

# Vorwort für Band 5 = Préface du volume 5 = Prefazione al volume 5

Autor(en): **Rebsamen, Hanspeter**

Objektyp: **Preface**

Zeitschrift: **INSA: Inventar der neueren Schweizer Architektur, 1850-1920:  
Städte = Inventaire suisse d'architecture, 1850-1920: villes =  
Inventario svizzero di architettura, 1850-1920: città**

Band (Jahr): **5 (1990)**

PDF erstellt am: **14.08.2024**

## **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrücke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

## **Haftungsausschluss**

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

## Vorwort für Band 5

Die Stadt Lausanne entwickelte sich in der INSA-Periode zur viertgrössten Siedlung in der Schweiz (vgl. INSA Bd. 1, S. 75, Abb. 21). Die vorliegende Darstellung von Lausanne konnte von der vierbändigen grundlegenden Kunstdenkmäler-Erfassung ausgehen: Marcel Grandjean hat sich in den Bänden 3 und 4 bereits auf den zeitlichen Anschluss ausgerichtet, indem er eine «Kontaktstrecke 1850–1875» schuf (vgl. sein Vorwort, Kdm Lausanne III, 1979, S. IX). Das INSA Lausanne schliesst dort an, greift aber u.a. im Kapitel 2 auch weiter zurück, so in der Beschreibung der Anfänge und Ideologien von Strassenbau und Verkehr, womit eine der Wurzeln der modernen Stadtentwicklung überhaupt erfasst ist. Als Bestandteile der 1836 beschlossenen Ringerschliessung («ceinture Pichard») sind der Grand Pont (1844) und der Strassentunnel «de la Barre» (1855) Prototypen moderner Verkehrsbauten. Die topographische Situation erforderte später, wie in Freiburg und Bern, den Bau weiterer Hochbrücken. Gleichzeitig setzte der Bau der Eisenbahn-Fernverbindungen ein: mit Genf (1858), mit Freiburg–Bern (1862), durch den Simplon mit Mailand (1906).

Auch das Palais de Rumine, Sitz der Universität, wurde 1906 eröffnet und so gleichzeitig mit der Schienenverbindung mit Italien eine gebaute Hommage an die italienische Renaissance-Kultur geschaffen. Die Welt-offenheit von Lausanne zeigt sich auch bei den beteiligten Personen. Architekt Gaspard André in Lyon war waadtländischer Herkunft, Gabriel de Rumine, der Stifter des Baus, war russischer Herkunft und hatte sich an der Lausanner Ecole Spéciale zum Bauingenieur ausgebildet. Solche Zeichen gibt es noch mehr: Eugène Emmanuel Viollet-le-Duc (1814–1879), einer der Architektur- und Denkmalpflege-Pioniere des 19. Jahrhunderts, wurde für die Restaurierung der Kathedrale nach Lausanne berufen, blieb und baute sich das Wohnhaus «La Vedette» – beschämenderweise abgerissen 1975. Grossstadtkultur drückt sich auch in den beispielhaften Passage-Bauten (Galeries «Saint-François» 1908 und «de Commerce» 1909) aus, wie im neuen Bahnhof (1908–1916), den beiden Bundesgerichtsgebäuden (1881–1886, 1922–1927) und den Hotelbauten in Ouchy. Hier, am See, liegt der Basispunkt der touristischen Bedeutung; von hier aus gelangt man mit der Drahtseilbahn zum Bahnhof (1877) und zum Güterbahnhof (1879).

Der Stadterweiterung, Baugesetzgebung, Bautypologie wie der Auseinandersetzung um die Erhaltung der «Altstadt» und der Ästhetik der «Neustadt» sind im Kapitel 2 eigene Abschnitte gewidmet. Gerade im Vergleich mit diesen spezifisch grossstädtischen Aspekten in Lausanne treten die typischen Züge der Kleinsiedlung oder des Marktortes bei Grenchen, Herisau und Liestal deutlich hervor, obwohl die «Uhrenmetropole» Grenchen in der INSA-Zeit erst entstand und sich das bestehende Textilzentrum Herisau beträchtlich ausdehnte. In Grenchen ist die Verwandlung des grössten Bauerndorfes im Kanton Solothurn zur grossen Industriesiedlung ebenso exemplarisch wie die in Band 3 geschilderte Verwandlung von Davos. In beiden Fällen stand ein Arzt als auslösende Gestalt am Anfang der Entwicklung, welche in der Folge von wenigen Fami-

