Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 137 (2011)
Heft: 42-43: Holzstil & Biedermeier

Artikel: Die Eisenbahn und der Schweizer Holzstil
Autor: Weidmann, Ruedi
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-170280

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: 20.07.2025

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

DIE EISENBAHN UND DER SCHWEIZER HOLZSTIL

Der Schweizer Holzstil kam im 19. Jahrhundert in Mode. Nach 1900 war die «Laubsäge-Architektur» verpönt. Heute ist sie bei historischen Hotels wieder beliebt. Bisher kaum untersucht wurden die engen Bezüge zwischen dem Bau der Eisenbahnen und der Verbreitung dieses merkwürdigen Stils, der internationalen Kulturaustausch und industrielle Vorfertigung mit traditioneller Ikonografie und patriotischen Gefühlen verband.

Der Schweizer Holzstil hat viele Namen: Schweizerstil, Schweizerhausstil, Schweizerhäuschenstil, Chaletstil, Laubsäge(li)-Architektur usw. Er kommt nicht nur in der ganzen Schweiz vor, sondern auch im Ausland, vor allem in Skandinavien und Osteuropa. Seine Wurzeln liegen in der Mythologisierung des einfachen Lebens der Schweizer Bergbauern in der Romantik des 18. Jahrhunderts durch Denker wie Jean-Jacques Rousseau oder Architekten wie Eugène Viollet-le-Duc. Entwickelt wurde der Stil von akademischen Architekten in Deutschland, Frankreich und England. Sie bauten die ersten «Chalets suisses» oder «Schweizerhäuser» im späten 18. und frühen 19. Jahrhundert in den Parks europäischer Fürsten und Könige, so etwa Karl Friedrich Schinkel in den 1830er-Jahren in Potsdam.[1]

INTERNATIONALES AKADEMISCHES KONSTRUKT

Der Schweizer Holzstil ist ein internationaler Stil ohne Regionalismen und gehört zum Historismus (im Unterschied zu dem um 1900 aufkommenden Heimatstil, der zur nachhistoristischen Reformarchitektur gehört und mit Vorliebe Regionalismen aufnimmt[2]). Er basiert zwar auf dem Studium von Berner Oberländer und Waadtländer Holzhäusern, doch wurden deren Formen weitgehend abgewandelt und mit dem Klassizismus verschmolzen.[3] Architekturlehr- und Musterbücher, die in den 1820er-Jahren aufkamen und zur Verbreitung des Stils beitrugen, zeigten eine wachsende Fülle an Formen.

Von den europäischen Akademien und Fürstenhöfen gelangte der Stil seit den 1830er-Jahren auch in die Schweiz und wurde zunächst für Villen und vor allem am Genfersee verwendet. Als um 1854 der Eisenbahnbau einsetzte, entwarfen die Architekten der Bahngesellschaften viele Bahnbauten im Schweizer Holzstil, und um 1860 wurde er in allen Landesgegenden für Hotelbauten beliebt. Bei der Datierung, der Verbreitung und einer möglichen Periodisierung besteht in der spärlichen Literatur jedoch viel Unsicherheit.

Der Schweizer Holzstil zeichnet sich in der Regel durch klassizistische Gliederung und Proportionierung der Baukörper, feingliedrige Holzkonstruktionen und reiches Holzdekor aus. Letzteres orientiert sich an alpin-bäuerlichen und an klassischen Vorlagen. Es ist nicht wie in der traditionellen Holzarchitektur aus konstruktiven Bauteilen herausgearbeitet, sondern besteht aus ausgesägten Brettern, die an die Konstruktion genagelt oder geleimt wurden. Konstruktion und Dekor wurden nach standardisierten Mustern und Massen vorgefertigt und vor Ort nur noch montiert. Einige «Chalet-Fabriken» stellten Dekor und ganze Häuser industriell her und vertrieben sie über Kataloge. Man trifft aber auch auf gemauerte Häuser oder Fachwerkbauten mit Holzstildekor, die dann als spätklassizistischer Historismus mit hölzernem Zierwerk bezeichnet werden können.

