

Quand Picasso se fait genevois

Autor(en): **F.B.**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **29 (1956)**

Heft 4

PDF erstellt am: **19.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-779551>

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 Ausdrucke 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.

Als die ersten Eisenbahnzüge auf ihren Fahrten durch die Ostschweiz die verheißungsvolle Rauchfahne entrollten, lebte plötzlich ein großer Eifer für das feurige Dampfboot auf, das statt der alten Postkutschen nun auf eisenbeschlagenen Bahnen durch die Lande brauste. «Eilender Fortschritt in den Adern moderner Weltkultur», schrieb damals der Winterthurer «Landbote».

Ein Rückblick auf die Anfänge der hundertjährigen Eisenbahn zeigt erneut, welch starke geschichtsbildende Kraft die Eisenbahnen in unserem Lande darstellen. Mit ihrer Entwicklung ist das erste Jahrhundert Bundesstaat eng verknüpft und von ihr maßgeblich beeinflusst. Die enge Verbundenheit des Volkes mit seinen Bahnen bekundet das rege Interesse, das es den Lebensstadien dieser Schöpfungen der Technik immer wieder entgegenbrachte.

Im vergangenen Herbst waren es hundert Jahre her, seit die ersten Probefahrten auf der Eisenbahnstrecke Winterthur–Wil–St.Gallen aufgenommen werden konnten. Damit erschien die erste Lokomotive auf sanktgallischem Boden, was bereits festliche Freude auslöste. Die offizielle Betriebsöffnung des Teilstückes Winterthur–Wil der Eisenbahn vom Bodensee nach Basel erfolgte am 14. Oktober 1855. An Weihnachten des nämlichen Jahres wurde die Strecke Winterthur–Flawil dem durchgehenden Betrieb übergeben; die Betriebseröffnung der weiteren Teilstrecken Flawil–Winkeln und Winkeln–St.Gallen fiel auf den Frühlingsbeginn 1856. Der nach einem Jahr mit sechs Zugsparen dotierte Fahrplan beanspruchte für die Strecke St.Gallen–Zürich drei Stunden und zwanzig Minuten.

Die im Mai 1855 eröffnete Bahnstrecke Winterthur–Romanshorn und diejenige vom Eulachstrand nach St.Gallen gehören also zu den ersten Linien der Schweiz. Ist die Sektion Romanshorn–Winterthur ureigenste Sache der vom Zürcher Dr.Escher dirigierten Nordostbahn gewesen, so war die Streckenführung Rorschach–Winterthur eine Angelegenheit der 1846 gegründeten St.Gallisch-Appenzelischen Eisenbahngesellschaft. Diese stellte sich die Aufgabe, im nächsten Interesse der beiden industriellen Kantone Appenzell und St.Gallen eine Eisenbahn mit Ausgangspunkt in Rorschach zu erstellen. Vom Bodensee aus sollte sich die neue Traktionsart über St.Gallen nach Wil und einseits

weiter nach Winterthur, anderseits via Rheineck über den Rhein nach Bregenz und Lindau erstrecken.

«Nicht leicht hatte eine Bahn mit so vielen Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt wie diese.» Dieser Feststellung begegnet man immer wieder beim Durchlesen der Chroniken und Fachzeitschriften. Einmal hatte sie an der Nordostbahn eine große Konkurrenz, und dann war das Terrain, auf dem sie ins Leben treten sollte, ein denkbar ungünstiges. Aber alle Hindernisse wurden aus dem Wege geräumt, im Frühjahr 1855 unter der Leitung des Baudirektors von Etzel und des Obergeringieurs Hartmann der Eisenbahnbau begonnen und im März 1856 die Strecke von St.Gallen bis Winterthur dem Verkehr übergeben. Die Eröffnung der letzten Teilstrecke, St.Gallen–Rorschach, fand im Herbst 1856 statt.

Die Streckenführung vom Fürstenland ins Untertoggenburg ist so gewählt worden, daß die Bahn bei Aadorf den Kanton Zürich betritt und gleichzeitig das Gebiet der Thur verläßt, das sie von St.Leonhard bei St.Gallen an durchschnitten hatte. Im Bahnhof Winterthur traf die St.-Galler Linie vor hundert Jahren mit der Nordostbahnlinie und der Rheinfallbahn zusammen. Während die Nordostbahn weiter nach Zürich, Basel und auch nach Genf führte, stellte die Rheinfallbahn die Verbindung mit Schaffhausen und der Badischen Bahn her. Obwohl sich die über Elgg und der Eulach entlang gewählte Linie hinsichtlich der Baukosten als «wohlfeilste» herausstellte, wurde auf der Strecke Wil–Winterthur (im Gegensatz zu den übrigen Teilstrecken) mit der definitiven Erstellung von Stationsgebäulichkeiten noch so lange zugewartet, «bis sich die Größe des Verkehrs durch den Betrieb ausgewiesen hatte». Die Haltestellen – außer den Bahnhöfen Winterthur und Wil – erhielten vorerst einstöckige Bahnwärterhäuser mit Wohnung für den Biletteur und Wartzimmer zu ebener Erde.