lien getragen wurde. Die Erarbeitung der personengeschichtlichen Grundlagen war deshalb in Grenchen wie in Herisau und Liestal von Bedeutung, lassen sich doch gerade von diesem Netz aus die kleinstädtischen Verhältnisse besonders gut überblicken. Von der Topographie her kann sogar der kühne Vergleich Grenchens mit Lausanne gewagt werden. Hier wie dort umfasst das Gemeindegebiet hohe und tiefe Lagen, dazwischen entwickelte sich das eigentliche Siedlungsgebiet am Abhang. Grenchens «Ouchy» ist Staad; der Erholungszone Signal-Bois de Sauvabelin in Lausanne entsprechen in Grenchen Bergweiden und Jurawälder; die in Lausanne einst ausgeprägte Landhauszone zwischen Stadt und See ist in Grenchen hingegen eine unbebaute weite Ebene zwischen Bahn und Aare, die «Witi». Die unterschiedliche Ausprägung der Uhren- und der Textilindustrie in der Siedlungsstruktur kann im Vergleich zwischen Grenchen und Herisau studiert werden. Ähnlich aber sind die Quartierplanungen, in Grenchen 1917–1918 von Hans Bernoulli, in Herisau unmittelbar vorher, als Alfred Ramseyer Gemeindebaumeister war (1909–1917).

Liestal wurde 1832 Hauptort eines neuen Kantons. Diesen Rang hatte Lausanne schon seit 1803, Herisau musste die Würde seit 1814 mit Trogen teilen, wurde aber 1876 Regierungs- und Parlamentssitz. Die damit verbundene Ausstattung mit öffentlichen Gebäuden schafft ergiebige Vergleichsmöglichkeiten, im Fall Liestal richten sich die Blicke auf Aarau, Bellinzona, Chur, Frauenfeld und Glarus. Zu den politischen und siedlungsgeschichtlichen Ähnlichkeiten bei diesen Orten kommt in Frauenfeld noch eine besondere topographische Verwandtschaft.

*Hanspeter Rebsamen*

## Préface du volume 5

La présente monographie de la ville de Lausanne, devenue la quatrième cité la plus importante de notre pays au cours de la période étudiée par l'INSA (voir INSA vol. 1, p. 75, fig. 21), est la suite logique des quatre volumes fondamentaux des Monuments d'art et d'histoire du canton de Vaud. Marcel Grandjean s'était déjà soucié, dans les tomes 3 et 4, du raccordement temporel entre les deux inventaires en dépassant, de manière sélective, d'un quart de siècle la date limite, alors fixée à 1850 (voir sa préface, MAH Lausanne III, 1979, p. IX). Dans le même esprit, au chapitre 2, l'INSA a empiété sur les périodes antérieures à 1850 pour exposer au mieux, entre autres, les origines idéologiques et techniques des nouveaux réseaux de communication routière et ferroviaire qui constituent une des sources du développement urbain moderne. Le Grand Pont (1844) et le tunnel routier de la Barre (1855), composants de la «ceinture Pichard», dont la construction fut décidée en 1836, préfigurent les ouvrages de génie civil moderne. Les données topographiques entraînent par la suite, comme à Fribourg ou Berne, l'édification d'autres grands ponts. A la même époque s'établissent les liaisons ferroviaires avec Genève (1858), avec Fribourg-Berne (1862) et avec Milan en passant par le Simplon (1906).

Le Palais de Rumine, siège de l'Université, fut également inauguré en 1906, rendant ainsi, parallèlement au nouveau rail, un hommage construit à la Renaissance italienne. L'ouverture de Lausanne au monde se remarque aussi à travers les personnalités qui ont participé à son édification. Son architecte Gaspard André, établi à Lyon, était d'origine vaudoise, son donateur Gabriel de Rumine était d'origine russe et avait étudié le génie civil à l'École Spéciale de Lausanne. D'autres données témoignent de cet état d'esprit cosmopolite de Lausanne: Eugène-Emmanuel Viollet-le-Duc (1814-1879), un des pionniers de la protection du patrimoine architectural du XIXe siècle, fut convié à Lausanne pour procéder à la restauration de la cathédrale. Il s'y installa et construisit sa propre villa appelée «La Vedette» qui fut honteusement détruite en 1975. L'impression de grande ville s'exprime également au travers de nouvelles constructions, tels les galeries Saint-François (1908) et de Commerce (1909), la nouvelle gare (1908-1916), les deux édifices du Tribunal fédéral (1886 et 1922-1927) et les hôtels à Ouchy. C'est là, sur les rives du lac, que le tourisme prit toute son importance. C'est là que se trouve la tête de ligne du funiculaire (1877) qui emmène passagers et marchandises au centre de la ville en passant par la gare.