DIE ROLLE DER EISENBAHN

Während die Bedeutung der Hotelarchitektur und der Chalet-Fabriken bei der Verbreitung des Schweizer Holzstils schon verschiedentlich gewürdigt wurde[4], scheint die wichtige Rol-

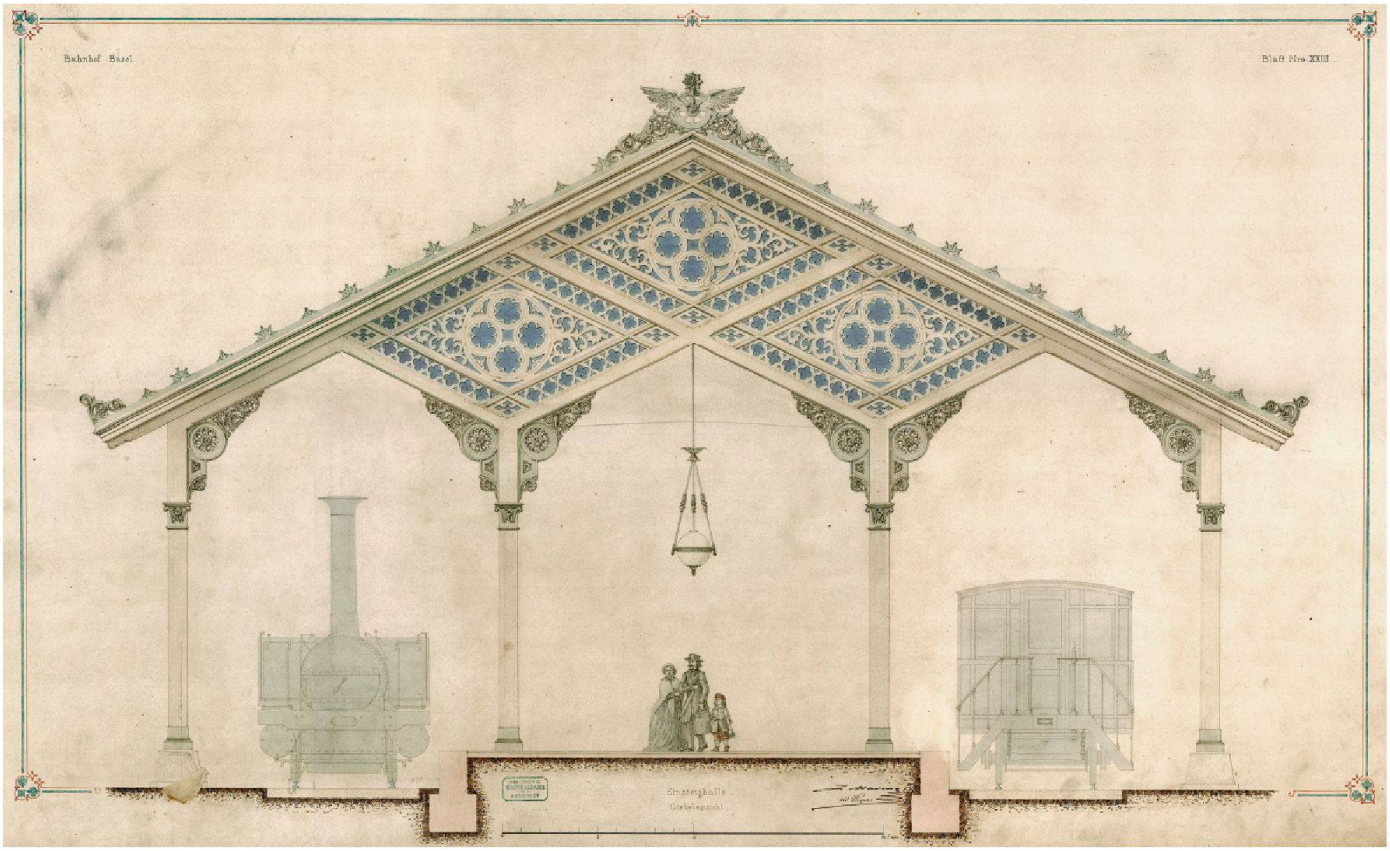
le, die die Eisenbahn spielte, bisher übersehen worden zu sein. Dass es Bahnhöfe und Güterschuppen im Schweizer Holzstil gab, wird in der Literatur erwähnt, doch der Zusammenhang zwischen dem Bahnbau und der landesweiten Verbreitung des Holzstils ist bisher nicht untersucht worden. Dabei sind die Bezüge vielfältig, und es läge viel schönes Material bereit.

