

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

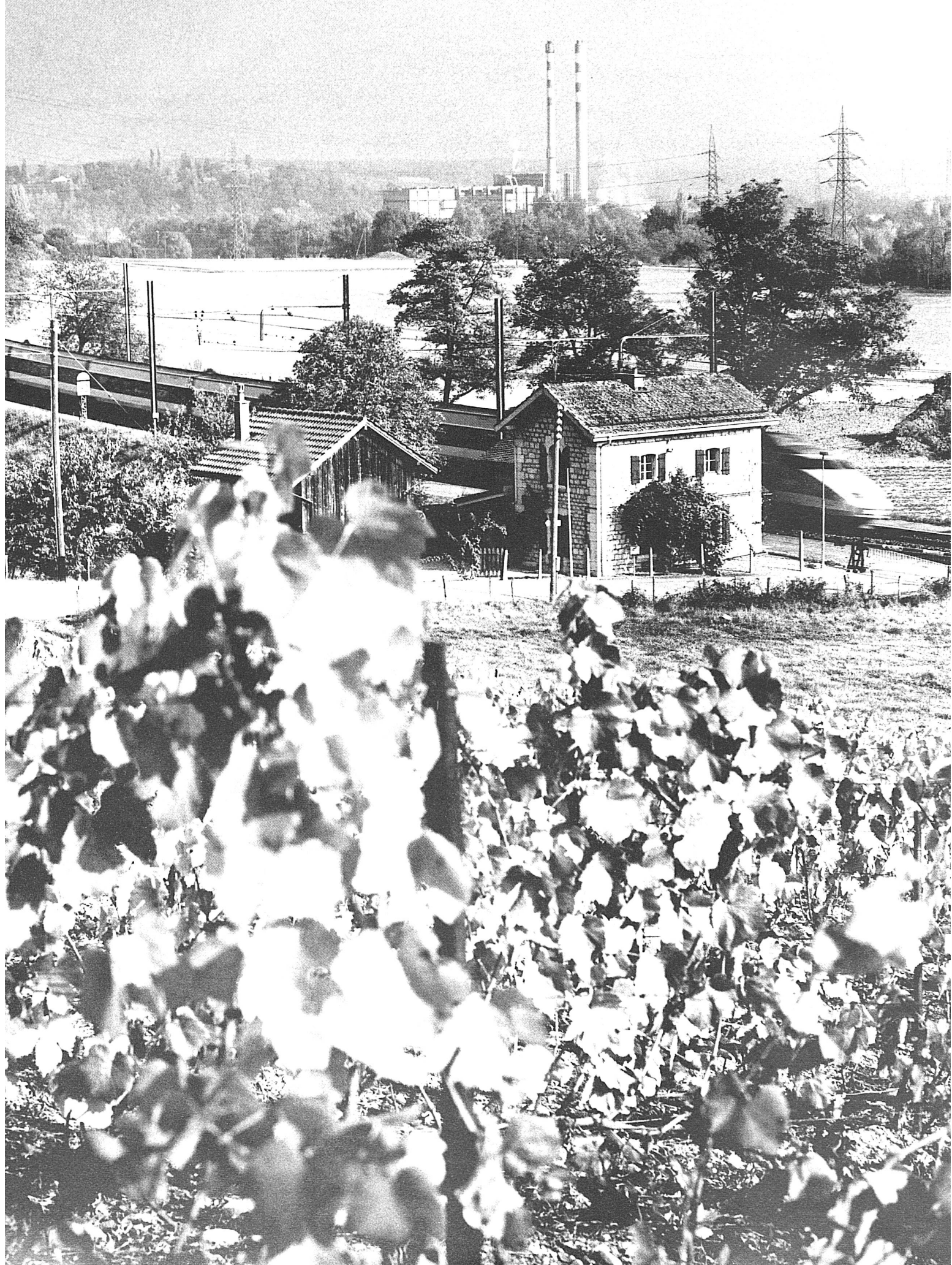
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées 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: 03.02.2026

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



Historische Bahnhöfe der SBB

«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, Bahnhofsglocken, Handstellwerke, Zierat am Perrondach und der zischend abfahrende Dampfbzug 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 Billetts an der grossen Glaswand schlägt man die Zeit bis zur Ankündigung des Zuges im Wartsaal tot. Wartsaalammosphäre! In einer Wirtsstube mit Wartsaalammosphäre trinkt man nicht einmal gern ein Bier. In einer Stube oder Wirtsstube verbringt man freie Zeit in einem bequemen Sessel oder in Gesellschaft – 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. Zigarettenwerbeplakate 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 grobschreineren 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 der 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-verschalteten Stellwerk scheint man eine Gusseisensäule durch einen horizontalen Stahlträger ersetzt zu haben. Die Perrondachverlängerung muss jüngerem 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 Giebfassade sieht seltsam hässlich klein aus: Unter dem Gesimse war wahrscheinlich früher der Stationsname aufgemalt.

