura-Bern-Luzern-Bahn diese Typenblätter für den Bau einzelner Brünigbahn-Aufnahmegebäude. Ein Berner Chaletbahnhof hat sich sogar in die Ostschweiz verirrt: 1875 war das 1864 für Cham erstellte Chalet zu klein geworden. Da die Nordostbahn sich inzwischen an der Strecke nach Luzern beteiligt hatte und gleichzeitig die Zürichseebahn baute, liess sie das Chamer Chalet nach Bäch/Schwyz

versetzen – dort steht es heute noch, allerdings «ausser Betrieb», aber in einem Originalitätszustand, wie er sonst nur beim ähnlichen Chaletbahnhof von Schüpfen zu finden ist. Die auf den Entwurf von P. A. Tièche zurückgehende Zeichnung des Chaletbahnhofs Cham/Bäch stammt übrigens von J. F. Wanner, dem Architekten des repräsentativsten schweizerischen Bahnhofes des 19. Jahrhunderts – des Zürcher Hauptbahnhofs. Die Nordostbahn-Hofarchitektur mag ein Beweis dafür sein, dass nicht nur für den Hauptbahnhof Zürich das Aufnahmegebäude bis ins letzte Detail durchdacht war, sondern eben auch für etliche Landstationen, die demzufolge nicht minder erhaltenswert sind: Wo heute grosse Schriftzüge, Leuchtreklamen und Plakate für die Bahn werben, da priesen früher heimatverbundene Stilelemente, repräsentative Klassik und feingliedrige Technik an Fassaden und in Interieurs die Bahn als Transportmittel der Zukunft an. Mögen in unserer «Fast-Food-Zeit» Bilder wie in diesem Heft Gedanken über eine Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft mit einer würdevollen Reisekultur fördern.

Hans-Peter Bärtschi



7

l'ornementation chantournée du fronton d'une gare de campagne. Pour n'être pas obligé de comparer entre elles des chapelles et des cathédrales, on a établi une typologie des gares (page 4 montre la représentation schématique d'une typologie). Les compagnies de chemin de fer privées ont, le plus souvent dès le début, classifié typologiquement au moyen de planches normatives les différentes grandes gares. Un emplacement, un dispositif provisoire, une gare de campagne standard ou un bâtiment à un modèle particulier, étaient planifiés selon l'afflux des voyageurs escompté. C'est ainsi que les Chemins de fer du Nord-Ouest répartirent leurs gares en bâtiments de II^e, de III^e et de IV^e classe. Bien qu'à cette époque on ne connût pas encore la préfabrication, soucieux d'épargner le coût des études de plans, on programmait dix à vingt fois le même bâtiment sans considération des particularités locales. Néanmoins, de nombreuses compagnies régionales s'efforçaient de concevoir, pour leurs constructions, un style approprié à la région. C'est ainsi que la Compagnie bernoise du Chemin de fer Est-Ouest (mise en liquidation peu après sa fondation) adopta un

type de chalet pour chacune de ses deux catégories de gares – petites et moyennes – d'après les plans des architectes P. A. Tièche et J. Jentzer. A partir de 1860, cette compagnie et celles qui lui succédèrent, y compris le Chemin de fer Jura-Simplon, construisirent une série de chalets de ce genre entre Bienne, Fribourg et Zoug. En 1888, près de trente ans après ce premier modèle, le Chemin de fer Jura-Berne-Lucerne utilisa les mêmes planches normatives pour la construction de quelques gares de la ligne du Brunig. Une de ces gares en forme de chalet bernois s'est même égarée en Suisse orientale: en 1875, le chalet édifié à Cham étant devenu trop petit, les Chemins de fer du Nord-Est, qui entre-temps avaient pris part à la ligne de Lucerne et construit celle du lac de Zurich, le firent transporter à Bäch (SZ) où il se trouve encore aujourd'hui. Quoique hors service, il est si bien conservé dans son état originel, que seul le chalet-gare de Schüpfen peut lui être comparé. Le plan du chalet de Cham/Bäch, inspiré de celui de P. A. Tièche, est dû à J. F. Wanner, l'architecte de la gare suisse la plus imposante: la Gare centrale de Zurich. La fière architecture des Chemins de fer du Nord-Est montre que

l'aspect extérieur était soigné jusqu'au moindre détail, non seulement pour la Gare centrale de Zurich, mais aussi pour de nombreuses gares de campagne, qui sont par conséquent tout aussi dignes d'être conservées. Tandis que les inscriptions géantes, les réclames lumineuses et les grandes affiches sont aujourd'hui les supports publicitaires du chemin de fer, c'étaient autrefois les ornements inspirés du style de la région, l'architecture classique et les éléments d'une technique subtile, qui plaidaient sur les façades et à l'intérieur des gares en faveur du chemin de fer, moyen de transport de l'avenir. Qu'à notre époque de «consommation-sur-le-pouce», des illustrations comme celles de ce cahier puissent, à propos du passé, du présent et de l'avenir, stimuler l'invention et la réflexion au service d'une conception du voyage plus raffinée et plus digne.

For English summary, see page 16.
 Riassunto in lingua italiana a pagina 29.



8 Chur



9 Vevey

10 Baden





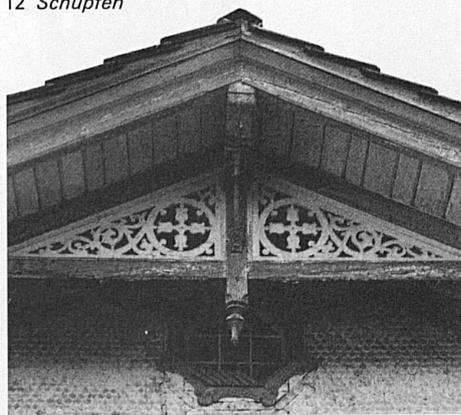
8-10 Hübsche Details zieren kleine Landstationen ebenso wie Stadtbahnhöfe.

11/12 Im Einflussbereich der bernischen Privatbahnen entwarfen die Hofarchitekten Bahnhöfe im **Chaletstil**. Über 50 derartige Bauten aus den Jahren 1857-1916 stehen heute noch in den Kantonen Waadt, Freiburg, Bern und Luzern. Die meisten sind jedoch mit Eternit verschalt und purifiziert.

8-10 De charmants ornements agrémentaient aussi bien les petites gares de campagne que les grandes gares des villes.

11/12 Dans la zone desservie autrefois par les compagnies bernoises de chemin de fer, les architectes accrédités avaient conçu des gares en **forme de chalet**. On en compte aujourd'hui encore, dans les cantons de Vaud, Fribourg, Berne et Lucerne, une bonne cinquantaine qui datent des années 1857 à 1916. Mais la plupart ont été revêtues de plaques d'éternit et rénovées.

12 Schüpfen



8-10 Graziosi dettagli ornano sia le stazioni di campagna che quelle urbane.

11/12 Nella regione di competenza delle ferrovie private bernesi, gli architetti progettavano **stazioni a forma di chalet**. Oltre una cinquantina di edifici del genere, sorti fra il 1857 e il 1916, esistono tuttora nei cantoni di Vaud, Friburgo, Berna e Lucerna. La maggior parte è peraltro stata ricoperta con un rivestimento di eternit.

8-10 Handsome details are no less frequent on country stations than in the cities.

11/12 Within the sphere of influence of the Bernese private railways architects designed many **stations in chalet style**. Over 50 such buildings dating from 1857 to 1916 are still standing in the Cantons of Vaud, Fribourg, Berne and Lucerne. Most of them, however, have been "cleaned up" and faced with asbestos cement. The station of Schüpfen (12) has some valuable fretwork decorations



13–15 Der Normaltyp einer Landstation wies früher eine Schalterhalle mit Billett- und Gepäckschalter, einen Dienst- und Gepäckraum mit Büro, einen Wartsaal für die II. und III. Klasse und einen für die I. Klasse sowie eine Stationsvorstandswohnung im Obergeschoss auf. Das ergab einen Grundriss von 3 × 2 Fenster. Die Gebäude wurden mit einem Satteldach traufständig zu den Geleisen gedeckt. Oberrüti ist ein schönes Landstationsbeispiel an der Ende 1881 eröffneten Strecke (Aarau–)Muri–Rotkreuz. Ein kleiner, an den kubischen Hauptbau angebauter Güterschuppen, ein Abortgebäude im gleichen Stil und gut erhaltene Details wie Arretierungen der Fensterläden (14) und die Riegelkonstruktion mit Eisenstange zum Anbinden der Pferde (15) bilden den Reiz dieser fast 1 Kilometer vom Dorf entfernten Landstation

13–15 Le type standard de la gare de campagne comprenait autrefois le hall avec les guichets pour les voyageurs et les bagages, un local de service et d'entreposage avec bureau, deux salles d'attente – une pour la 2^e et la 3^e classe, l'autre pour la première classe – ainsi que l'habitation du chef de gare à l'étage supérieur, ce qui donne un plan de bâtiment avec trois fois deux fenêtres. Un toit en bâtière étanche n'abritait que peu l'accès aux voies. Oberrüti, sur la ligne (Aarau–)Muri–Rotkreuz inaugurée à la fin de 1881, est un bel exemple de gare de campagne. Un petit hangar pour les marchandises attenant au bâtiment rectangulaire de la gare, un pavillon pour les WC dans le même style, et quelques ornements bien conservés (14: crochet de fixation des contrevents; 15: poutrage et barre de fer pour attacher les chevaux) forment l'attrait de cette gare de campagne qui est éloignée du village de près d'un kilomètre

13–15 Un tempo, la stazione di campagna di tipo standardizzato comprendeva l'atrio con gli sportelli per i biglietti e i bagagli, un locale di servizio con ufficio annesso, due sale d'aspetto per la II. e III. classe e per la I. classe, nonché al piano superiore un appartamento per il capostazione. Ne conseguiva una pianta con 3 × 2 finestre. Gli edifici erano ricoperti da un tetto a due falde, con la tettoia rivolta verso i binari. Oberrüti offre un bell'esempio di stazione di campagna lungo la linea (Aarau–)Muri–Rotkreuz, inaugurata alla fine del 1881. Il fascino di questa stazioncina, che sorge a quasi un chilometro dal villaggio, deriva dal piccolo deposito merci di forma cubica aggiunto successivamente, dal gabinetto nel medesimo stile e da numerosi altri particolari ben conservati (14: blocco delle imposte; 15: parete intelaiata e sbarra di ferro per legare i cavalli)