EINE NATIONALE ARCHITEKTUR FÜR DIE BAHNEN

Der Bau der Eisenbahnen setzte in der Schweiz verspätet ein. Ab 1854 begannen jedoch zahlreiche Bahngesellschaften in heute kaum mehr vorstellbarem Tempo und in wildem Konkurrenzkampf Strecken zu bauen. Neben Ingenieuren für den Trasseebau stellten sie auch Architekten an, die sich um die nötigen Hochbauten kümmern mussten. Oft wurden sie aus Deutschland geholt, wo sie bereits Erfahrungen im Bahnbau gesammelt hatten.
Bei der Planung der ersten Bahnhöfe stellte sich den Bahngesellschaften und ihren Architekten die Frage, welcher Baustil für diese neue Art von Gebäuden angemessen war. «Der Baustil soll einfach und bescheiden, aber solid, anständig und des Gegenstandes würdig, überall sparsam, aber nirgends ärmlich sein», empfahl 1843 Friedrich Eisenlohr, Architekt der Grossherzoglich Badischen Eisenbahn, die in der Schweiz stark beachtet wurde.[5]
Dieses Konzept kam den Bahngesellschaften, die immer in Geldnot waren, entgegen. Im jungen Bundesstaat stellte sich aber auch die Frage nach einer nationalen Architektur.[6] Die Bahngesellschaften profitierten unmittelbar davon, dass mit der Staatsgründung von 1848 aus dem Konglomerat der vorher faktisch unabhängigen Kantone ein Bundesstaat wurde. Vier Jahre nach der Staatsgründung erliess das Bundesparlament das Eisenbahngesetz. Es übertrug die Konzessionshoheit zwar den einzelnen Kantonen, doch legte es für die Konzessionserteilung landesweit geltende Regeln fest und schuf damit die Voraussetzung für einen zügigen Ausbau des Bahnnetzes. Die Bahngesellschaften wollten diese existenzielle Verbundenheit mit dem nationalen Gedanken, aber auch ihre überregionalen territorialen Ansprüche in ihren Bauten ausdrücken. Sie suchten dafür eine landesweit gültige, nationale Architektur, die bis dahin nicht existiert hatte. Johann Georg Müller, Architekt der Zürich-Bodensee-Bahn, schrieb dazu: «Eine jede Bahnlinie sollte in ihren Gebäulichkeiten einen veredelten Ausdruck der im Lande üblichen Bauweise enthalten, deshalb war es vor allem mein Bestreben, den verschiedenen Compositionen in ihrem Äusseren einen nationalen Charakter zu verleihen. So wird neben der Befriedigung der praktischen Bedürfnisse – die allerdings stets zuerst im Auge behalten wurden – auch vorteilhaft auf die Wiederbelebung einer nationalen Bauweise im Volke hingewirkt.»[7] Dafür bot sich der Schweizer Holzstil an.

