Zeitschrift: Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art

Band: 61 (1974)

Heft: 6: Stadt und Region : Möglichkeiten und Probleme des Verkehrs = Ville et région : moyens et problèmes de transports

Artikel: Stadt und Region = Ville et région

Autor: Birkner, Othmar

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-87748

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: 31.07.2025

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

Stadt und Region

Von Othmar Birkner

Luxus auf Rädern

Nur wenige Bahnhöfe des 19. Jahrhunderts blieben besonders in den europäischen Grossstädten nach dem zweiten Weltkrieg und der darauffolgenden Modernisierungswelle erhalten. Man schenkt ihnen heute, wenn auch meist nur theoretisch und in Fachschriften, einige Beachtung. Trotzdem ist einer der letzten Bahnhofpaläste aus der Mitte des 19. Jahrhunderts von Friedrich Wanner in Zürich noch immer von der Spitzhacke bedroht. Die Bahnhofpaläste mit ihren Triumphbögen und Kuppeln waren Volkspaläste. Jedermann hatte Zutritt zum Kuppelraum des leider 1971 ausgebrannten Luzerner Bahnhofes, wo Beamte der Fahrkartenausgabe wie Priester eines Altarbezirkes thronten. Freilich, an der Schwelle dieser Billettkassen begann die Trennung nach Klassen. Es gab eigene Schalter für die 1., 2. und 3. Klasse. Von dort führten eigene Wege zu den Wartesälen und Restaurants der verschiedenen Klassen. Endlich waren auch die Personenwaggons in drei Klassen geteilt, vor 1850 sogar oft in vier Klassen. Die Ausstattung der Waggons ist ein besonders reizvolles Kapitel der Architekturgeschichte. Die Erstklasswagen waren in gediegenstem Luxus gestaltet. Die dritte Klasse wurde auch «Holzklasse» genannt, weil hier die bequemen, wenn auch damals oft verwanzten, Polsterungen fehlten. Die vierte Klasse bestand aus offenen Verschlägen ohne Sitzbänke. Man wurde wie Vieh transportiert und kam schwarz aus den Tunnels. Die grosse Zeit des Eisenbahnluxus begann, als 1883 der Orientexpress zwischen Paris und Konstantinopel in den Verkehr gesetzt wurde. Neben den Erstklasswaggons gab es Schlaf- und Speisewagen, besser gesagt Speisesalons. Es wurde für 24 Personen gedeckt, dazu gab es noch einen eigenen Kaffee- und Rauchsalon für 12 Personen. Weitere Luxuszüge mit Speise- und Unterhaltungssalons verkehrten von 1884 an zwischen Wien und Berlin, 1894 folgte der Ostende-Express und 1895 der Nizza-Expresszug. Erwähnenswert ist auch die sibirische Eisenbahn. Sie erhielt 1895 einen eigenen Kirchenwaggon, der aus einem Andachtsraum und Nebenabteilen für die Priester und Kirchendiener bestand. Der Andachtsraum hatte ovale Fenster, kostbare Vertäfelungen und einen aus Eichenholz geschnitzten und mit Heiligenbildern geschmückten Altar.

Amerika war die Heimat des Schlafwagenkomforts. 1858 baute George M. Pullman die ersten Schlafwagen. Pullmans «drawing-room-car» hatte drehbare Lehnsessel. Man sprach von den Hotelwagen oder den Häusern auf Rädern. Überboten wurde dieser Luxus nur noch von den europäischen Hofzügen. Dort wurden, wie in den Erstklasswagen, Ausstattungen in Neurenaissance- oder neubarokkem Stil bevorzugt. Die Spezialwagenkomposition Kaiser Franz Josefs I. hatte einen grossen Speisesalon für 16 Personen und einen Rauchsalon mit acht Fauteuils. Ein anderer Waggon enthielt in der Mitte den Privatsalon des Kaisers mit Schlafcoupé, geräumiger Toilette und gleich grossem Suite- oder Dienersalon. Für kaiserliche Wagengarnituren wurde bereits 1845 die Warmwasserheizung eingeführt. Diese waren zur Jahrhundertmitte neubarock eingerichtet, hatten dunkle Vertäfelungen und gepresste Lederbespannungen mit diskreten Vergoldungen. Zur Jahrhundertwende bevorzugte man helles Rokoko und verspielte Jugendstilornamente. Die Toiletten wurden mit bunten Marmorplatten ausgelegt.