13–15 The standard country station formerly comprised a passenger hall with a ticket and luggage counter, a service and luggage room with an office, two waiting-rooms for first- and second-class and for third-class passengers, and a stationmaster's upstairs flat. The buildings had a saddle roof running parallel to the tracks. Oberrüti offers a handsome example of a country station on the (Aarau–)Muri–Rotkreuz line opened at the end of 1881. A small goods shed attached to the cubic main building, a toilet building in the same style and some well-preserved details (14: shutter fixation, 15: lattice structure with iron bar for tethering horses) make up the charm of this rural station, which lies nearly a kilometre away from its village



14
15





12-15
16-19
20-23
24-27
28-31
32-35
36-39
40-43
44-47
48-51
52-55
56-59
60-63
64-67
68-71
72-75
76-79
80-83
84-87
88-91
92-95
96-99
100-103
104-107
108-111
112-115
116-119
120-123
124-127
128-131
132-135
136-139
140-143
144-147
148-151
152-155
156-159
160-163
164-167
168-171
172-175
176-179
180-183
184-187
188-191
192-195
196-199
200-203
204-207
208-211
212-215
216-219
220-223
224-227
228-231
232-235
236-239
240-243
244-247
248-251
252-255
256-259
260-263
264-267
268-271
272-275
276-279
280-283
284-287
288-291
292-295
296-299
300-303
304-307
308-311
312-315
316-319
320-323
324-327
328-331
332-335
336-339
340-343
344-347
348-351
352-355
356-359
360-363
364-367
368-371
372-375
376-379
380-383
384-387
388-391
392-395
396-399
400-403
404-407
408-411
412-415
416-419
420-423
424-427
428-431
432-435
436-439
440-443
444-447
448-451
452-455
456-459
460-463
464-467
468-471
472-475
476-479
480-483
484-487
488-491
492-495
496-499
500-503
504-507
508-511
512-515
516-519
520-523
524-527
528-531
532-535
536-539
540-543
544-547
548-551
552-555
556-559
560-563
564-567
568-571
572-575
576-579
580-583
584-587
588-591
592-595
596-599
600-603
604-607
608-611
612-615
616-619
620-623
624-627
628-631
632-635
636-639
640-643
644-647
648-651
652-655
656-659
660-663
664-667
668-671
672-675
676-679
680-683
684-687
688-691
692-695
696-699
700-703
704-707
708-711
712-715
716-719
720-723
724-727
728-731
732-735
736-739
740-743
744-747
748-751
752-755
756-759
760-763
764-767
768-771
772-775
776-779
780-783
784-787
788-791
792-795
796-799
800-803
804-807
808-811
812-815
816-819
820-823
824-827
828-831
832-835
836-839
840-843
844-847
848-851
852-855
856-859
860-863
864-867
868-871
872-875
876-879
880-883
884-887
888-891
892-895
896-899
900-903
904-907
908-911
912-915
916-919
920-923
924-927
928-931
932-935
936-939
940-943
944-947
948-951
952-955
956-959
960-963
964-967
968-971
972-975
976-979
980-983
984-987
988-991
992-995
996-999
1000-1003
1004-1007
1008-1011
1012-1015
1016-1019
1020-1023
1024-1027
1028-1031
1032-1035
1036-1039
1040-1043
1044-1047
1048-1051
1052-1055
1056-1059
1060-1063
1064-1067
1068-1071
1072-1075
1076-1079
1080-1083
1084-1087
1088-1091
1092-1095
1096-1099
1100-1103
1104-1107
1108-1111
1112-1115
1116-1119
1120-1123
1124-1127
1128-1131
1132-1135
1136-1139
1140-1143
1144-1147
1148-1151
1152-1155
1156-1159
1160-1163
1164-1167
1168-1171
1172-1175
1176-1179
1180-1183
1184-1187
1188-1191
1192-1195
1196-1199
1200-1203
1204-1207
1208-1211
1212-1215
1216-1219
1220-1223
1224-1227
1228-1231
1232-1235
1236-1239
1240-1243
1244-1247
1248-1251
1252-1255
1256-1259
1260-1263
1264-1267
1268-1271
1272-1275
1276-1279
1280-1283
1284-1287
1288-1291
1292-1295
1296-1299
1300-1303
1304-1307
1308-1311
1312-1315
1316-1319
1320-1323
1324-1327
1328-1331
1332-1335
1336-1339
1340-1343
1344-1347
1348-1351
1352-1355
1356-1359
1360-1363
1364-1367
1368-1371
1372-1375
1376-1379
1380-1383
1384-1387
1388-1391
1392-1395
1396-1399
1400-1403
1404-1407
1408-1411
1412-1415
1416-1419
1420-1423
1424-1427
1428-1431
1432-1435
1436-1439
1440-1443
1444-1447
1448-1451
1452-1455
1456-1459
1460-1463
1464-1467
1468-1471
1472-1475
1476-1479
1480-1483
1484-1487
1488-1491
1492-1495
1496-1499
1500-1503
1504-1507
1508-1511
1512-1515
1516-1519
1520-1523
1524-1527
1528-1531
1532-1535
1536-1539
1540-1543
1544-1547
1548-1551
1552-1555
1556-1559
1560-1563
1564-1567
1568-1571
1572-1575
1576-1579
1580-1583
1584-1587
1588-1591
1592-1595
1596-1599
1600-1603
1604-1607
1608-1611
1612-1615
1616-1619
1620-1623
1624-1627
1628-1631
1632-1635
1636-1639
1640-1643
1644-1647
1648-1651
1652-1655
1656-1659
1660-1663
1664-1667
1668-1671
1672-1675
1676-1679
1680-1683
1684-1687
1688-1691
1692-1695
1696-1699
1700-1703
1704-1707
1708-1711
1712-1715
1716-1719
1720-1723
1724-1727
1728-1731
1732-1735
1736-1739
1740-1743
1744-1747
1748-1751
1752-1755
1756-1759
1760-1763
1764-1767
1768-1771
1772-1775
1776-1779
1780-1783
1784-1787
1788-1791
1792-1795
1796-1799
1800-1803
1804-1807
1808-1811
1812-1815
1816-1819
1820-1823
1824-1827
1828-1831
1832-1835
1836-1839
1840-1843
1844-1847
1848-1851
1852-1855
1856-1859
1860-1863
1864-1867
1868-1871
1872-1875
1876-1879
1880-1883
1884-1887
1888-1891
1892-1895
1896-1899
1900-1903
1904-1907
1908-1911
1912-1915
1916-1919
1920-1923
1924-1927
1928-1931
1932-1935
1936-1939
1940-1943
1944-1947
1948-1951
1952-1955
1956-1959
1960-1963
1964-1967
1968-1971
1972-1975
1976-1979
1980-1983
1984-1987
1988-1991
1992-1995
1996-1999
2000-2003
2004-2007
2008-2011
2012-2015
2016-2019
2020-2023
2024-2027
2028-2031
2032-2035
2036-2039
2040-2043
2044-2047
2048-2051
2052-2055
2056-2059
2060-2063
2064-2067
2068-2071
2072-2075
2076-2079
2080-2083
2084-2087
2088-2091
2092-2095
2096-2099
2100-2103
2104-2107
2108-2111
2112-2115
2116-2119
2120-2123
2124-2127
2128-2131
2132-2135
2136-2139
2140-2143
2144-2147
2148-2151
2152-2155
2156-2159
2160-2163
2164-2167
2168-2171
2172-2175
2176-2179
2180-2183
2184-2187
2188-2191
2192-2195
2196-2199
2200-2203
2204-2207
2208-2211
2212-2215
2216-2219
2220-2223
2224-2227
2228-2231
2232-2235
2236-2239
2240-2243
2244-2247
2248-2251
2252-2255
2256-2259
2260-2263
2264-2267
2268-2271
2272-2275
2276-2279
2280-2283
2284-2287
2288-2291
2292-2295
2296-2299
2300-2303
2304-2307
2308-2311
2312-2315
2316-2319
2320-2323
2324-2327
2328-2331
2332-2335
2336-2339
2340-2343
2344-2347
2348-2351
2352-2355
2356-2359
2360-2363
2364-2367
2368-2371
2372-2375
2376-2379
2380-2383
2384-2387
2388-2391
2392-2395
2396-2399
2400-2403
2404-2407
2408-2411
2412-2415
2416-2419
2420-2423
2424-2427
2428-2431
2432-2435
2436-2439
2440-2443
2444-2447
2448-2451
2452-2455
2456-2459
2460-2463
2464-2467
2468-2471
2472-2475
2476-2479
2480-2483
2484-2487
2488-2491
2492-2495
2496-2499
2500-2503
2504-2507
2508-2511
2512-2515
2516-2519
2520-2523
2524-2527
2528-2531
2532-2535
2536-2539
2540-2543
2544-2547
2548-2551
2552-2555
2556-2559
2560-2563
2564-2567
2568-2571
2572-2575
2576-2579
2580-2583
2584-2587
2588-2591
2592-2595
2596-2599
2600-2603
2604-2607
2608-2611
2612-2615
2616-2619
2620-2623
2624-2627
2628-2631
2632-2635
2636-2639
2640-2643
2644-2647
2648-2651
2652-2655
2656-2659
2660-2663
2664-2667
2668-2671
2672-2675
2676-2679
2680-2683
2684-2687
2688-2691
2692-2695
2696-2699
2700-2703
2704-2707
2708-2711
2712-2715
2716-2719
2720-2723
2724-2727
2728-2731
2732-2735
2736-2739
2740-2743
2744-2747
2748-2751
2752-2755
2756-2759
2760-2763
2764-2767
2768-2771
2772-2775
2776-2779
2780-2783
2784-2787
2788-2791
2792-2795
2796-2799
2800-2803
2804-2807
2808-2811
2812-2815
2816-2819
2820-2823
2824-2827
2828-2831
2832-2835
2836-2839
2840-2843
2844-2847
2848-2851
2852-2855
2856-2859
2860-2863
2864-2867
2868-2871
2872-2875
2876-2879
2880-2883
2884-2887
2888-2891
2892-2895
2896-2899
2900-2903
2904-2907
2908-2911
2912-2915
2916-2919
2920-2923
2924-2927
2928-2931
2932-2935
2936-2939
2940-2943
2944-2947
2948-2951
2952-2955
2956-2959
2960-2963
2964-2967
2968-2971
2972-2975
2976-2979
2980-2983
2984-2987
2988-2991
2992-2995
2996-2999
3000-3003
3004-3007
3008-3011
3012-3015
3016-3019
3020-3023
3024-3027
3028-3031
3032-3035
3036-3039
3040-3043
3044-3047
3048-3051
3052-3055
3056-3059
3060-3063
3064-3067
3068-3071
3072-3075
3076-3079
3080-3083
3084-3087
3088-3091
3092-3095
3096-3099
3100-3103
3104-3107
3108-3111
3112-3115
3116-3119
3120-3123
3124-3127
3128-3131
3132-3135
3136-3139
3140-3143
3144-3147
3148-3151
3152-3155
3156-3159
3160-3163
3164-3167
3168-3171
3172-3175
3176-3179
3180-3183
3184-3187
3188-3191
3192-3195
3196-3199
3200-3203
3204-3207
3208-3211
3212-3215
3216-3219
3220-3223
3224-3227
3228-3231
3232-3235
3236-3239
3240-3243
3244-3247
3248-3251
3252-3255
3256-3259
3260-3263
3264-3267
3268-3271
3272-3275
3276-3279
3280-3283
3284-3287
3288-3291
3292-3295
3296-3299
3300-3303
3304-3307
3308-3311
3312-3315
3316-3319
3320-3323
3324-3327
3328-3331
3332-3335
3336-3339
3340-3343
3344-3347
3348-3351
3352-3355
3356-3359
3360-3363
3364-3367
3368-3371
3372-3375
3376-3379
3380-3383
3384-3387
3388-3391
3392-3395
3396-3399
3400-3403
3404-3407
3408-3411
3412-3415
3416-3419
3420-3423
3424-3427
3428-3431
3432-3435
3436-3439
3440-3443
3444-3447
3448-3451
3452-3455
3456-3459
3460-3463
3464-3467
3468-3471
3472-3475
3476-3479
3480-3483
3484-3487
3488-3491
3492-3495
3496-3499
3500-3503
3504-3507
3508-3511
3512-3515
3516-3519
3520-3523
3524-3527
3528-3531
3532-3535
3536-3539
3540-3543
3544-3547
3548-3551
3552-3555
3556-3559
3560-3563
3564-3567
3568-3571
3572-3575
3576-3579
3580-3583
3584-3587
3588-3591
3592-3595
3596-3599
3600-3603
3604-3607
3608-3611
3612-3615
3616-3619
3620-3623
3624-3627
3628-3631
3632-3635
3636-3639
3640-3643
3644-3647
3648-3651
3652-3655
3656-3659
3660-3663
3664-3667
3668-3671
3672-3675
3676-3679
3680-3683
3684-3687
3688-3691
3692-3695
3696-3699
3700-3703
3704-3707
3708-3711
3712-3715
3716-3719
3720-3723
3724-3727
3728-3731
3732-3735
3736-3739
3740-3743
3744-3747
3748-3751
3752-3755
3756-3759
3760-3763
3764-3767
3768-3771
3772-3775
3776-3779
3780-3783
3784-3787
3788-3791
3792-3795
3796-3799
3800-3803
3804-3807
3808-3811
3812-3815
3816-3819
3820-3823
3824-3827
3828-3831
3832-3835
3836-3839
3840-3843
3844-3847
3848-3851
3852-3855
3856-3859
3860-3863
3864-3867
3868-3871
3872-3875
3876-3879
3880-3883
3884-3887
3888-3891
3892-3895
3896-3899
3900-3903
3904-3907
3908-3911
3912-3915
3916-3919
3920-3923
3924-3927
3928-3931
3932-3935
3936-3939
3940-3943
3944-3947
3948-3951
3952-3955
3956-3959
3960-3963
3964-3967
3968-3971
3972-3975
3976-3979
3980-3983
3984-3987
3988-3991
3992-3995
3996-3999
4000-4003
4004-4007
4008-4011
4012-4015
4016-4019
4020-4023
4024-4027
4028-4031
4032-4035
4036-4039
4040-4043
4044-4047
4048-4051
4052-4055
4056-4059
4060-4063
4064-4067
4068-4071
4072-4075
4076-4079
4080-4083
4084-4087
4088-4091
4092-4095
4096-4099
4100-4103
4104-4107
4108-4111
4112-4115
4116-4119
4120-4123
4124-4127
4128-4131
4132-4135
4136-4139
4140-4143
4144-4147
4148-4151
4152-4155
4156-4159
4160-4163
4164-4167
4168-4171
4172-4175
4176-4179
4180-4183
4184-4187
4188-4191
4192-4195
4196-4199
4200-4203
4204-4207
4208-4211
4212-4215
4216-4219
4220-4223
4224-4227
4228-4231
4232-4235
4236-4239
4240-4243
4244-4247
4248-4251
4252-4255
4256-4259
4260-4263
4264-4267
4268-4271
4272-4275
4276-4279
4280-4283
4284-4287
4288-4291
4292-4295
4296-4299
4300-4303
4304-4307
4308-4311
4312-4315
4316-4319
4320-4323
4324-4327
4328-4331
4332-4335
4336-4339
4340-4343
4344-4347
4348-4351
4352-4355
4356-4359
4360-4363
4364-4367
4368-4371
4372-4375
4376-4379
4380-4383
4384-4387
4388-4391
4392-4395
4396-4399
4400-4403
4404-4407
4408-4411
4412-4415
4416-4419
4420-4423
4424-4427
4428-4431
4432-4435
4436-4439
4440-4443
4444-4447
4448-4451
4452-4455
4456-4459
4460-4463
4464-4467
4468-4471
4472-4475
4476-4479
4480-4483
4484-4487
4488-4491
4492-4495
4496-4499
4500-4503
4504-4507
4508-4511
4512-4515
4516-4519
4520-4523
4524-4527
4528-4531
4532-4535
4536-4539
4540-4543
4544-4547
4548-4551
4552-4555
4556-4559
4560-4563
4564-4567
4568-4571
4572-4575
4576-4579
4580-4583
4584-4587
4588-4591
4592-4595
4596-4599
4600-4603
4604-4607
4608-4611
4612-4615
46