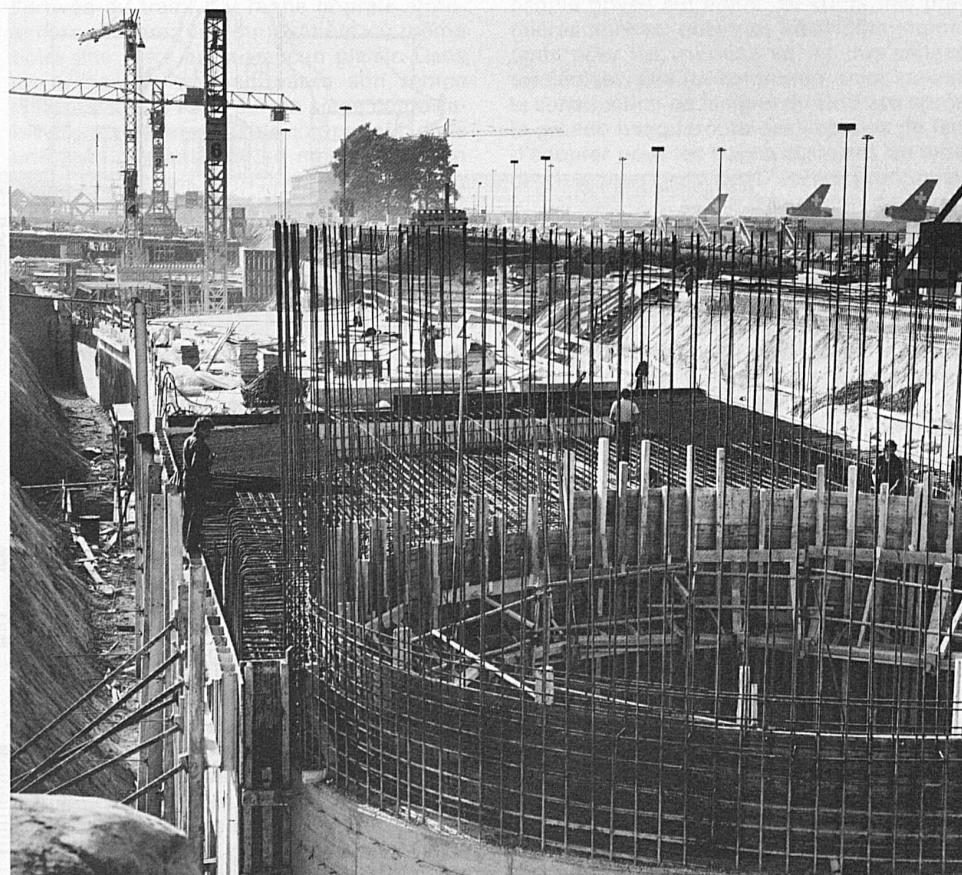
Historisch intakte Bahnhöfe sind Raritäten. Diese Feststellung ist kein Plädoyer für eine antiquierte Eisenbahn. Mit Recht sind die Eisenbahner stolz auf einen modernen, zeitgemässen Betrieb. Die meisten Bahnhöfe der SBB stammen aus dem letzten Jahrhundert. Seither hat sich die Sicherheitstechnik gewaltig 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 **Wärterstationen**: Russin (1, 3), Bourdigny, Vieux-Bureau und Cointrin heissen die Ortschaften, für die 1858 nichts weiteres als ein Wärterhaus errichtet wurde. Zu Beginn dieses Jahrhunderts erweiterte man die Gebäude zum Teil durch eine Warthalle 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