Auch die Stadt- und Strassenbahnen hatten Sonderwagen. Während der Pariser Weltausstellung 1900 erregten die Jugendstilkompositionen der Prager Direktionesstadtbahnwagen grösstes Aufsehen. Als spezieller Typ aus der Jahrhundertwende sei noch der Rundfahrt-Salonwagen der Wiener Strassenbahn erwähnt. Der Wiener Ring mit seinen aneinandergereihten Prachtbauten ist ohne Kai etwa 4 km lang. Man konnte jeden Nachmittag einen Platz im Besichtigungs-Salonwagen mieten und erhielt dazu ein «Rundfahrtsprogramm» mit Kurzbeschreibung der Sehenswürdigkeiten.

Benützte Quellen:
«Geschichte der Eisenbahnen der österr. ung. Monarchie zum fünfzigjährigen Regierungsjubiläum Sr. k.u.k. apostol. Majestät Franz Joseph I.», Wien 1897.
Wulf Schadendorf, «Das Jahrhundert der Eisenbahn», München 1965.
Maurice Fabre, «Histoire de la locomotive terrestre», Erik Nitsche 1964.

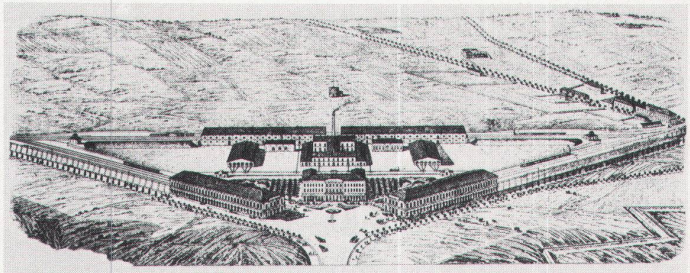
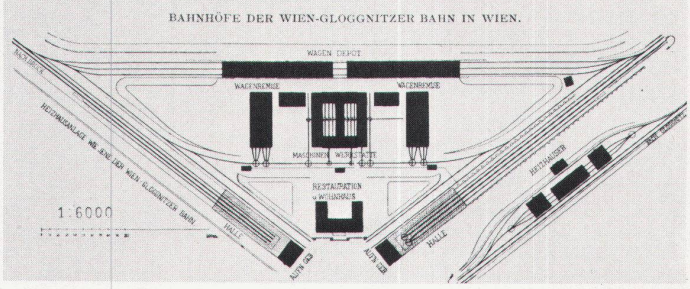
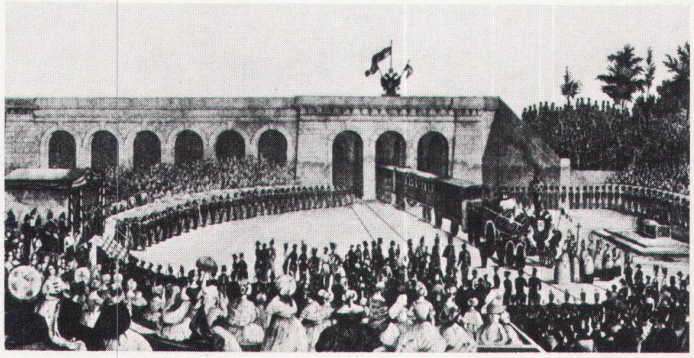


Abb. 184. Ansicht der Bahnhöfe der Wien-Gloggnitzer Bahn in Wien.



Grund- und Aufriss der Bahnhöfe der Wien-Gloggnitzer Bahn, Zustand 1860, später zum Südbahnhof erweitert. Man beachte die schlossartig symmetrische Anlage mit Springbrunnen im Mittelpunkt. Bildquelle: Geschichte der Eisenbahn, Wien 1897.
Plan et élévation des gares du chemin de fer de Vienne – Gloggnitz, en 1860, agrandies plus tard pour former la Gare du Sud. A noter l'agencement symétrique en forme de château et la fontaine au centre.



Lokomotivweihe um 1840. Bildquelle: wie Abb. 1.
Inauguration d'une locomotive en 1840.