Le chapitre 2 développe des points précis, tels l'extension urbaine, la législation des constructions, la typologie des bâtiments et les débats sur la conservation de la vieille ville et l'esthétique de la ville nouvelle. En regard de ces aspects spécifiques à une grande ville, les traits typiques des petites localités ou des lieux de marché à Granges, Herisau et Liestal apparaissent plus nettement, bien que la métropole horlogère de Granges ne fût créée qu'au cours de la période retenue par l'INSA et que le centre textile d'Herisau se développât considérablement. A Granges, la métamorphose du plus grand village agricole du canton de Soleure en site

industriel est d'importance analogue à la transformation exemplaire de Davos, décrit dans le volume 3. Dans les deux cas, ce fut un médecin qui déclencha le processus de ce développement, continué ultérieurement par un petit nombre de familles. Une attention particulière a donc été portée aux personnalités alors influentes à Granges, comme à Herisau et à Liestal, réseau de données qui permet de bien percevoir les conditions propres à ces villes de petite dimension. Du point de vue de la topographie, une comparaison hardie peut être faite entre Granges et Lausanne. En effet, le territoire de chacune de ces deux communes comprend une région élevée et une région basse entre lesquelles s'est développée l'agglomération proprement dite. L'«Ouchy» de Granges est Staad. La zone de loisirs du Signal et de Bois de Sauvabelin (1899) qui surplombe Lausanne correspond à Granges aux pâturages et aux forêts du Jura. Aux domaines construits de quelques maisons de campagne et situées entre la ville de Lausanne et le lac répond à Granges une vaste plaine non construite, la Witi, qui s'étend de la voie ferrée à l'Aar. L'expression différenciée de la structure d'un site due à l'influence de l'industrie horlogère et de l'industrie textile peut être étudiée en comparant Granges à Herisau. Les plans d'aménagements de quartiers à Granges en 1917-1918 par Hans Bernoulli et à Herisau par Alfred Ramseyer, sous son mandat de directeur des constructions de la commune entre 1909 et 1917, sont cependant semblables.

Liestal devint en 1832 chef-lieu d'un nouveau canton. Lausanne occupait ce rang depuis 1803 déjà, tandis qu'Herisau partageait cette fonction avec Trogen depuis 1814, avant d'accueillir, en 1876, le gouvernement et le parlement d'Appenzell Rhodes extérieures. Les bâtiments officiels construits à cet effet offrent d'abondantes possibilités de comparaison.

Pour ce qui concerne Liestal, les regards se tournent vers Aarau, Bellinzzone, Coire, Frauenfeld et Glaris. Il faut ajouter à ces analogies politiques et historiques le cas de Frauenfeld où la parenté topographique est particulièrement frappante.

*Hanspeter Rebsamen*

## Prefazione al volume 5

La città di Losanna, durante il periodo INSA, divenne per estensione la quarta città della Svizzera (vedi INSA, vol. 1, p. 75, ill. 21). Il presente lavoro su Losanna si basò sul fondamentale inventario in quattro volumi dei monumenti storici. Marcel Grandjean, autore dei volumi 3 e 4 (*Les monuments d'Art et d'Histoire de la Suisse, Canton de Vaud, vol. 3 e 4*) creò la «zona di contatto» 1850–1875 in funzione di un proseguimento nel tempo (vedi prefazione al suo vol. III, 1979, p. IX). Nel capitolo 2 l'INSA prende in considerazione anche periodi precedenti, per esempio ove descrive gli inizi e le ideologie della creazione della rete di traffico, origine dello sviluppo urbanistico moderno. Parti integranti della «ceinture Pichard», decisa nel 1836, il Grand Pont (1844) e la galleria stradale «de la Barre» (1855) sono prototipi delle opere stradali moderne. Più tardi la situazione topografica richiese come a Berna e a Friburgo la costruzione di altri ponti altissimi. A quell'epoca presero anche avvio i lavori di costruzione di grandi linee ferroviarie: il collegamento con Ginevra (1858), con Friburgo e Berna (1862) e con Milano attraverso il Sempione (1906).