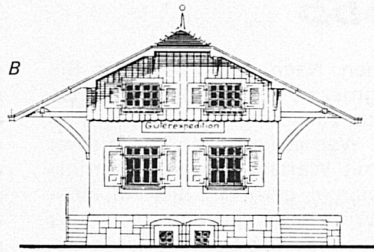


5

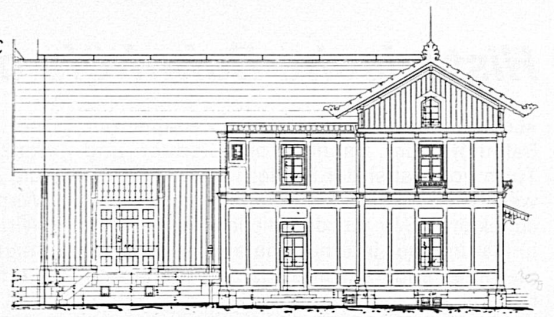
A



B



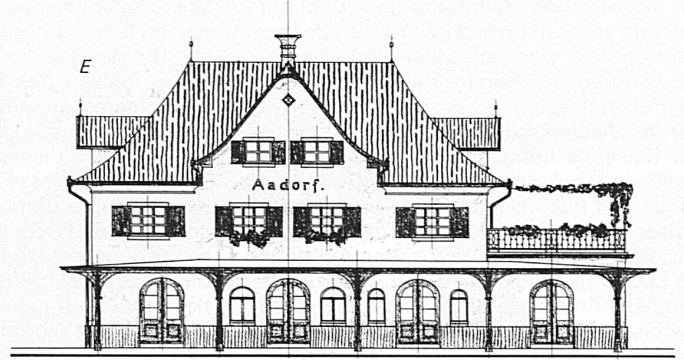
C



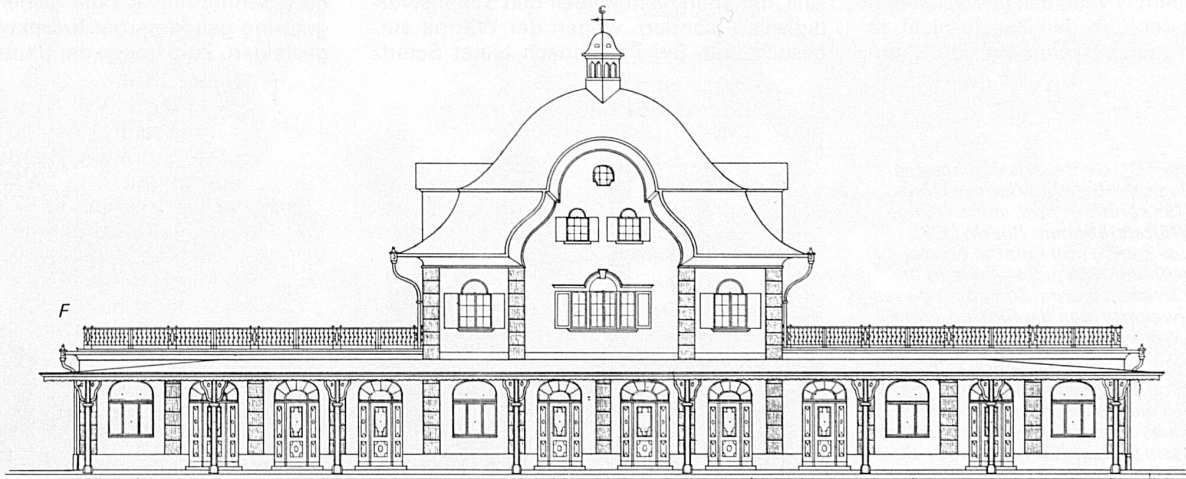
D



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 Wästerstation, B Güterstation, C Chaletstil, D Normtyp Landstation, E Sonderbauform Landstation, F Mitteltgrosses 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. Cependant, 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 originel, 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 Vertikalverbreiterung und Zierelementen

Gares de marchandises: au temps où l'on es-comptait 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 Kathedralen 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 programmat 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 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



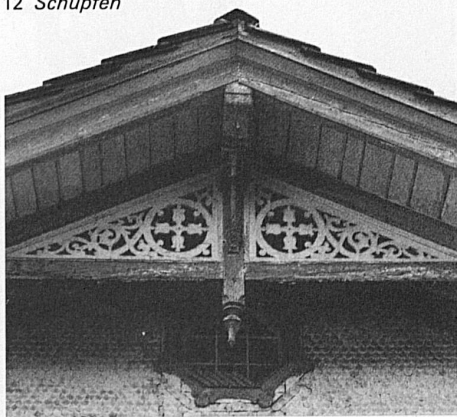
8–10 Hübsche Details zieren kleine Landstationen ebenso wie Stadtbahnhöfe.