NORMIERTE HOLZSTIL-BAHNHÖFE

Um schneller vorwärtszukommen, entwarfen die Bahnarchitekten Normpläne, die als Vorlagen für Zwischenstationen und Nebengebäude immer wieder verwendet wurden. So schufen etwa der Architekt Ludwig Rudolf Maring aus Basel und der deutsche Ingenieur Friedrich Wilhelm Pressel 1854 zusammen für das gesamte Streckennetz der Schweizerischen Centralbahn (SCB) «Normalpläne» – im Schweizer Holzstil (Abb. 4). Sie entwarfen Hochbauten für drei Klassen von Bahnhöfen, unterschieden nach Grösse, Zahl und Gestaltung der Gebäude, die je nach Bedeutung einer Station ausgeführt wurden. Die Standardisierung ermöglichte Zeitgewinn und Kosteneinsparungen durch die Vorproduktion normierter Bauteile und durch routinierte Abläufe bei der Montage, diente aber auch der Betriebssicherheit: Bahnbeamte fanden sich so auf allen Stationen zurecht. Nur an wichtigen Stationen wurden spezielle Bauten entworfen und die Pläne den lokalen Behörden vorgelegt. Diese grösseren Aufnahmegebäude der ersten Generation wurden meist in einem sachlichen Spätklassizismus errichtet, der für die republikanischen Tugenden der Zweckmässigkeit und der Einfachheit stand.[8]
Praktisch alle Schweizer Bahngesellschaften verwendeten den Schweizer Holzstil für kleine und mittelgrosse Aufnahmegebäude und noch häufiger für Güterschuppen, Remisen und kleine Nebengebäude wie Aborte oder Wärterbuden. Er eignete sich nicht zuletzt, weil seine



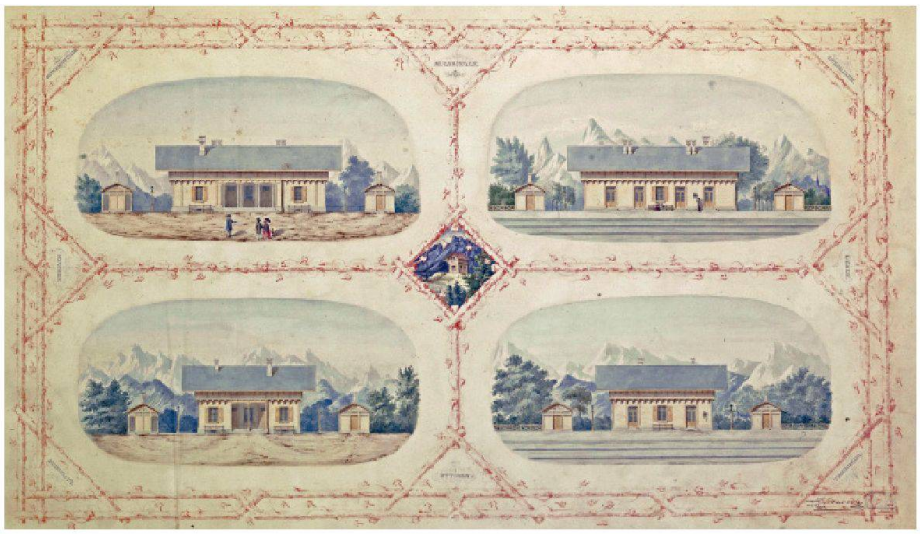
01

02

03

01 Schweizer Holzstil vom Feinsten: Originalplan von Ludwig R. Maring für eine der zwei Perronhallen des ersten Basler Bahnhofs von 1860. Die Halle stand Jahrzehnte in der SBB-Zentralwerkstätte Olten (Plan: Staatsarchiv BS)
02 Verzierte gusseiserne Eckverbinder steifen die Konstruktion aus Stützen, Riegeln, Sparren und Zugstangen aus (Foto: Comet Photoshopping)
03 Die Maring-Halle soll restauriert werden und künftig in Bauma historische Züge des Dampfbahn-Vereins Zürcher Oberland aufnehmen (Visualisierung: Comet Photoshopping)

leichten Holzkonstruktionen günstig waren, rasch gebaut und bei Bedarf auch gut demontiert, transportiert und erneut aufgebaut werden konnten. Wie Maring für die SCB schufen die Architekten Jakob Friedrich Wanner für die Nordostbahn, Conrad Bär für die Schweizerische Nationalbahn und die Tösstalbahn sowie Johann Jenzer für die Bernischen Staatsbahnen solche Normpläne und verwendeten den Schweizer Holzstil. Dasselbe galt für die Bahngesellschaften in der französischen Schweiz. Viele dieser Bauten wurden später durch grössere ersetzt oder mussten Erweiterungen der Gleisanlagen weichen. Bis heute überlebt haben am ehesten die Güterschuppen. Bahnhofgebäude nach Marings Plänen existieren noch an den einstigen SCB-Linien Basel–Olten (vor allem an der alten Hauensteinlinie[9]), Olten–Luzern, Olten–Bern und Bern–Thun. In Urtenen-Schönbühl BE an der alten Linie