Zur Geschichte der Schweizer Bahnen

Am 7. August 1847 fuhr der erste festlich geschmückte Zug vom Zürcher Bahnhof Richtung Baden. Da die Lokomotive in Karlsruhe erbaut wurde, könnte man annehmen, dass die Schweiz damals noch im Schatten grosser Industrieländer gestanden habe. In Wirklichkeit aber hatte der schweizerische Maschinenbau zu jener Zeit bereits Weltruf. Die Maschinenfabrik Escher Wyss & Cie. erzeugte bereits in den 30er Jahren des 19. Jahrhunderts laufend Dampfmaschinen, jedoch war man auf Dampfschiffe spezialisiert. Es entsprach einem modernen Unternehmergeist, dass man zuerst ein Spezialgebiet weiterentwickelte und erst später auf neue Gebiete, von

1857 an auf Dampflokomotivbau, überging. Aus wirtschaftlichen Gründen begnügte man sich über die Jahrhundertmitte mit Lokomotivimporten aus Deutschland und der nahe gelegenen Elsässer Maschinenbaugesellschaft Mülhausen. Wenig bekannt ist, dass die ersten Eisenbahnanlagen der Schweiz sich bis 1810 zurückverfolgen lassen. Es handelt sich dabei um Materialbahnen in Graubünden. 1841 veröffentlichte in Zürich der Architekt Rudolf Hürsch das Büchlein «Geschäftsgang beim Eisenbahnbau». 1844 fuhr, aus Frankreich kommend, die erste Eisenbahn durch ein Stadttor in Basel ein. Es gibt genug Spott über die angebliche Furchtsamkeit der Basler, welche jede Nacht den Geleisestrang mit einem schweren Tor verriegelten. Zur Ehrenrettung sei bemerkt, dass der eidgenössische Kriegsrat in Bern zur «gehörigen Wahrung der Neutralität» Basel beim Bau einer Eisenbahn aus dem Nachbarlande bestimmte fortifikatorische Massnahmen auferlegte.

Von 1847 bis 1871 wurden in der Schweiz bereits 1439 Streckenkilometer gebaut, auf denen 230 Lokomotiven verkehrten – eine Leistung, die um so höher einzuschätzen ist, als man in diesem Gebirgsland immer wieder vor schwierigen Trassierungsarbeiten stand. In diese Zeit fällt auch der Bergbahnenbau, die Entwicklung der Seil- und Zahnradbahnen:

1870
Vitznau-Rigi-Zahnradbahn (Nikolaus Riggenbach) und Ostermundigen–Bern, Zahnrad- und Seilbahn, gemischtes System

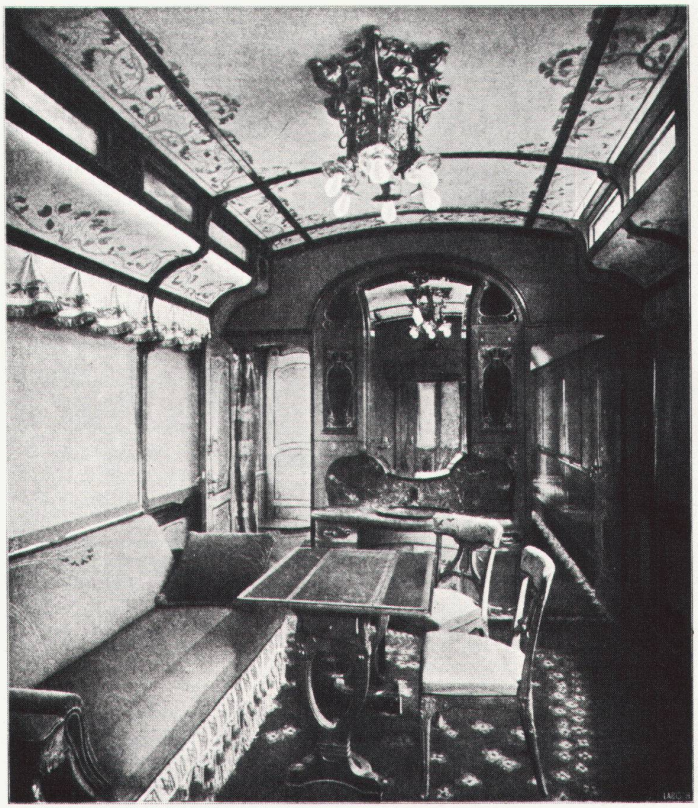
1874
Arth-Rigi-Zahnradbahn und Rorschach–Heiden, gemischtes System