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 Riegkonstruktion 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 attenait 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







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



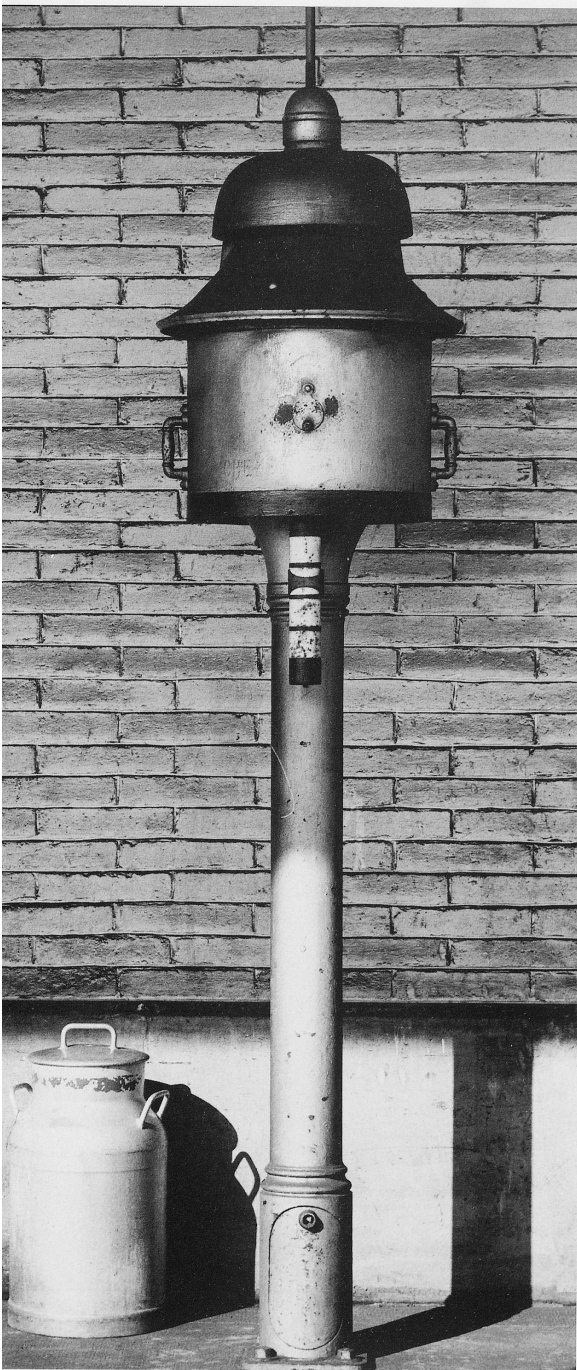
20/21 1870 nahm die Toggenburg-Bahn die Strecke Wil–Ebnat in Betrieb. Die Bahnhöfe Wattwil, Lichtensteig, Ebnat, Lütisburg, Bütschwil, Dietfurt und Bazenheid bestanden damals aus demselben Aufnahmegebäude-Typ, teils mit angebautem Güterschuppen. Um Mehrkosten zu vermeiden, entschied man sich für eine Fachwerkkonstruktion. Einen ersten Fassadenentwurf für ein neues Aufnahmegebäude in Lichtensteig legte Salomon Schlatter 1908 dem damaligen SBB-Kreis IV vor. Der hübsche Neobarockbau (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 stilechte 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