04

04 Kolorierte Typenzeichnungen von Ludwig Rudolf Maring im Schweizer Holzstil für die 1859 und 1860 eröffneten Linien Bern–Thun und Bern–Thörishaus der Schweizerischen Centralbahn
(Plan: SBB-Fachstelle für Denkmalschutzfragen)
05 Wagenschuppen in Sissach BL, erstellt 1897 von der Schweizerischen Centralbahn nach den Normalplänen von Ludwig R. Maring und Wilhelm Pressel von 1854/55 (Foto: rw/Red.)
06 An der alten Hauensteinlinie erstellten die SBB noch 1915 kleine Zwischenstationen im Schweizer Holzstil, so wie hier in Buckten BL (Foto: rw/Red.)

Olten–Bern hat die Gemeinde Marings Aufnahmegebäude von 1865 (eine Variante des Typs zweiter Klasse mit angebautem Güterschuppen) samt einer Remise von 1873 und einem Dienstgebäude von 1895 gekauft und mithilfe der SBB-Fachstelle für Denkmalschutzfragen sorgfältig restaurieren lassen. Dabei wurden sogar verloren gegangene Verzierungen rekonstruiert (Abb. 7, 8).[10] Ein Glücksfall ist auch die wiedergefundene Perronhalle von Marings erstem Basler Bahnhof (Abb. 1–3).

NACHAHMER AM BAHNHOFPLATZ

Als modernster Bau im Ort und neuer Pol der Siedlungsentwicklung hatte der Bahnhof Vorbildwirkung. Die vielen Bahnhöfe im Schweizer Holzstil fanden bald Nachahmer, oft in Bahnhofsnähe oder durch Bauherrschaften, die mit der Bahn oder dem nun wachsenden Reiseverkehr zu tun hatten. Der Schweizer Holzstil wurde rasch beliebt, besonders für Gastwirtschaften am Bahnhofplatz, aber auch für Hotels, Gewerbebauten, Einfamilienhäuser und Kleinbauten. In den Jahren nach der Staatsgründung war Nationalismus die Gesinnung der Stunde, im Schweizer Holzstil konnte er sich ausdrücken. Durch den häufigen Einsatz in allen Landesteilen trugen die Bahngesellschaften dazu bei, den Stil schweizweit zu verbreiten. Sie bauten vereinzelt auch Wohnhäuser für ihre Angestellten oder unterstützten diese bei Bauvorhaben mit Baukrediten, der Abgabe von Bauland und Plänen aus dem Baubüro der

05

06

07

08

07 Der Bahnhof Schönbühl bei Bern wurde 1865 nach Plänen von Ludwig Rudolf Maring erbaut und 2001–2005 restauriert
08 Die gesägten Verzierungen im Giebelfeld und auf dem First wurden nach Marings Plänen rekonstruiert (Fotos: SBB-Fachstelle für Denkmalschutzfragen / Rolf Steinegger)

Bahn – auch im Schweizer Holzstil. Wenn auf den Bahnhöfen neue Hochbauten nötig wurden, griffen sie bis zur Jahrhundertwende auf die Normalien der 1850er-Jahre zurück, und auch nach der Verstaatlichung der Bahnen erstellten die SBB von 1902 bis zum Ersten Weltkrieg noch neue Nebengebäude im Schweizer Holzstil (vgl. Abb. 6 und inneres Titelbild).