17 Chavornay

16/17 Mehr Repräsentation als mit einem Satteldach erreichte man mit klassizistischen Baukörpern, die mit einem Walm- oder Pyramidendach gedeckt sind. Der Bahnhof Chavornay an der Strecke Lausanne–Yverdon zeigt eine derartige **Sonderbauform** und ist gleichzeitig eines der ältesten Aufnahmegebäude in der Schweiz: Es wurde 1855 erbaut. Die hölzernen Perrondächer mit einigen verzierten Säulen kamen später dazu. Auf dem Bahnhofplatz verkehrt die Zubringerbahn Orbe–Chavornay

16/17 Les bâtiments dont l'architecture est classique et le toit en croupe ou en pyramide sont plus imposants que ceux avec toit en bâtière. La gare de Chavornay, entre Lausanne et Yverdon, est un exemple d'un **type particulier**. Construite en 1855, elle est aussi une des plus anciennes de Suisse. Les halls de quais en bois avec leurs colonnes ouvragées sont plus récents. Sur la place de la gare passe la ligne de raccordement Orbe–Chavornay

16/17 Rispetto agli edifici con tetto a due falde, quelli in stile neoclassico con tetto a padiglione o a piramide avevano un carattere più rappresentativo. La stazione di Chavornay, lungo la linea Losanna–Yverdon, è un esempio di questa **forma architettonica particolare** e, al tempo stesso, è uno dei fabbricati viaggiatori più antichi della Svizzera: venne costruito nel 1855. Le pensiline in legno, con alcune colonne decorate, furono aggiunte in un periodo successivo. Sul piazzale della stazione giunge la ferrovia di raccordo Orbe–Chavornay

16/17 Neo-Classical buildings with a hip or tent roof looked rather more stately than those with a saddle roof. Chavornay Station on the Lausanne–Yverdon line is one of these **special designs** and one of Switzerland's oldest stations, having been erected in 1855. The wooden platform roofs with a few decorative columns were added later. The Orbe–Chavornay feeder railway line ends in the station square

Historic Stations of Swiss Federal Railways

Historic stations that are still intact are rare. This is not meant as a plea for an antiquated rail system. Railwaymen are right to be proud of up-to-date installations. Most stations of Swiss Federal Railways were built last century. Safety technology has made enormous strides since then, and travel comfort has improved steadily. The reputation of railways also depends, however, on their visual image. Many country stations were erected a hundred or more years ago by private railway companies that had to think of their dividends, and they were often too small from the start or were put up without any thought for attractive design. Examples of this can be found on the Gotthard line between Biasca and Arth-Goldau. In the early years of the railway boom the private company concerned had been able to erect impressive stations in the Ticinese valleys, but in order to save the Gotthard line after the big crisis it had to make do

with the cheapest possible structures on the mountain stretches. Further construction costs were saved by reducing the radius of curves and starting with a single track only. These mini-stations ceased to be equal to traffic requirements only a few years after the opening of the Gotthard line. The result of all the subsequent extensions and the rebuilding work undertaken in the last hundred years has been, both here and elsewhere, an ugly patchwork made up of the various styles of the intervening periods. Only a fairly small muster of old stations has survived these waves of extension and adaptation without taking much harm. With a view to the systematic identification of stations that have preserved much of their original substance, the building subdivision of the General Directorate of Swiss Federal Railways has drawn up an inventory of all its stations. The discoveries made in the course of this work have extended from

whole stations with intact buildings and historic railway squares to small details such as the fretwork decoration in the gable of a country stop (12). It was the custom, a hundred years ago, to estimate the number of passengers and then either to erect no station at all, a temporary building, a standard country station or one built to specially prepared plans. The appearance of the station was thought out to the very last detail, and that not only in the main terminus in Zurich, say, but in many smaller stations, which consequently are equally deserving of preservation. Whereas today large inscriptions, neon signs and posters are used to advertise the railways, this end was formerly served, for what was then a new age of transport, by native stylistic features, impressive Classicism or carefully designed ornamental features on façades and in interiors.