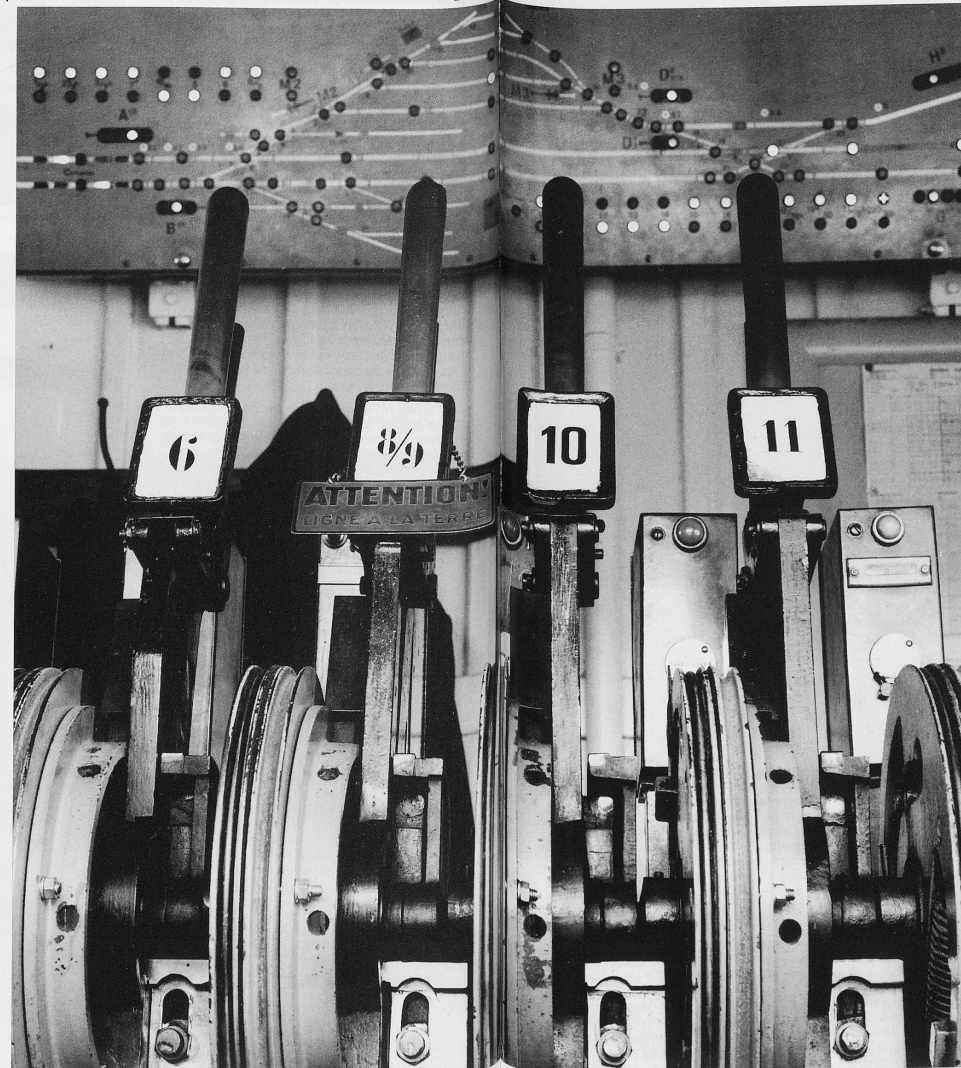


22-24 Keine intakte historische Landstation ohne entsprechende Requisiten. Läutwerk, Handstellwerk und Nebenbauten wie Aborte, alte Perrondächer, Stellwerkbauten (23/24 in Palézieux), Passerelle und manchmal auch ein Wasserturm oder eine alte Umformstation gehören zur Anlage. Im sogenannten «Kaiserbahnhof» 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