1877
Rüti–Zürich, gemisches System, und Lausanne-Ouchy-Seilbahn

1878
Laufen–Bern, gemischtes System, usw.

Interessant ist, dass die Bergbahnen in der Schweiz nicht nur dem Tourismus dienten, sondern, wie zum Beispiel die Bahn vom Hafen Ouchy nach Lausanne, zu einem wichtigen städtischen Verkehrsmittel wurden. Auch Lugano verband 1886 die Altstadt mit dem höher gelegenen Bahnhof durch eine Drahtseilbahn. Zahlreiche weitere Bergbahnen erschlossen umliegende Berghänge für Villenquartiere und vor allem für Berghotels. Als typische Beispiele seien die Gütschbahn bei Luzern genannt, die zu einem romantischen burgartigen Hotel gebaut wurde, oder die Bergbahn von Territet bei Montreux zum Hotel Caux Palace. Man fühlte sich in den nur durch Bergbahnen erreichbaren Hotels vom Alltag losgelöst, in einer anderen Welt. Der Pianist Arthur Rubinstein bemerkt in seinen Jugenderinnerungen aus der Zeit um 1900: «Das Leben im Hotel Caux Palace ähnelte ganz jenem Leben, das ich später auf Luxusdampfern kennenlernen sollte. Hier wie dort war man von der Welt abgeschlossen. Wir konnten höchstens den Berg entweder hinauf- oder hinunterklettern, beides nicht ganz einfach; und die Fahrten mit der Luftseilbahn kosteten uns jeweils einen Tag. So wanderten wir täglich dem Geländer der Veranda entlang, wie Passagiere auf dem Promenadendeck eines Dampfers.» Imposante Naturszenerien wurden durch grosse technische Leistungen gesteigert. Bergbahnen waren viel mehr als Kommunikationsmittel, möglichst schnell zum Ziel zu kommen. Die Fahrt selbst – dies gilt auch für gewöhnliche Bahnstrecken mit ihren monumentalen Bahnhofbauten – war ein Erlebnis, erzählenswert, und wurde mit beneidenswerter Naivität genossen.

Salon eines Pullmanwagens der Pennsylvania Railroad um 1870. Bildquelle: Wulf Schadendorf, «Das Jahrhundert der Eisenbahn», S. 56.
Salon d'un wagon Pullman du Pennsylvania Railroad vers 1870.



Österreichischer Hofsalonwagen der Jahrhundertwende. Bildquelle: Georg Malkowsky, «Die Pariser Weltausstellung in Wort und Bild», Berlin 1900, S. 497.
Wagon-salon de la cour autrichienne, vers 1900.

«Rund um Wien» mit dem Rundfahrt-Salonwagen der Wiener Ringstrasse. Bildquelle: zeitgenössische Postkarte.
«Le tour de Vienne» dans le wagon-salon d'excursion de la Ringstrasse de Vienne.

Benützte Quellen:
Diethelm Fretz, «Eisenbahnpioniere vor 1844», Zollikon 1944.
«Zehnter Verwaltungsbericht an den grossen Rath des Kantons Basel-Stadttheil 1843».
«Hundert Jahre Schweizer Eisenbahn», in: Schweizerische Bauzeitung 65 (1947), S. 325 f.
Emil Strub, «Unsere Drahtseilbahnen», in: Schweizerische Bauzeitung 19 (1892), S. 77 ff.
Arthur Rubinstein, «Erinnerungen – Die frühen Jahre», Frankfurt a. M. 1973.

Die ersten über 2 km langen Eisenbahntunnels der Schweiz

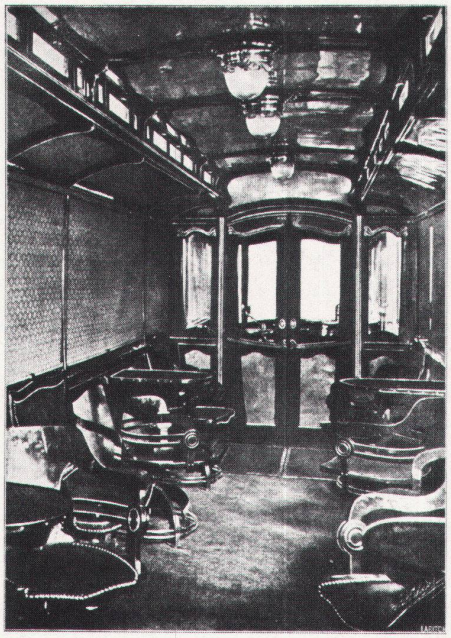
1 Hauensteintunnel 1 (BL–SO), 2495 m lang, am 1. Mai 1858 eröffnet.
2 Les-Loges-Tunnel (NE), 3259 m lang, am 15. Juli 1860 eröffnet.
3 Bötzberg-Tunnel (AG), 2526 m lang, am 2. August 1875 eröffnet.
4 De-la-Croix-Tunnel (BE), 2966 m lang, am 30. März 1877 eröffnet.
5 Glovelier-Tunnel (BE), 2009 m lang, am 30. März 1877 eröffnet.
6 Gotthard-Tunnel (UR–TI), 14998 m lang.