20



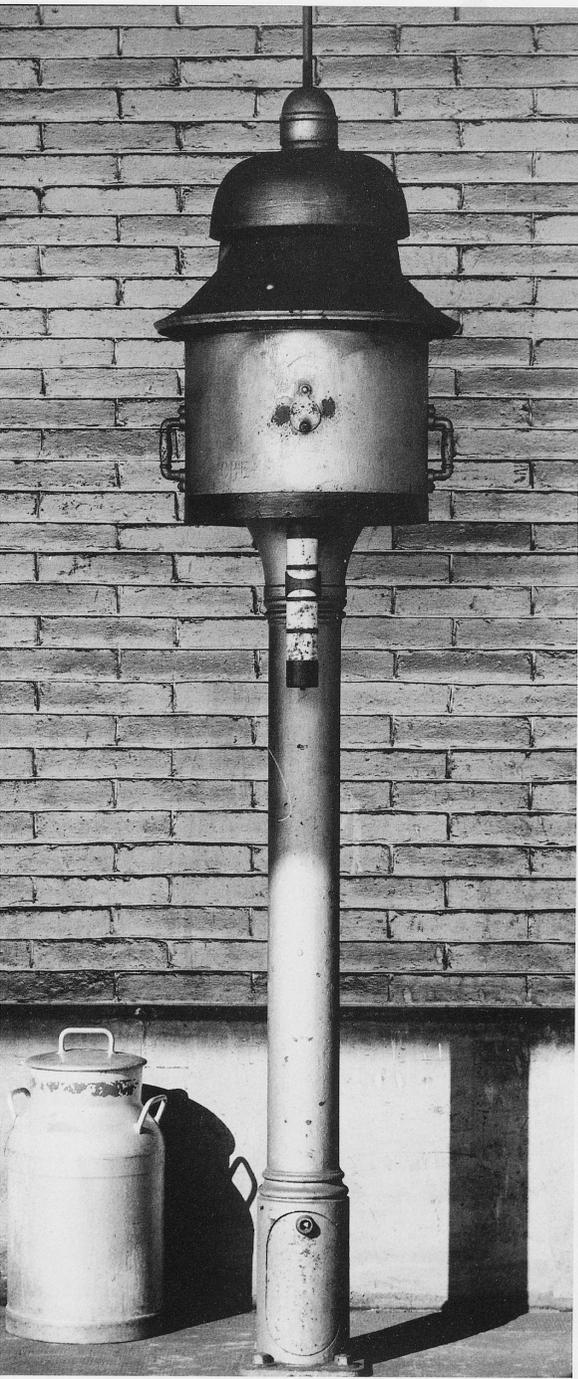
20/21 1870 nahm die Toggenburg-Bahn die Strecke Wil–Ebnat in Betrieb. Die Bahnhöfe Wattwil, Lichtensteig, Ebnat, Lütisburg, Bütschwil, Dietfurt und Bazenheid bestanden damals aus demselben Aufnahmegebäude-Typ, teils mit angebautem Güterschuppen. Um Mehrkosten zu vermeiden, entschied man sich für eine Fachwerkkonstruktion. Einen ersten Fassadenentwurf für ein neues Aufnahmegebäude in Lichtensteig legte Salomon Schlatter 1908 dem damaligen SBB-Kreis IV vor. Der hübsche Neubarockbau (21) kam nach der Eröffnung der Linie Romanshorn–St. Gallen–Wattwil zwischen die Geleise zu stehen. Bedingt durch diese Insellage ist der Grundriss des Aufnahmegebäudes keilförmig. Im Bahnhof des Toggenburger Städtchens Lichtensteig befinden sich noch zwei stيلةchte zeitgenössische Wartesaalinterieurs – hier lässt sich gemütlich warten!

20/21 Le tronçon Wil–Ebnat du chemin de fer du Toggenbourg fut inauguré en 1870. Les gares de Wattwil, Lichtensteig, Ebnat, Lütisburg, Bütschwil, Dietfurt et Bazenheid furent toutes bâties selon le même plan, quelques-unes avec hangar aux marchandises attenant. Afin de réduire le coût, on opta pour une construction à colombage. En 1908, Salomon Schlatter proposa à la direction du quatrième arrondissement des CFF un premier projet de façade pour une nouvelle gare de Lichtensteig. Or, après l'inauguration de la ligne Romanshorn–Saint-Gall–Wattwil, ce joli bâtiment néo-baroque (21) se trouva entre les voies. En considération de cette situation, il fut construit en forme de coin. Deux salles d'attente en style de l'époque y subsistent encore, où l'on peut attendre agréablement!

20/21 Nel 1870, la Ferrovia del Toggenburgo aprì al traffico la linea Wil–Ebnat. Le stazioni di Wattwil, Lichtensteig, Ebnat, Lütisburg, Bütschwil, Dietfurt e Bazenheid avevano lo stesso modello di fabbricato viaggiatori, in parte dotato di un deposito merci. Per evitare costi eccessivi, la scelta cadde su un edificio a pareti intelaiate. Nel 1908, Salomon Schlatter presentò al IV circondario di allora delle FFS un primo progetto per la facciata d'un nuovo fabbricato viaggiatori di Lichtensteig. Dopo l'inaugurazione della linea Romanshorn–S. Gallo–Wattwil, il grazioso edificio neobarocco (21) venne a trovarsi in mezzo ai binari. La forma a cuneo della pianta del fabbricato viaggiatori è in relazione all'ubicazione della stazione, che sorge come su un'isola. Nella stazione della cittadina toggenburghese di Lichtensteig le accoglienti sale d'aspetto sono tuttora dotate di un arredamento in vero stile d'epoca

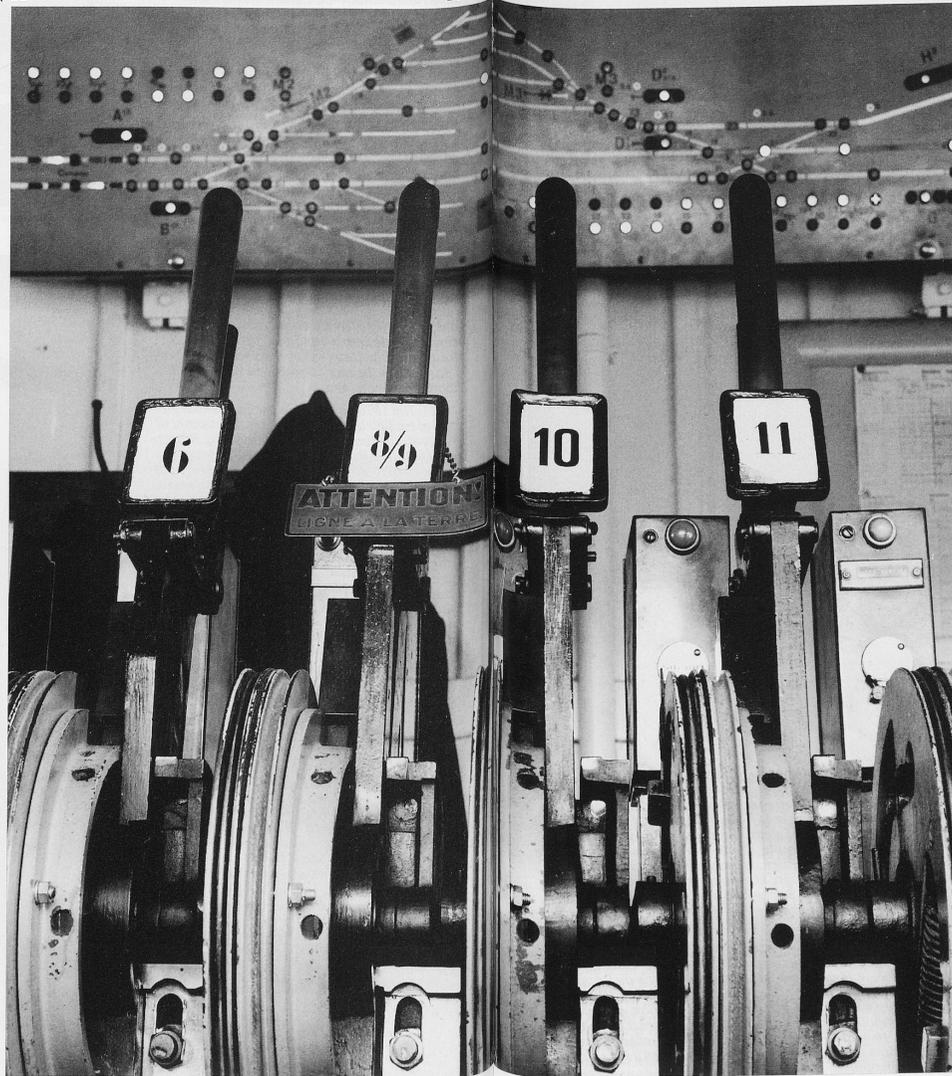
20/21 The Toggenburg Railway opened the Wil–Ebnat line in 1870. The stations of Wattwil, Lichtensteig, Ebnat, Lütisburg, Bütschwil, Dietfurt and Bazenheid all had the same type of building, some of them with an attached goods shed. A frame design was chosen to avoid excessive costs. Salomon Schlatter submitted a first draft of the façade for a new station in Lichtensteig in 1908 to what was then Area IV of Swiss Federal Railways. After the opening of the Romanshorn–St. Gallen–Wattwil line the handsome Neo-Baroque building (21) had to be placed between two lines, and because of this position the plan of the station had to be wedge-shaped. There are still two waiting-rooms with interiors in the style of their time in the small-town station at Lichtensteig; waiting in them can be a pleasure in itself