VERDAMMT UND WIEDERENTDECKT

Der Schweizer Holzstil war keine kurze Mode, sondern von etwa 1830 bis 1914 ein valabler Baustil für mannigfache, namentlich moderne Bauaufgaben wie Bahnbauten, Hotels und Einfamilienhäuser. Um 1900 begann eine Kampagne, die bald vom 1905 gegründeten Heimatschutz getragen wurde, die den Schweizer Holzstil als unschweizerisch und industriell verfemte und stattdessen den Heimatstil propagierte. Auch den Verfechtern der architektonischen Moderne ab den 1920er-Jahren galt die «Laubsägeli-Architektur» oder «Zimmermannsgotik» als dekorativ überladen, unecht und verlogen, und sie führten die Kampagne des Heimatschutzes bis nach dem Zweiten Weltkrieg fort. Die Ablehnung war derart tief, dass bis in die 1970er-Jahre zahlreiche Grandhotels – zum Teil mit staatlicher Hilfe – abgebrochen oder purifiziert wurden.[11] Diese «Verfolgung» wirkt bis heute nach. Noch immer ist das Verständnis für den Wert von Bauten im Schweizer Holzstil nicht überall vorhanden. Pionierarbeit geleistet haben die Autorinnen und Autoren des Insa[12], die deren Bedeutung erkannt haben. Im Bereich der Hotelarchitektur haben einige Publikationen und die Icomos-Initiative «Historisches Hotel des Jahres» zur Rehabilitierung und zur Rettung verbliebener Häuser beigetragen. Die SBB haben die Bedeutung ihrer Bauten im Schweizer Holzstil erkannt und versucht, wo es geht, die Landstationen und die Laubsägeli-Güterschuppen zu erhalten und für Läden oder Velostationen zu nutzen. Bei der öffentlichen Denkmalpflege ist der Wert des Schweizer Holzstils heute theoretisch wohl unbestritten. Doch ist diese Wertschätzung offensichtlich noch nicht bis in alle Gemeinden gedrungen.

GEFÄHRDETE BAHNHOFRESTAURANTS

Während Kleinbauten im Schweizer Holzstil wie Kioske meist längst verschwunden sind (Abb. 13, S. 28) und Hotels und einzelne Gewerbebauten per Zufall überlebt haben, sind vor allem Einfamilienhäuser und bahnhofnahe Gasthäuser erhalten geblieben. Hier trifft man jedoch auf unterschiedliche Zustände. So ist etwa das 1863 erbaute ehemalige Restaurant «Helvetia» an der Zuchwilerstrasse 40 in Solothurn (Abb. 9) zwar im Insa (Bd. 9, S. 207) und in den Kunstdenkmälern der Schweiz (Bd. 113, S. 278) verzeichnet, es wird aber gegenwärtig ohne Baueingabe und damit ohne Wissen der Denkmalpflege renoviert.
In Horgen ZH demonstriert am Bahnhof Horgen-Oberdorf das gut unterhaltene ehemalige Restaurant Bahnhof als «Chalet India», dass sich der Schweizer Holzstil auch als Kulisse für asiatische Gastrokultur eignet. Die kantonale Denkmalpflege hat 1980 die Renovation

09

des Gebäudes unterstützt, seither ist es geschützt (Abb. 13). Bei der Station Sihlbrugg am anderen Ende des Zimmerbergtunnels steht hingegen das Restaurant Waldhaus von 1897 seit Jahren leer und verfällt (Abb. 14). Es ist ein Bau von Jacques Gros, Erbauer des Grand Hotel Dolder in Zürich und einer der bekanntesten und erfolgreichsten Vertreter des Schweizer Holzstils.

FORSCHUNGSDESIDERATE

Solche Verluste müssten nicht sein. Wenn bei Bauten im Schweizer Holzstil konkrete Bezüge zu einem Bahnhof oder einer Bahngesellschaft feststellbar sind, können sie innerhalb einer Gemeinde als Ensemble betrachtet werden, auch wenn sie nicht nebeneinander stehen. Dann sind sie, abgesehen von ihrer architektonischen Qualität, sozial- und wirtschaftshistorische Zeugen für die Rolle, die einige wenige, aber wirkungsmächtige private Bahngesellschaften für die Architekturgeschichte der Schweiz spielten. Eine vertiefte Untersuchung der Verbindung von Bahnbau und Schweizer Holzstil könnte dessen Einschätzung erneut verändern. Die Kunsthistorikerin Dorothee Huber bezeichnet ihn als damals «gleicherweise traditionsverbundene wie zeitgemässe Stilform».[13] Die Bauherren dieser Häuser waren nicht etwa heimattümelnd rückwärtsgewandte Menschen, sondern im Gegenteil Leute, die sich von der technischen Entwicklung gesellschaftlichen Fortschritt versprachen. Der Schweizer Holzstil steht damit für eine spezifische Verbindung von Industrie und Tradition, von Technik