Benützte Quelle: Schweizerische Bauzeitung 68 (1916), S. 247.

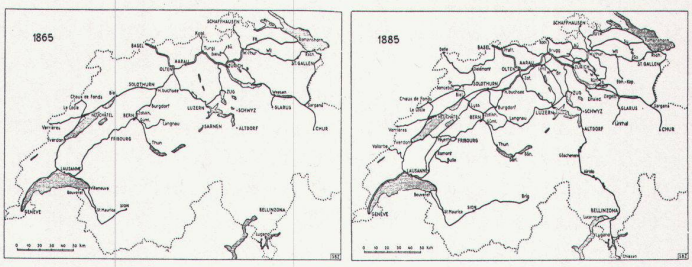
Ville et région

Le luxe sur roues

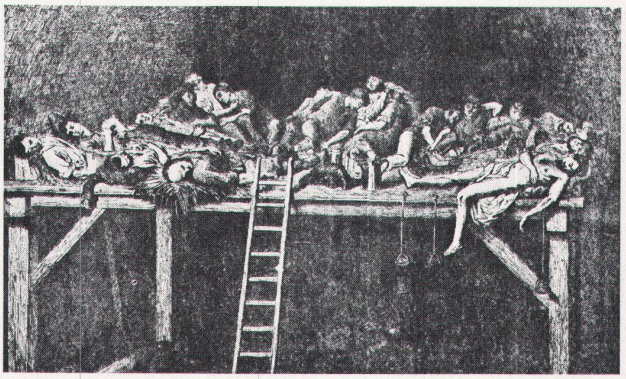
Quelques rares gares construites au XIXe siècle, et très peu de celles des grandes villes européennes ont survécu à la deuxième guerre mondiale et à la vague de modernisation qui la suivit. L'une des dernières gares conçues comme des palais au XIXe siècle, celle de Friedrich Wanner, à Zurich, est toujours menacée par les pioches des démolisseurs. Ces gares avec leurs arcs de triomphe et leurs coupoles étaient de véritables palais publics. Tout le monde avait accès sous la coupole de la gare de Lucerne qui a malheureusement brûlé en 1971, et où les employés des guichets de distribution des billets siégeaient comme des prêtres d'un autel païen. C'est au seuil de ces guichets que commençait la séparation en classes. Les voitures étaient divisées en trois et même en quatre classes vers 1850. L'aménagement des voitures constitue un chapitre particulièrement amusant de l'histoire de l'architecture. Les voitures de première classe étaient aménagées avec un luxe hors-pair. La troisième classe était appelée «la dure», parce que les rembourrages confortables et moelleux, bien que souvent pleins de punaises, y manquaient. La quatrième classe avait des plates-formes découvertes sans sièges ni bancs. La grande époque du luxe ferroviaire débuta en 1883, alors que fut mis en circulation le fameux Orient-Express qui reliait Paris à Constantinople. En plus des voitures de 1re classe, les rames comprenaient des wagons-restaurants, ou plutôt des wagons-salons, qui pouvaient recevoir 24 personnes à table, plus 12 personnes dans le salon-fumoir. D'autres trains de luxe, comportant des salons-restaurants et des salons de récréation circulaient en 1884 entre Vienne et Berlin; en 1894 il y eut l'Ostende-Express et, en 1895, le Nice-Express. Il ne faudrait pas oublier le Trans-Sibérien, qui était doté, en 1895, d'une voiture-église, comprenant une chapelle de dévotion et les compartiments annexes pour les prêtres et les sacristains. Toutefois, ce sont les Etats-Unis d'Amérique qui lancèrent le grand confort des wagons-lits. George M. Pullman construisit le premier wagon-lit en 1858. Ce luxe ne fut surpassé que dans les trains des cours européennes. On y mit, comme dans les voitures de 1ère classe, des ameublements de style nouvelle-renaissance ou nouveau-baroque. Le chauffage à eau chaude fut introduit, dès 1845, dans les voitures impériales, dont l'aménagement était nouveau-baroque vers le milieu du siècle: lambris foncés et meubles rembourrés tendus de cuir repoussé à discrètes dorures. A la fin du siècle passé, on donna la préférence au rococo clair et aux ornements enjoués de l'Art moderne. Les toilettes étaient dallées de plaques de marbre de couleurs diverses.