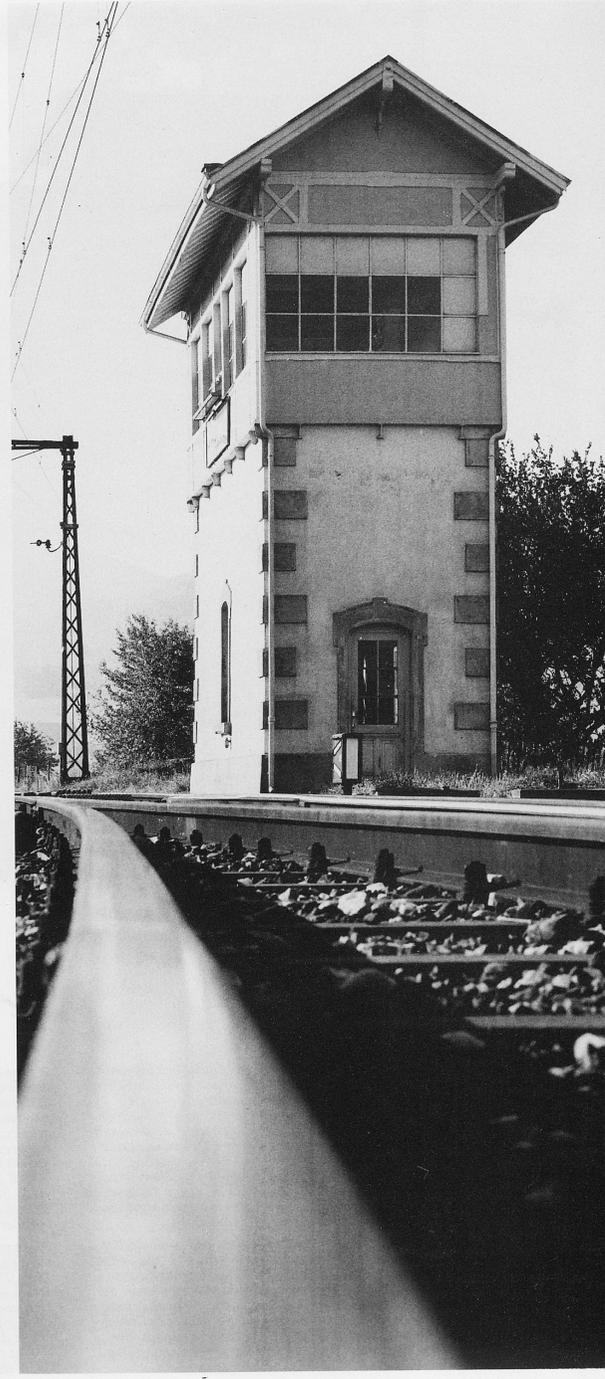
22-24 Keine intakte historische Landstation ohne entsprechende Requisiten. Läutwerk, Handstellwerk und Nebenbauten wie Aborte, alte Perrondächer, Stellwerkbauten (23/24 in Palézieux), Passerelle und manchmal auch ein Wasserturm oder eine alte Umformstation gehören zur Anlage. Im sogenannten «Kaiserbahnhof» Aadorf wurden kürzlich nicht nur das Aufnahmegebäude, sondern auch ein «arbeitslos» gewordenes Handstellwerk denkmalpflegerisch restauriert

22-24 Pas de gare de campagne historique sans les accessoires traditionnels: cloche électrique, poste d'aiguillage, bâtiments annexes (notamment WC), halls de quais, cabine d'aiguillage (23/24 à Palézieux), passerelle, et souvent aussi un château d'eau ou une ancienne gare de triage. A la gare (dite «de l'Empereur») à Aadorf, on a restauré récemment un vieux poste d'aiguillage désaffecté, comme s'il s'agissait d'un monument d'époque



22-24 Determinati requisiti non possono mancare in una stazione di campagna di valore storico. Gli impianti devono comprendere la soneria, la cabina di comando manuale e altre costruzioni secondarie, come ad esempio gabinetti, vecchie pensiline, cabine di movimento (23/24 a Palézieux), passerella e, in alcuni casi, anche la colonna dell'acqua o una vecchia stazione di trasformazione. Nella «stazione imperiale» di Aadorf, una cabina di comando fuori servizio è stata accuratamente restaurata

22-24 Every intact historic country station has its heirlooms. Bells, hand-operated switchgear, outhouses such as toilets, old platform roofs, signal-boxes (23/24 at Palézieux), footbridges or even an old water tower or converter station may still be found on the premises. In the "imperial station" of Aadorf a hand-operated signalling installation that had been taken out of service was recently restored to be kept as a showpiece





25 Aigle

25 Mittelgrosse Aufnahmegebäude, meist mit Seitenflügel: Für Kleinstädte und Touristenorte liessen die Privatbahnen von Anfang an Sonderentwürfe erstellen. Grössere Bauten im Chaletstil entstanden bereits in der ersten Bahnbauperiode 1857–1864 in neun Ausführungen am Genfersee. Auch im waadtländischen Aigle steht ein derartiges Aufnahmegebäude mit zwei symmetrischen Seitenflügeln. Auf dem Bahnhofplatz dieses Bezirkshauptortes (unser Bild) treffen sich heute vier Bahngesellschaften. Neben den SBB sind dies die Zahnradbahn nach Leysin, die Schmalspurbahn Aigle–Ollon–Monthey–Champéry sowie die vor der Aufhebung gerettete Bahn von Aigle via Le Sépey nach Les Diablerets. Diese Gesellschaft fährt als eine der einzigen in der Schweiz noch heute mit dem ursprünglichen Rollmaterial

26 Dass in einem Fremdenkurort im Berner Oberländer Haslital ein Chalet gebaut werden musste, war für die Jura-Bern-Luzern-Bahn 1888 eine Selbstverständlichkeit. Die Brünigbahn-Strecke Brienz–Alpnachstad wurde am 14. Juni 1888 eröffnet. Vorbild für das Bahnhofgebäude Meiringen war der 24 Jahre zuvor erstellte Bahnhof von La Neuveville, dessen Holzkonstruktion jedoch heute leider unter einer Eternitverschalung versteckt ist. Der Chaletbau von Meiringen wurde auf ein Erdgeschoss in Mauerwerk gebaut; die Holzverzierungen konnten kürzlich im Rahmen von Bauarbeiten sorgfältig restauriert werden

25 Les gares de moyenne envergure ont en général des ailes latérales. Pour les petites villes et les localités touristiques, les compagnies de chemin de fer créèrent des gares selon des plans spéciaux. Déjà au cours de la première période, de 1857 à 1864, on vit surgir sur la Riviera suisse neuf bâtiments plus grands construits en forme de chalet. La gare vaudoise d'Aigle avec deux ailes symétriques est aussi un tel exemple. Quatre compagnies de chemin de fer: les CFF, le chemin de fer à crémaillère de Leysin, le chemin de fer à voie étroite Aigle–Ollon–Monthey–Champéry et le chemin de fer des Diablerets, via Le Sépey, qui est un des seuls en Suisse à se servir encore du matériel roulant d'origine et que l'on vient de sauver à la veille de sa fermeture, voisinent aujourd'hui sur la place de la gare de ce chef-lieu de district

26 La construction d'un chalet dans une station de villégiature du Haslital allait de soi pour la Compagnie de chemin de fer Jura–Berne–Lucerne en 1888. C'est aussi en 1888, le 14 juin, que fut inaugurée la ligne du Brunig de Brienz à Alpnachstad. Pour la gare de Meiringen on prit pour modèle celle de La Neuveville, construite vingt-quatre ans plus tôt, dont le bois est aujourd'hui malencontreusement dissimulé derrière un revêtement d'éternit. Le chalet de Meiringen a été édifié au-dessus d'un rez-de-chaussée en maçonnerie; les ornements en bois ont pu, récemment, être restaurés avec soin au cours de travaux de réfection



26 Meiringen

25 *Fabbricato viaggiatori di media grandezza, dotato per lo più di ali laterali: sin dall'inizio, le ferrovie private fecero allestire progetti particolari per le piccole cittadine e le località turistiche. Nella regione del lago Lemano già nella prima fase di sviluppo negli anni 1857-1864 sorsero nove stazioni di media grandezza a forma di chalet. Anche nella località vodese di Aigle si trova un edificio di questo genere con due ali laterali simmetriche. Sul piazzale della stazione di Aigle, capoluogo distrettuale, oggi giorno si congiungono quattro linee ferroviarie. Oltre alle FFS, si tratta della ferrovia a cremagliera per Leysin, della ferrovia a scartamento ridotto Aigle-Ollon-Monthey-Champéry, nonché della ferrovia che da Aigle conduce a Les Diablerets, passando per Le Sépey, la cui chiusura è stata evitata all'ultimo momento*

26 *Nel 1888, la Compagnia ferroviaria Giura-Berna-Lucerna prese l'ovvia decisione di far costruire uno chalet ad Haslital, località turistica nell'Oberland bernese. La tratta Brienz-Alpnachstad della ferrovia del Brünig venne inaugurata il 14 giugno 1888. La stazione di La Neuveville, costruita 24 anni prima, servì da modello per l'edificio di Meiringen; ora, purtroppo, la costruzione in legno di La Neuveville è nascosta sotto un rivestimento di eternit. Lo chalet di Meiringen fu costruito in muratura sul pianoterra. Recentemente, le decorazioni in legno sono state restaurate con grande cura nel quadro di altri lavori di costruzione*

25 *Medium-sized station (usually provided with lateral wings): The private railways worked out special designs from the first for small towns and tourist resorts. Even in the first period of railway building from 1857 to 1864, nine versions of large chalet-style buildings were erected in the Lake of Geneva area, on the so-called Swiss Côte d'Azur. There is also a station of this type in Aigle, Canton of Vaud, with two symmetrical lateral wings. Four different railways today meet in the station square of this district capital (see picture). They are, apart from Swiss Federal Railways, the rack railway to Leysin, the narrow-gauge line Aigle-Ollon-Monthey-Champéry and the line from Aigle to Les Diablerets via Le Sépey. This last railway, recently saved from liquidation, is one of the last in Switzerland using its original rolling stock*