Anche il Palais de Rumine, sede dell'Università, venne inaugurato nel 1906. Si tratta quasi di un «omaggio architettonico» al collegamento ferroviario coll'Italia, richiamando l'edificio forme tipiche dello stile rinascimentale. Il cosmopolitismo di Losanna si rivela anche attraverso le personalità che parteciparono alla costruzione del Palais de Rumine: l'architetto, Gaspard André di Lione, era d'origine vodese, il committente, Gabriel de Rumine, era d'origine russa ed aveva compiuto gli studi d'ingegneria civile all'Ecole Spéciale di Losanna. Ma la città conserva altre testimonianze di tale attitudine: Eugène Emmanuel Viollet-le-Duc (1814–1879), uno dei pionieri dell'architettura e della conservazione dei monumenti storici dell'800, fu chiamato a Losanna per restaurare la Cattedrale; egli si stabilì poi in città e si costruì «la Vedette», sua dimora personale – malauguratamente demolita nel 1975. Cultura metropolitana rivelano anche le esemplari costruzioni di gallerie («Saint-François», 1908, e «de Commerce», 1909), così come la nuova stazione ferroviaria (1908–1916), o i due tribunali federali (1881–1886, rispettivamente 1922–1927), e gli alberghi di Ouchy. Qui, in riva al lago, gravita l'interesse turistico della città, qui venne iniziata anche, con la costruzione della funicolare (1877), l'opera di collegamento trasversale colla stazione (1877) e colla stazione-merci (1879).

Passi dettagliati del capitolo 2 descrivono lo sviluppo urbanistico, la legislazione edilizia, la tipologia delle architetture così come le controversie sorte attorno ai problemi della conservazione del nucleo storico e all'estetica della «città nuova». Di fronte a questi aspetti specificatamente metropolitani di Losanna, risaltano ancor più le caratteristiche tipiche di piccoli insediamenti o di piazze di mercato quali furono Grenchen, Herisau o Liestal, benché Grenchen, la «metropoli orologiera», nacque proprio nel periodo INSA, e Herisau, già noto centro tessile, visse a quell'epoca il suo maggior sviluppo. La trasformazione di Grenchen, che in precedenza non era che il più vasto villaggio contadino del canton Soletta e poi diventò un grosso centro

industriale, è tanto illustrativa quanto la metamorfosi subita da Davos, descritta nel vol. 3. In ambedue i casi fu un medico l'iniziatore di questa evoluzione, continuata poi da singole famiglie. Perciò venne data particolare importanza alle ricerche storiche genealogiche sia a Grenchen che a Herisau o a Liestal, poiché osservando la rete di relazioni ci è possibile oggi valutare molto bene il carattere piccolo-borghese di tali insediamenti. Dal lato topografico si può perfino tentare un ardito confronto fra Grenchen e Losanna. In ambedue le località il territorio comunale comprende zone alte e basse, fra le quali, sui declivi, si sviluppò l'insediamento originale. L'«Ouchy» di Grenchen è Staad, la zona ricreativa situata sulle alture, a Losanna Signal-Bois de Sauvabelin, a Grenchen è vero pascolo, il parco è vero bosco del Giura, e la zona un tempo prettamente residenziale di Losanna, situata fra la città e il lago, corrisponde alla «Witi» di Grenchen, una vasta pianura inurbanizzata fra la ferrovia e l'Aare. La differente impronta conferita alla struttura urbanistica dall'industria orologiera o da quella tessile spicca nel confronto fra Grenchen e Herisau. La pianificazione dei quartieri è analoga: a Grenchen fu progettata da Hans Bernoulli nel 1917–1918, a Herisau negli anni immediatamente precedenti da Alfred Ramseyer (1909–1917), allora capomastro comunale.

Liestal divenne nel 1832 capoluogo di un nuovo cantone. Losanna era capitale fin dal 1803, Herisau si alternava con Trogen dal 1814, ma dal 1876 fu sede del governo e del parlamento. La creazione di numerosi edifici di carattere pubblico dà adito ai più svariati confronti: a Liestal lo sguardo è rivolto ad Aarau, Bellinzona, Coira, Frauenfeld e Glarona. In più alle analogie di carattere politico o storico-insediativo fra queste località Frauenfeld presenta pure delle affinità topografiche.

*Hanspeter Rebsamen*