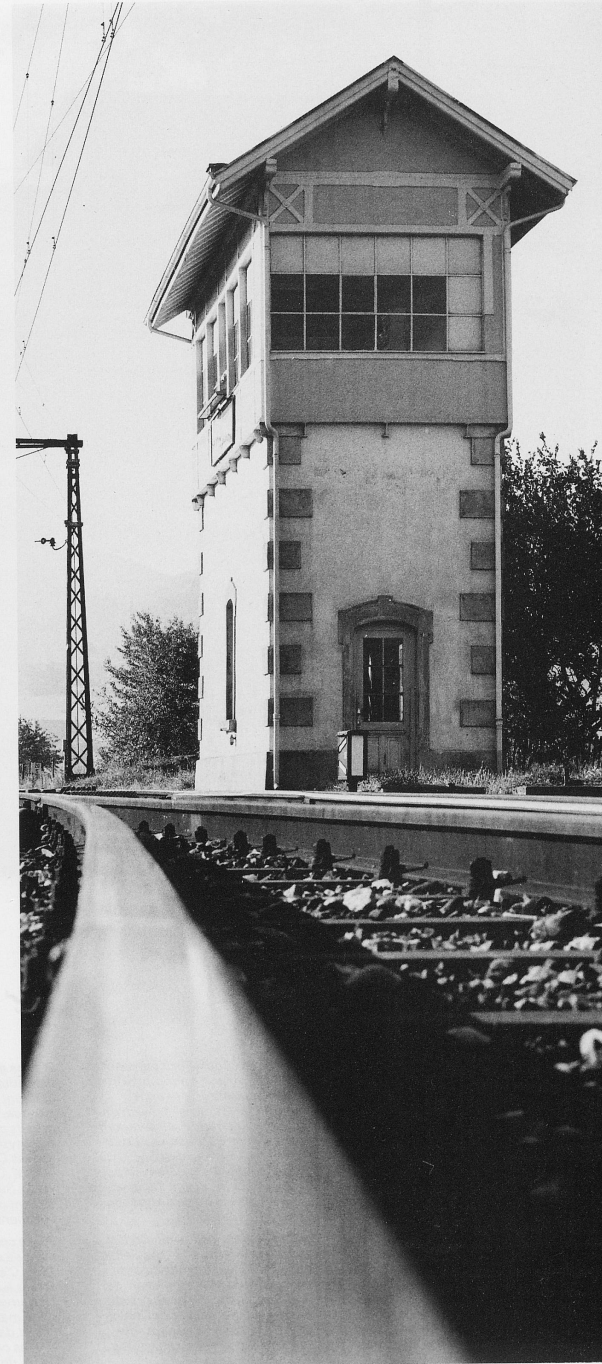
23



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

24





25 Aigle

25 Mittलगrosse 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–Bern–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 Bellinzone

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.

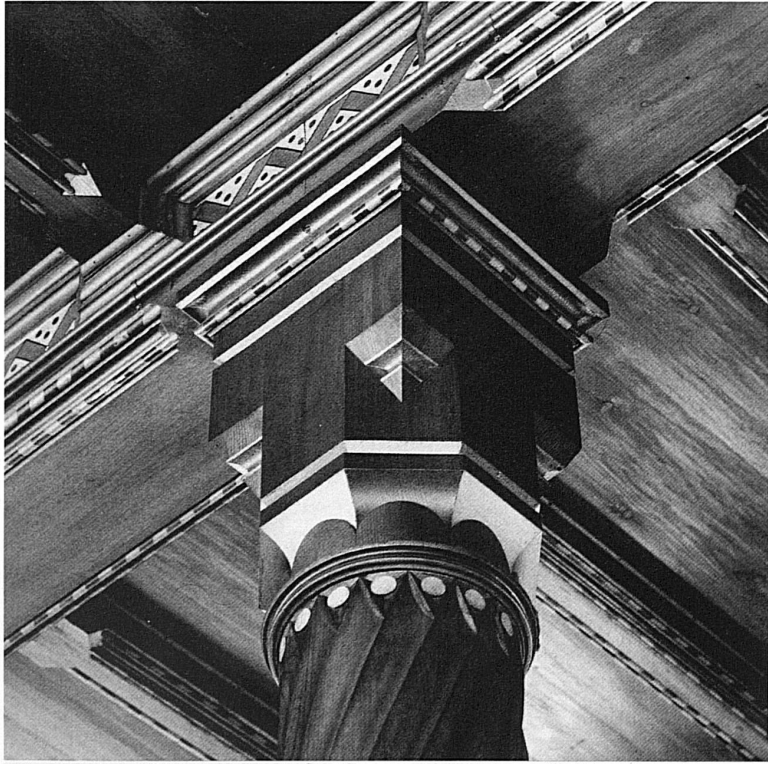
Per gli edifici maggiori, in particolare nelle stazioni urbane, si rese necessaria la costruzione di colonne per sostenere soffitti, sottopassaggi, pensiline e tettoie. Spesso il tratto architettonico di questi elementi rispecchia la sensibilità estetica dei costruttori:

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

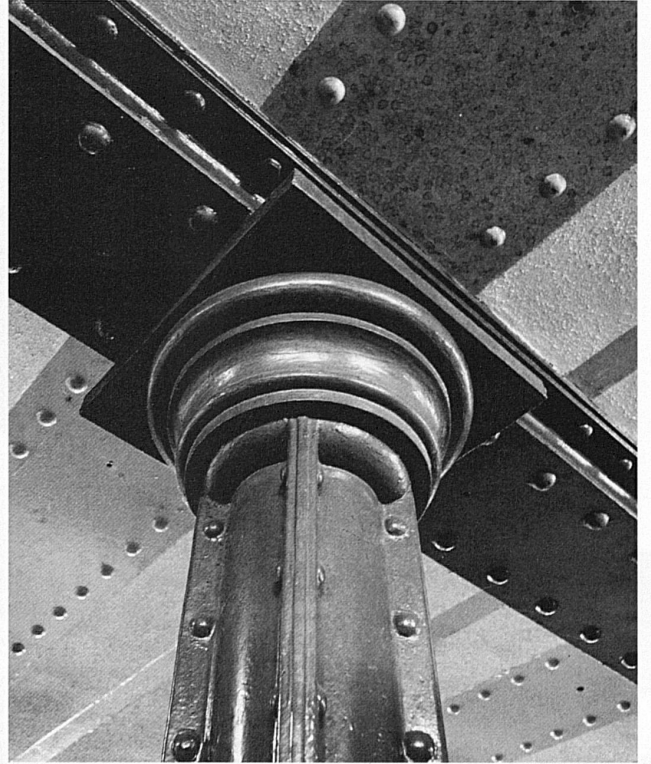
27 Swiss Federal Railways made even greater efforts to cultivate a national style. Jean Taillens and Charles Dubois, who designed Lausanne station (50–55), also built a number of medium-sized stations: Puidoux-Chexbres in 1908, Vallorbe in 1913, Palézieux in 1918 and Romont in 1922.

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



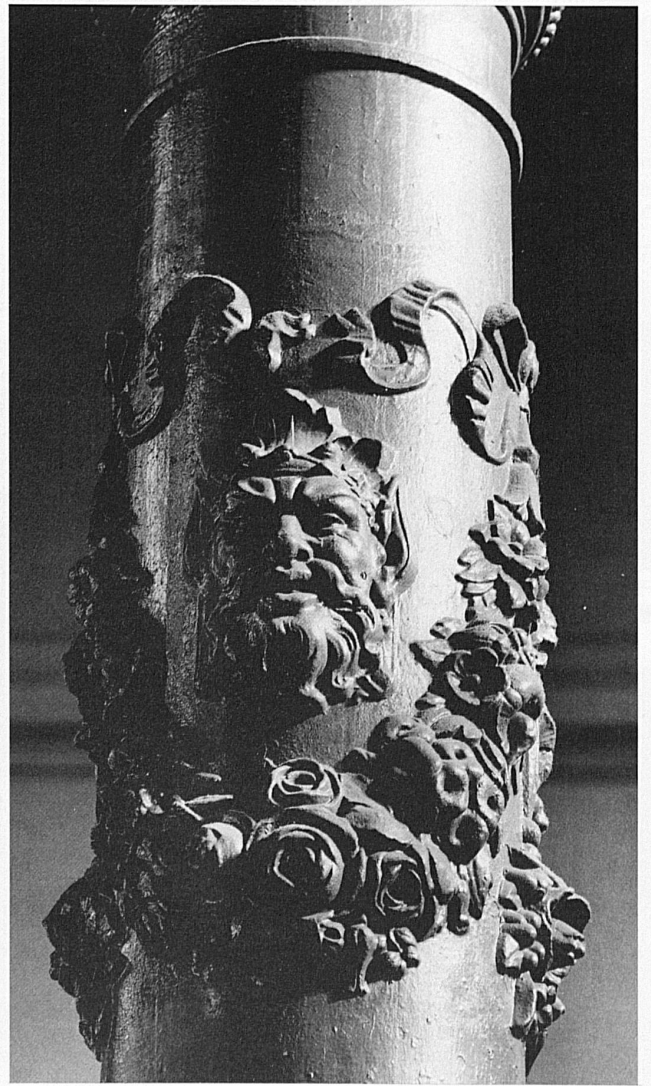
28



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 Bahnhofsgeschichte 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 sghebbi 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. Oggigiorno, 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 décorèrent 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 Hafenbahnhof 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 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 conservées. 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 du 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.