DAS BEISPIEL AARAU

Um den Bahnhof Aarau finden sich Reste eines Ensembles, an dem sich dank einer Untersuchung von Michael Hanak[15] die Entstehungszusammenhänge von Holzstilbauten aufzeigen lassen, die für die Zeit typisch waren: Oft liessen sich im Umfeld eines Bahnhofs Personen und Firmen nieder, die mit dem Bahnbau zu tun hatten, und bildeten vielfältige Beziehungsnetze. Am Bahnhof Aarau wirkten drei eng verbundene und bis heute bekannte Bahnpioniere, Konstrukteure und Bauunternehmer; ihre baulichen Spuren sind gerade noch erkennbar, aber im Verschwinden begriffen: Die Ingenieure Adolf Naeff, Erbauer der ersten Schweizer Bahnstrecke von Zürich nach Baden («Spanischbrötlibahn»), und Olivier Zschokke, SCB-Ingenieur, Bauunternehmer und Politiker, gründeten 1859, ein Jahr nach Inbetriebnahme des Bahnhofs Aarau, mit dem Zürcher Architekten Johann Jakob Locher die Baufirma Locher & Cie. Sie betrieben Filialen in Aarau, St. Gallen und Zürich. Im selben Jahr baute sich Zschokke in Aarau eine Villa in reich verziertem Schweizer Holzstil (Abb. 10). Sie steht noch an der Rohrerstrasse 24, lieblos umgebaut und ihrer einst reichen Holzverzierungen beraubt (Insa Bd. 1, S. 154). 1867 machten Naeff und Zschokke aus der Aarauer Filiale ihre eigene Baufirma. Naeff & Zschokke plante und erstellte zahlreiche Wasserbauwerke, Bahn- und Hochbauten. 1869 gründeten sie mit Niklaus Riggenbach die Internationale Gesellschaft für Bergbahnen und bauten beim Bahnhof Aarau die Werkstätte (Insa Bd. 1, S. 154). Das war kein Holzstilbau. Dafür lebte Riggenbach, Zahnradbahnpionier und Chef der Hauptwerkstätte der SCB in Olten, in einem Chalet im Schweizer Holzstil, das er 1858 bei einer Chalet-Fabrik in Interlaken kaufte (abgebrochen). Nachdem Naeff & Zschokke für Riggenbach und dessen Bruder 1873/74 am Bahnhof Aarau die schlichten «Lagerhäuser der Centralschweiz» errichtet hatten (Insa Bd. 1, S. 131), entstand Ende der 1870er-Jahre auf der südlichen Gleisseite wieder ein schöner Vertreter des Schweizer Holzstils: das lang gestreckte, zweigeschossige Restaurant «Frohsinn» (Abb. 11). Mit seinen schmalen Seitenrisaliten, einem kleinen Zwerchdach in der Mittelachse und der einst offenen Säulenhalle im Erdgeschoss wirkt es wie ein Echo auf Jakob Friedrich Wanners klassizistisches Bahnhofsgebäude von 1859, das 2008 abgebrochen wurde.[16] Die holzverkleideten Giebelfelder und die Fensterumrahmungen sind reich verziert. Da die von Olivier Zschokke unterdessen allein betriebene Baufirma Zschokke & Cie. in den 1880er-Jahren über dem Restaurant residierte, liegt sie auch als Erbauerin auf der Hand. Das Gebäude ist der letzte Zeuge aus dem 19. Jahrhundert am Aarauer Bahnhof und ist gefährdet. Weitere Bauherrschaften in Bahnhofsnähe übernahmen den Schweizer Holzstil: 1889 entstand an der Hinteren Bahnhofstrasse ein Chalet für das Marmorgeschäft Gerodetti und die Baumaterialhandlung Arnold Müller (abgebrochen, Insa Bd. 1, S. 140f.). 1897 liess Bierbrauer Siebenmann an der Entfelderstrasse 12 ein Restaurant mit Wohnungen bauen (abgebrochen, Insa Bd. 1, S. 134f.). In gutem Zustand ist das kleine Chalet, das sich Ingenieur Jakob Schmid-Läuchli 1898 am Bachmattweg 12 aufstellen liess (Abb. 12, Insa Bd. 1, S. 124). Solche Netzwerke aus Firmen und Personen waren typisch für die Pionierzeit der Eisenbahn. Ihre baulichen Spuren sind nicht auf den ersten Blick als Ensembles erkennbar. Wer jedoch die Entstehungszusammenhänge der Holzstilbauten an einem Ort untersucht, wird mit grosser Wahrscheinlichkeit Bezüge zum Bahnbau finden.