26 *It was quite clear to the Jura-Berne-Lucerne Railway in 1888 that only a chalet would do in a holiday resort in the Haslital in the Bernese Oberland. The Brienz-Alpnachstad section of the Brünig Railway was opened on 14 June 1888. The model chosen for Meiringen Station was that of La Neuveville erected 24 years before, a wooden structure today unfortunately hidden behind an asbestos-cement facing. The chalet building at Meiringen was set on a brickwork ground floor. The wooden ornament was carefully restored recently in the course of some building repairs*



27 Romont

27 Noch aufwendiger wurde der Heimatstil unter der Ägide der SBB. Jean Taillens und Charles Dubois entwarfen neben dem Jugendstil-Bahnhof Lausanne (50–55) verschiedene Heimatstil-Gebäude für mittelgroße Stationen: 1908 Puidoux-Chexbres, 1913 Vallorbe, 1918 Palézieux, 1922 Romont. Für grössere Bauten, vor allem in Stadtbahnhöfen, sind Säulen notwendig zum Stützen von Decken, Unterführungen, Vor- und Perrondächern. Die Gestaltung dieser Bauelemente widerspiegelt oftmals das ästhetische Empfinden der Erbauer:

28 Buffet Glarus 29 Unterführung Olten
30 Hauptportal Vevey 31 Buffet Bellinzona

27 Le style régional est cultivé avec encore plus de prodigalité sous l'égide des CFF. J. Taillens et Ch. Dubois sont les architectes, non seulement de la gare de Lausanne (50 à 55), mais de plusieurs gares de dimensions moyennes: 1908 Puidoux-Chexbres, 1913 Vallorbe, 1918 Palézieux, 1922 Romont. Dans les bâtiments plus grands, surtout dans les gares de ville, des colonnes sont nécessaires pour soutenir les plafonds, les passages souterrains, les avant-toits et les halls de quais. L'aménagement de ces éléments architectoniques reflète souvent la sensibilité esthétique des constructeurs:

28 Buffet de gare de Glaris 29 Passage souterrain à Olten
30 Portail central à Vevey 31 Buffet de gare à Bellinzona

27 Sotto l'egida delle FFS, lo stile patriottico divenne ancora più pomposo. Oltre alla stazione di Losanna (50–55), Jean Taillens e Charles Dubois progettarono e costruirono anche diversi edifici per stazioni di media grandezza: 1908 Puidoux-Chexbres, 1913 Vallorbe, 1918 Palézieux, 1922 Romont.

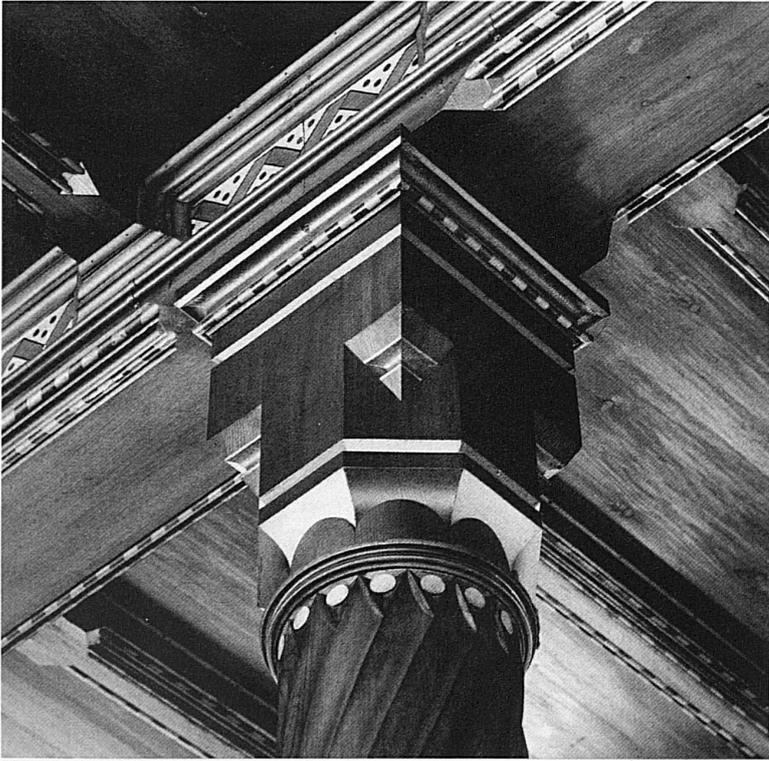
Per gli edifici maggiori, in particolare nelle stazioni urbane, si rese necessaria la costruzione di colonne per sostenere soffitti, sottopassaggi, pensiline e tettoie. Spesso il tratto architettonico di questi elementi rispecchia la sensibilità estetica dei costruttori:

28 Buffet di Glarona 29 Sottopassaggio di Olten
30 Portale principale di Vevey 31 Buffet di Bellinzona

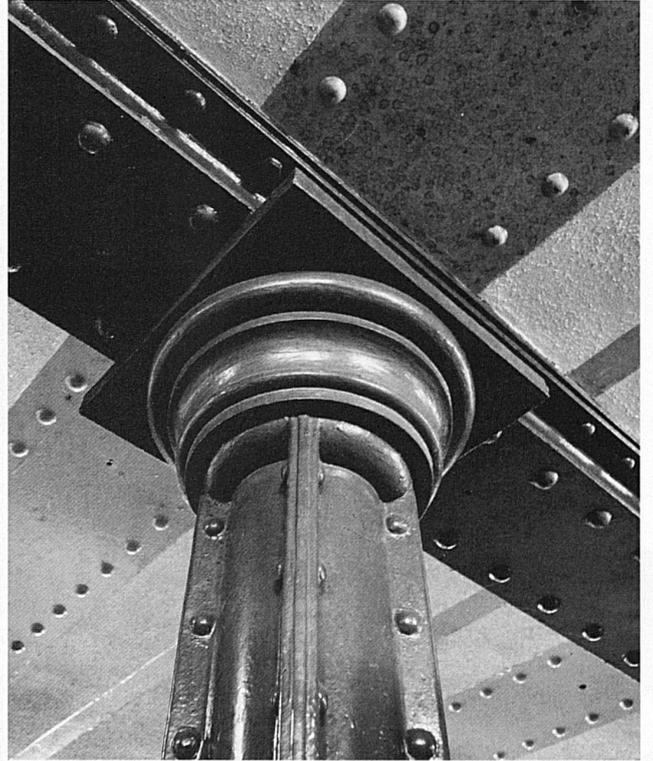
27 Swiss Federal Railways made even greater efforts to cultivate a national style. Jean Taillens and Charles Dubois, who designed Lausanne station (50–55), also built a number of medium-sized stations: Puidoux-Chexbres in 1908, Vallorbe in 1913, Palézieux in 1918 and Romont in 1922.

In the larger buildings, for instance in city stations, columns are necessary for supporting ceilings, subways, platform and shelter roofs. The design of these elements often mirrors the taste of their builders:

28 Buffet, Glarus 29 Subway, Olten
30 Main portal, Vevey 31 Buffet, Bellinzona



28



29



30



31



32

32/33 Der älteste Bahnhof der Schweiz ist ein **Stadtbahnhof**. Das Aufnahmegebäude Baden wurde 1846/47 als vorläufiger Kopfbahnhof für die Nordbahn Zürich–Baden(–Basel) erstellt. Nach den Vorstellungen der Direktion sollte unnötiger Luxus vermieden werden. Die anfänglich problematische hölzerne Perronhalle (schiefgedrückte Holzpfiler als «Folge der Construction...») wurde 1912 abgebrochen. Um 1970 hätte der Badener Bahnhof der Neugestaltung des Bahnhofplatzes geopfert werden sollen. Doch als Zeuge frühester Bahnhofgeschichte wurde er später in das Umbauprojekt miteinbezogen. Auch das alte Meteohäuschen (32) erfüllt heute wieder seinen Zweck

32/33 La plus ancienne gare de Suisse est une **gare de ville**. C'est celle de Baden, construite en 1846/47 comme terminus provisoire du Chemin de fer du Nord Zurich–Baden(–Bâle). Il fallait, selon les instructions, éviter tout luxe inutile. En 1912, le hall de quai, en bois, fut démoli. Il avait posé des problèmes dès le début (piliers obliques dus à «un défaut de construction»). Vers 1970, il fut question de sacrifier la gare de Baden au réaménagement de la place de la Gare. Mais ce plus ancien témoin de l'histoire suisse des gares fut ensuite intégré dans le projet de transformation. Même la colonne météorologique remplit aujourd'hui à nouveau sa fonction

32/33 La stazione più antica della Svizzera è una stazione urbana. Il fabbricato viaggiatori di Baden venne costruito nel 1846/47 quale stazione di testa provvisoria della ferrovia del Nord Zurigo-Baden (-Basilea). Era negli intenti della direzione di evitare un lusso eccessivo. Nel 1912 venne smantellata la pensilina in legno, che sin dall'inizio aveva sollevato non pochi problemi (pilastri lignei sghembi a causa di «un difetto di costruzione»). Verso il 1970 la stazione di Baden avrebbe dovuto essere sacrificata alla nuova configurazione del piazzale antistante. In fin dei conti, questa prima testimonianza della storia delle stazioni ferroviarie svizzere fu integrata nel progetto di ristrutturazione. Oggi giorno, anche la vecchia colonna meteorologica (32) adempie di nuovo le sue funzioni

32/33 Switzerland's oldest station is a city station. The building at Baden was erected in 1846/47 as a temporary terminus for the Zurich-Baden (-Basle) line of the Northern Railway. The management was of the opinion that unnecessary luxury should be avoided. A wooden platform structure that raised some problems (the wooden columns were pushed out of true "as a result of the design") was demolished in 1912. In 1970 plans were made to sacrifice the station at Baden to permit the re-design of the station square. But seeing that it was the oldest extant monument of Swiss railway history, it was later integrated in the conversion plans. Even the old meteorological station (32) again serves its original purpose