Winterthur war von den Bahngesellschaften sehr umworben. Die Stimmbürgerversammlung vom 1.Juli 1855 hatte jedoch die Gesuche sowohl der Rheinfallbahn als auch der St.Gallisch-Appenzelischen Eisenbahngesellschaft um eine finanzielle Beteiligung abgelehnt. Die Stadt des wichtigen Eisenbahnknotenpunktes kam dann allerdings empfindlich zu Schaden bei der Nationalbahnaffäre. *Eugen Laux*

«EILENDER FORTSCHRITT IN DEN ADERN MODERNER WELTKULTUR»

*Zur Ausstellung
100 Jahre Eisenbahn
nach St.Gallen
St.Gallen, bis 22. April*

Le grand, le vrai printemps est là. Comme le ciel, le lac a retrouvé son bleu inaltérable, plus intense que celui de l'hiver. Sur les quais, les premières terrasses ont fait leur apparition. Le printemps genevois ne date pas du 21 mars, ainsi que l'indique pour chacun le calendrier grégorien, mais traditionnellement du second jeudi de ce mois, où s'est ouvert à Genève le Salon international de l'automobile plus triomphal que les précédents. Il n'avait pas encore fermé ses portes qu'une nouvelle grande manifestation attirait de nouveau l'attention sur Genève: L'ouverture de la grande exposition rétrospective consacrée à la période «bleue» de Picasso, dont les œuvres maîtresses viennent de Barcelone: un événement d'une portée artistique considérable.

Dans l'œuvre de Picasso, la période bleue précède la naissance du cubisme, tout comme la période rose, et c'est une des plus recherchées actuellement dans les œuvres du maître catalan. Cette exposition genevoise présente jusqu'au 6 mai une cinquantaine de pièces provenant de collections privées et publiques espagnoles, de la région de Barcelone notamment, et qui ne sont jamais sorties d'Espagne. La plupart d'entre elles, notamment, ne sont connues que par des reproductions, à part quelques-unes exposées au Musée de Barcelone, et parmi les œuvres les plus importantes de cette époque «bleue», il faut notamment citer le célèbre portrait du peintre catalan Sebastian Junyer – que l'on a utilisé pour l'affiche de cette exposition – et qui sort d'Espagne pour la première fois; on pourra également admirer la célèbre «Nature morte» qui est propriété du Musée de Barcelone, et la «Nana» – la naine – d'une facture impressionniste. De l'époque qui suivit immédiatement, les organisateurs de la

Biennale de Barcelone ont accepté de se défaire, momentanément, au profit de Genève, d'un des trois «Arlequin rose». Car c'est à la Biennale, ainsi qu'aux musées de Barcelone que l'on doit ce privilège d'une exposition d'une telle ampleur en Suisse, en remerciement de ce que ce pays a fait, voici 17 ans, pour mettre à l'abri à Genève les merveilles du Prado. Tous les musées du monde ont convoité cette exposition, mais c'est Genève seule qui en a eu le bénéfice.

Picasso n'est du reste pas seul et il est accompagné dans les salles du Musée de Genève d'une quarantaine de sculptures du célèbre Manolo, et de près d'une trentaine d'œuvres du peintre Nonell, qui fut le maître et l'ami de Picasso. L'intérêt de ce groupement est absolument unique et en fait un événement artistique de taille européenne.

Enfin les organisateurs de Genève ont eu la main assez heureuse pour obtenir encore l'envoi de quelque cent soixantedix œuvres ayant figuré à la récente Biennale hispano-américaine qui vient de fermer ses portes à Barcelone. Jamais encore, de ce côté-ci des Pyrénées, l'art hispanique n'aura eu une telle audience, et l'on se réjouit de son succès car, assurément, il y a là une des manifestations de notre art occidental des plus attrayantes, où se manifestent des influences, mauresques et sud-américaines, généralement inexistantes dans les grandes écoles françaises, allemandes, italiennes ou hollandaises. Grâce donc à l'exposition genevoise, cet art hispano-américain, qui présente un intérêt considérable bien qu'il soit fort peu connu chez nous, est révélé aux innombrables amateurs d'art qui font le voyage de Genève pour y admirer la grande rétrospective Picasso-Manolo-Nonell. *F. B.*

QUAND PICASSO SE FAIT GENEVOIS

*Une exposition
sensationnelle
jusqu'au 6 mai*