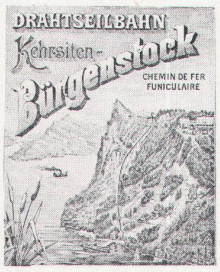
Direktionswagen der Prager Stadtbahn um 1900. Bildquelle: wie Abb. 4, S. 498.
Wagon directorial du chemin de fer urbain de Prague, vers 1900.



Plan des Schweizer Eisenbahnnetzes, 1865 1321 km lang und 1885 2787 km lang und 57 km Schmalspur. Bildquelle: Schweizerische Bauzeitung 65 (1947), S. 338.
Plan du réseau ferroviaire suisse; en 1865, 1321 km de voies ferrées et, en 1885, 2787 km de lignes normales et 57 km de lignes a voie étroite.



Erstickte beim Bau des Hauensteintunnels 1857. Bildquelle: F. Fäsi-Lommel, «Die Schreckenstage am Hauenstein», S. 9.
Ouvriers asphyxiés lors du perçage du tunnel du Hauenstein, 1857.



Reklame 1894 für den Bürgenstock. Dampfer – Seilbahn – Hotel.
Publicité de 1894 pour le Bürgenstock. Bateau à vapeur–funiculaire–hôtel

Même les trains urbains et les tramways avaient des voitures spéciales. Les compositions en Art moderne du métropolitain de Prague remportèrent un vif succès lors de l'Exposition Universelle de 1900 à Paris. Rappelons enfin un type particulier de fin de siècle, la voiture-salon d'excursions du chemin de fer urbain de Vienne.

De l'histoire des chemins de fer fédéraux

Le premier train, solennellement décoré, quitta la gare de Zurich, le 7 août 1847, pour aller à Baden. La fabrique de machines Escher Wyss & Cie produisait déjà couramment des machines à vapeur depuis 1830, mais s'était spécialisée dans la construction de machines pour bateaux à vapeur. Jusque vers le milieu du XIXe siècle, on se contenta d'importer des locomotives d'Allemagne et des proches Ateliers de constructions mécaniques de Mulhouse en Alsace. On ne sait, par contre, presque pas que les premières installations ferroviaires de Suisse remontent à 1810: c'étaient des trains de matériau aux Grisons. L'architecte Rudolf Hürsch publia en 1841 son livret «Geschäftsgang beim Eisenbahnbau» (Les affaires de constructions ferroviaires). En 1844 le premier train, venant de France, traversa une des portes de la ville de Bâle. Près de 1440 km de voies ferrées ont été construits en Suisse de 1847 à 1871, sur lesquels roulaient 230 locomotives. C'est pendant cette même période que prirent naissance les chemins de fer de montagne, les chemins de fer à crémaillère et les funiculaires:

1870 chemin de fer à crémaillère Vitznau–Rigi (Nikolaus Riggenbach)
1870 chemin de fer à crémaillère et funiculaire en système mixte Ostermundigen–Berne
1874 chemin de fer à crémaillère Arth–Rigi
1874 système mixte Rorschach–Heiden
1877 système mixte Rüti–Zurich
1877 funiculaire Lausanne–Ouchy
1878 système mixte Laufen–Berne, etc.

Il est intéressant de noter que les chemins de fer de montagne en Suisse ne servirent pas seulement au tourisme, mais devinrent d'importants services urbains de transports en commun, comme ce fut, par exemple, le cas du funiculaire reliant le port d'Ouchy à la ville de Lausanne. Lugano, elle aussi, relia, en 1866, sa vieille ville et la gare située plus haut, par un funiculaire. D'innombrables chemins de fer de montagne desservent les coteaux environnant les villes pour accéder aux quartiers résidentiels et surtout aux hôtels de montagne. Deux exemples entre cent autres: la Gütschbahn à Lucerne qui mène à un romantique et pittoresque hôtel, et le chemin de fer de Territet à Montreux qui va jusqu'à l'hôtel Palace à Caux. Dans ces hôtels uniquement accessibles par la voie fer-

Suite à la page 705