34/35 Im Herbst 1857 entwarf der Direktionsarchitekt der Vereinigten Schweizer Bahnen einen Güterschuppen, der in Chur, Glarus und Rapperswil als provisorisches Stationsgebäude dienen sollte. Die Strecke Rheineck–Chur wurde 1858 in Betrieb genommen. Bereits 1860 errichtete man in Chur ein definitives Aufnahmegebäude, einen langgezogenen Fachwerkbau mit Satteldach. Für die hölzerne Einsteighalle wurden Teile der abgebrochenen Halle in Rorschach mit «Trottoire samt den Randsteinen auf die Länge von 180 Fuss» nach Chur – wie übrigens auch nach Glarus – transportiert. 1874 wünschte der Kleine Rat des Kantons Graubünden wegen des zunehmenden Fremdenverkehrs ein neues Bahnhofgebäude in Chur. Wie in Baden verwendeten die Architekten für dieses Projekt (1878) Neurenaissance-Stilelemente wie hohe Rundbogenöffnungen, einen den Mittelbau krönenden Dreiecksgiebel und Seitenflügel. Trotz einer Auflage der damaligen Generaldirektion, keinen architektonischen Luxus zu planen, zieren noch heute schmuckvolle Dachgesimse und Eckdekorationen den Hauptbau des Churer Bahnhofs

34/35 En automne 1857, l'architecte de la direction des Chemins de fer réunis de Suisse conçut un hangar de marchandises qui devait servir de gare provisoire à Coire, Glaris et Rapperswil. Le tronçon Rheineck–Coire fut mis en service en 1858. Déjà en 1860 une gare définitive fut construite à Coire: un bâtiment à colombages allongé avec un toit en bâtière. Pour le hall des quais en bois, on transporta à Coire des éléments de celui de Rorschach qui avait été démoli, y compris les «trottoirs et la bordure de pierre longue de 180 pieds», comme on le fit du reste aussi à Glaris. En 1874, le Petit Conseil du canton des Grisons proposa la construction d'une nouvelle gare à Coire, en raison de l'afflux croissant d'étrangers. De même qu'à Baden, les architectes utilisèrent pour ce projet de 1878 des éléments de style Renaissance tels que les baies en plein cintre, le fronton triangulaire avec horloge couronnant le bâtiment central, et les ailes latérales. Bien que la direction générale eût alors prescrit de renoncer à tout luxe architectonique, des corniches (au toit) et des ornements d'angles décorent le bâtiment central de cette gare de Coire

34/35 Nell'autunno del 1857, l'architetto della direzione delle Ferrovie riunite svizzere progettò un deposito merci che a Coira, Glarona e Rapperswil avrebbe dovuto fungere provvisoriamente da stazione. Nel 1858 entrò in servizio la linea Rheineck–Coira. A Coira, già nel 1860 venne eretto un fabbricato viaggiatori definitivo, costituito da un lungo edificio a pareti intelaiate con tetto a due falde. Per la costruzione della pensilina venne parzialmente smantellata quella di Rorschach, compresi «i marciapiedi con il loro cordolo su una lunghezza di 180 piedi»; il materiale venne trasportato a Coira, come pure a Glarona. A causa del crescente traffico turistico, il governo grigione chiese la costruzione di una nuova stazione a Coira. Come a Baden, per questo progetto gli architetti fecero ricorso (1878) ad elementi stilistici neorinascimentali, come ad esempio aperture a tutto sesto, frontone triangolare con l'orologio a coronamento dell'edificio centrale, nonché ali laterali. Nonostante l'ordine impartito dalla direzione generale di quei tempi di evitare ogni sfarzo, ancora oggi i graziosi cornicioni del tetto e le decorazioni d'angolo ornano l'edificio principale della stazione di Coira

34/35 In the autumn of 1857 the architect attached to the directorate of United Swiss Railways designed a goods shed that was to serve as a temporary station in Chur, Glarus, and Rapperswil. The Rheineck–Chur line was commissioned in 1858. Soon afterwards, in 1860, a permanent station was built in Chur, a long framed structure with a saddle roof. Parts of the old platform from Rorschach, including 180 ft. of pavement and curbstones, were transported after its demolition to Chur and to Glarus. By 1874 the authorities of the Canton of the Grisons wanted a new station in Chur because of the increasing numbers of tourists. The architects entrusted with this project (1878) made use, as in Baden, of Neo-Renaissance features such as high rounded arches, a triangular gable with a clock above the middle frontage, and two lateral wings. Although the general directorate stipulated that there should be no architectural opulence, some decorative cornices and roof sculptures still adorn the main building of Chur Station







36 Romanshorn

36 Für einzelne Stadt- und Grenzbahnhöfe kam auch der Durant-Klassizismus zur Anwendung. Der Hafensbahnhof Romanshorn aus dem Jahre 1855 ist ein solches Beispiel – ebenso die grossen Bahnhöfe der Tessiner Talbahnen (37/38). Die Komposition Mittelteil mit Rundbogenarkade, direkt eingefasst von zwei Türmen, findet sich meist als Stirnfassade der Bahnhalle zu Kopfbahnhöfen, was wohl auf eine Planvariante für Romanshorn als echten Kopfbahnhof zurückgeht

36 Le style classique de Durant a été adopté aussi pour quelques gares urbaines et frontalières. La gare portuaire de Romanshorn, construite en 1855, en est un exemple, de même que les grandes gares des chemins de fer des vallées tessinoises (37/38).

Le plan comportant un corps central avec arcade en plein cintre, directement encastré entre deux tours, forme en général la façade frontale du hall des gares terminales; ce qui est probablement tiré d'une variante du plan de la gare de Romanshorn comme gare terminale

36 Nella costruzione di singole stazioni urbane e di frontiera trovarono impiego anche elementi del classicismo di Durant. Esempi del genere si ritrovano nella stazione portuale di Romanshorn del 1855, come pure nelle maggiori stazioni ticinesi delle ferrovie verso le valli (37/38). Nelle stazioni di testa, la facciata principale è per lo più costituita da una parte centrale con arcata a tutto sesto direttamente fiancheggiata da due torri; si tratta probabilmente di una variante prevista per Romanshorn, nella sua qualità di vera e propria stazione di testa

36 The so-called Durant Classicism was also adopted for some town and frontier stations. The port station at Romanshorn from 1855 is an example of this, as are the large stations in the Ticinese valleys (37/38). The design of the middle section with round arches leading into an arcade, flanked on either side by towers, was mostly used at the end of the passenger hall of terminal stations; the idea was probably derived from a variant of the plans for Romanshorn, which was a genuine terminus

Stazioni di valore storico delle FFS

Le stazioni di valore storico ancora intatte sono una rarità. Questa constatazione non vuole ovviamente essere una presa di posizione in favore di una ferrovia antiquata. I ferrovieri sono giustamente orgogliosi di disporre di un esercizio moderno, adeguato alle esigenze dei tempi. La maggior parte delle stazioni delle FFS risale al secolo scorso. Da allora la tecnica al servizio della sicurezza ha subito profondi cambiamenti e il viaggiare è più confortevole. L'immagine della ferrovia però è molto composita e il fattore visuale riveste particolare importan-

presentativo per le ferrovie delle valli ticinesi, il grave crac finanziario che coinvolse le ferrovie rese necessaria la scelta di manufatti più modesti per i tratti di montagna, in modo da salvaguardare l'ulteriore costruzione della linea del Gottardo. Ulteriori risparmi nella costruzione vennero realizzati riducendo il raggio delle curve e portando a termine un binario unico. Già qualche anno dopo l'inaugurazione della ferrovia del Gottardo, tali edifici di dimensioni minime non bastarono più a soddisfare le crescenti esigenze del traffico. Il risultato di innumerevo-

tutte le stazioni della rete FFS. Le scoperte che possono essere fatte nel corso di un lavoro di questo genere vanno da un impianto completo ancora intatto, con il suo piazzale di carattere storico, fino al piccolo particolare di una decorazione a traforo nel frontone triangolare di una stazione di campagna. A seconda del traffico viaggiatori previsto, oltre cento anni fa venne costruito un edificio provvisorio, una stazione di campagna standardizzata oppure un edificio basato su un progetto particolare. L'aspetto esteriore non venne curato fin nei minimi



37 Lugano

za. Molte stazioni di campagna furono costruite cento e più anni fa dalle compagnie ferroviarie private, che dovevano pensare soprattutto alla distribuzione degli utili; per questo motivo, fin dall'inizio furono concepiti edifici troppo piccoli e privi di qualsiasi ornamento architettonico. Un esempio in tal senso è costituito dalle strutture sopraelevate della Ferrovia del Gottardo fra Biasca e Arth-Goldau. Dopo che nei primi anni di rapido sviluppo questa compagnia ferroviaria privata aveva provveduto alla costruzione di fabbricati viaggiatori di carattere rap-

li interventi di ampliamento e trasformazione è evidente in parecchie località, dove gli edifici offrono un quadro disarmonico nel quale rientrano elementi stilistici di svariate epoche. Solo un numero relativamente ristretto di vecchie stazioni ha superato senza gravi danni tutte le ondate di lavori di ampliamento e di trasformazione. Allo scopo di determinare in modo sistematico il numero delle stazioni con una sostanza architettonica originale ben conservata, la Sottodivisione dei fabbricati della Direzione generale delle FFS ha fatto allestire un inventario di

particolari solo per la stazione centrale di Zurigo, bensì anche per parecchie stazioni di campagna che, di conseguenza, non sono meno degne di conservazione. Dove oggi giorno le scritte a caratteri cubitali, le insegne luminose e gli affissi reclamizzano i viaggi in ferrovia, un tempo spiccavano elementi stilistici di genere patriottico, motivi classici di carattere rappresentativo e tecniche ingegnose che sulle facciate degli edifici e nei locali propagandavano la ferrovia come mezzo di trasporto del futuro.

37, vorangehende Seite: Die grossen Bahnhöfe der Tessiner Talbahnen, Bellinzona, Locarno und Lugano, sind weitere Beispiele des Durant-Klassizismus – 1874 hatte die Gotthardbahn noch Geld für Repräsentationsarchitektur. Mit dem Ausbruch des grossen Eisenbahnkrachs 1877, dessen Verluste die Schweiz pro Einwohner mehr kosteten als die Franzosen ihre Reparationszahlungen nach 1871 an Deutschland, strich man solche Auslagen. Diese schlichte, jedoch ausdrucksvolle Architektur wurde in unserem Jahrhundert vermehrt durch Zweckbauten wie erweitertes Bahnhofbuffet, Wechselstube, Kiosk und Wartehallen für Busse ergänzt...

38 Arkadenarchitektur in der Abfertigungshalle des Bahnhofs Lugano

37, page précédente: les grandes gares de chemin de fer des vallées tessinoises – Bellinzona, Locarno et Lugano – sont d'autres exemples du style classique de Durant; en 1874, le Chemin de fer du Gothard avait encore les moyens d'investir dans une architecture de prestige. Mais dès le début de la grande banqueroute des chemins de fer en 1877 – on supprima ces dépenses de luxe. L'architecture simple et fonctionnelle de cette époque fut complétée de plus en plus par des annexes utilitaires: extension du buffet de gare, bureaux de change, kiosques, halls pour les cars...

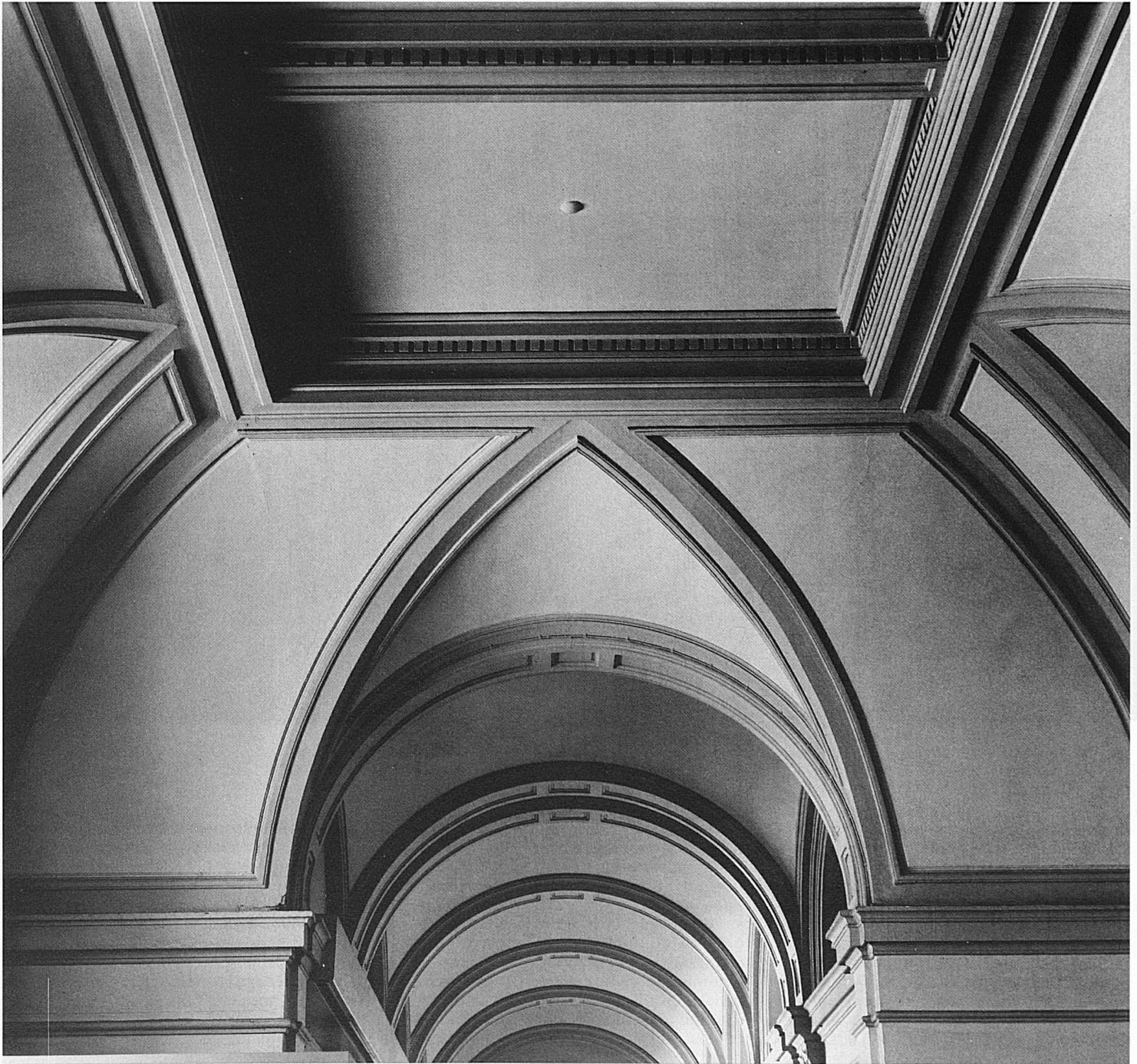
38 Architecture en arcades dans le hall des guichets de la gare de Lugano

37, pagina precedente: le grandi stazioni di Bellinzona, Locarno e Lugano delle ferrovie delle valli ticinesi sono ulteriori esempi del classicismo di Durant; nel 1874 la Ferrovia del Gottardo poteva ancora permettersi un'architettura di carattere rappresentativo. Tali ingenti investimenti vennero eliminati dopo il grande crac finanziario delle ferrovie nel 1877, che per ogni abitante della Svizzera comportò un onere superiore a quello versato dai Francesi alla Germania per riparazioni di guerra, dopo il 1871. Nel nostro secolo, questa architettura dalle linee semplici e con una forte carica espressiva è stata deturpata dall'aggiunta di edifici funzionali.

38 Arcate nell'atrio della stazione di Lugano

37, preceding page: The big stations in the Ticinese valleys, Bellinzona, Locarno and Lugano, are further examples of Durant Classicism; in 1874 the Gotthard Railway could still afford architectural show. With the outbreak of the great railway crisis in 1877—its losses cost the Swiss more per head than the French reparations to Germany in 1871—such outlays became impossible. These buildings, with their simple but expressive architecture, have been steadily extended in our own century by service structures such as restaurants, exchange counters, kiosks and areas for waiting for buses...

38 Arcade architecture in the clearance hall of Lugano station





39 Belle-Epoque
auf dem Vorplatz
des Touristen-
bahnhofs: Sta-
tion der stillge-
legten Lugano-
Tesserete-Bahn

39 Quai d'une
gare touristique
en style de la
Belle Époque:
gare sur la ligne
Lugano-Tesse-
rete, aujourd'hui
désaffectée

39 Belle époque
sul piazzale della
stazione turistica:
stazione della
Ferrovia Lugano-
Tesserete posta
fuori servizio

39 Art nouveau
on a tourist sta-
tion of the
Lugano-Tesse-
rete line, now
closed down

Belle Époque auch am Genfersee. Die Strecke Lausanne–Martigny gehört nicht nur landschaftlich zu einer der schönsten SBB-Linien, hier befindet sich auch eine der intaktesten historischen Bahnhofketten. Lausanne, Vevey, Montreux bilden Höhepunkte der Bahnhofarchitektur um die Jahrhundertwende.

40 Das Einführen der direkten Bahnlinie von Chexbres her erforderte 1904 in Vevey eine Erweiterung der Bahnanlagen von 1861. Der Bahnhof Vevey II mit Gleishochlage entstand 1909 unter der Ägide der SBB.

41 Die Gemeinde Châtelard (Montreux) verlangte 1896 einen grösseren Bahnhof; sie wollte den Bau mitfinanzieren. Das majestätische Gebäude wurde noch von der Jura-Simplon-Bahn entworfen und konnte just an dem Tag dem Betrieb übergeben werden, als diese Gesellschaft an den Bund übergab.

Encore la Belle Époque, mais au bord du Léman. Le tronçon Lausanne–Martigny, au point de vue panorama, est un des plus beaux des lignes CFF. Mais on y trouve aussi une chaîne de gares historiques parmi les mieux conservés. Les gares de Lausanne, Vevey, Montreux, sont des chefs-d'œuvre de l'architecture ferroviaire du tournant du siècle.

40 En 1904, l'adjonction de la ligne directe du chemin de fer de Chexbres obligea à agrandir les voies faites en 1861 à la gare de Vevey. La gare Vevey II, avec voie surélevée, fut construite par les CFF en 1909.

41 La commune de Châtelard (Montreux) exigea une gare plus grande en 1896, moyennant sa participation au financement. Le bâtiment majestueux, conçu encore à l'époque du Chemin de fer Jura-Simplon, fut mis en service le jour même où cette compagnie fut rachetée par la Confédération.

Belle époque anche sulle sponde del Lemano. Il tratto Losanna–Martigny non solo conta fra le più belle linee delle FFS dal punto di vista paesaggistico, ma offre pure tutta una serie di stazioni di valore storico fra le più intatte.

Losanna, Vevey e Montreux sono testimonianze del massimo sviluppo dell'architettura delle stazioni agli albori del secolo.

40 Nel 1904, l'introduzione di una linea ferroviaria diretta da Chexbres richiese l'ampliamento degli impianti ferroviari di Vevey del 1861. La stazione di Vevey II, con binari sopraelevati, fu costruita nel 1909 sotto l'egida delle FFS.

41 Nel 1896, il comune di Châtelard (Montreux) chiese la costruzione di una stazione più grande, proponendo la partecipazione al finanziamento. Il maestoso edificio venne progettato dalla Ferrovia Giura-Sempione ed entrò in servizio proprio il giorno in cui la compagnia ferroviaria fu ripresa dalla Confederazione.

Turn-of-the-century styling can also be found on the Lake of Geneva. The Lausanne–Martigny line offers some of the finest scenery found anywhere on Swiss Federal Railways, and it also boasts one of the best-preserved series of historic stations. Lausanne, Vevey and Montreux were highlights of railway architecture around 1900.

40 When a direct line from Chexbres was constructed in 1904, the station facilities at Vevey, dating from 1861, had to be extended. Station II at Vevey, with raised tracks, was designed and built for Swiss Federal Railways in 1909.

41 The commune of Châtelard (Montreux) needed a larger station in 1896, and was prepared to share the costs. The imposing pile that resulted was planned by the Jura–Simplon Railway, but was transferred to the Swiss Confederation on the very day of its commissioning.





GARE DE MONTREUX