10

11

12

13

14

und Natur, von internationalem Kulturaustausch und Patriotismus bzw. Nationalismus im Denken des 19. Jahrhunderts. Im Grunde fehlt ein Grundlagenwerk über den Schweizer Holzstil in der Art, wie es Elisabeth Stürzel-Crettaz für den Heimatstil geschaffen hat.[14] Es müsste die ideologische Mischung im Denken der Entwerfer und der Besteller dieser Bauten untersuchen, die konkreten Bezüge zwischen dem Bahnbau und dem Bau von Holzstilbauten erfassen, die Mechanismen der Ausbreitung aufzeigen, den Zusammenhang zwischen der Möglichkeit des Bahntransports und der Industrialisierung im Bauwesen berücksichtigen, eine genauere Periodisierung versuchen – und natürlich ein Objektinventar anlegen.

Ruedi Weidmann, weidmann@tec21.ch

09 Die einstige Wirtschaft «Helvetia» an der Zuchwilerstrasse 40 südlich des Bahnhofs Solothurn stand anfänglich direkt an der später verlegten Bahnlinie (Foto: Kant. Denkmalpflege Solothurn, Markus Hochstrasser)
10 Olivier Zschokkes Villa von 1859 an der Rohrerstrasse 24 in Aarau (Foto: Archiv Insa, Graphische Sammlung, SNB)
11 Restaurant «Frohsinn» beim Bahnhof Aarau, Ende 1870er-Jahre vermutlich von Olivier Zschokkes Baufirma erbaut, ursprünglich mit offener Säulenvorhalle, heute gefährdet (Foto: rw/Red.)
12 Einfamilienhaus von 1898 am Bachmattweg in Aarau (Foto: rw/Red.)
13 Das «Chalet India» beim Bahnhof Horgen-Oberdorf (Foto: rw/Red.)
14 Das ehemalige Restaurant «Waldhaus» von Jacques Gros von 1897 in Sihlbrugg (Foto: rw/Red.)

Anmerkungen

1 Roland Flückiger-Seiler: Hotelpaläste zwischen Traum und Wirklichkeit. Schweizer Tourismus und Hotelbau 1830–1920. Baden, 2003, v. a. S. 22
2 Elisabeth Stürzel-Crettaz: Heimatstil – Reformarchitektur in der Schweiz 1896–1914. Frauenfeld, 2005, S. 30–40
3 Eugen Huwyler: «Klischees und Ideologien – Vom alpinen Blockbau zum ‹chalet suisse›» in: Heimatschutz 1/2004, S. 8–10
4 Wie Anm. 1, S. 21–23, sowie: Heinrich Christoph Affolter: Die Bauernhäuser des Kantons Bern: Das höhere Mittelland. Bern, 2001, S. 409–411
5 Zitiert nach Werner Stutz: Bahnhöfe der Schweiz. Zürich, 1983, S. 63
6 Dorothee Huber: «Das Bauwerk in der Landschaft» in: Die obere Hauensteinlinie –Bahnbauten seit 1853. Zürich, 2009, S. 9–16
7 Wie Anm. 5, S. 62
8 Wie Anm. 6
9 Die obere Hauensteinlinie – Bahnbauten seit 1853. Zürich, 2009
10 Denkmalpflege des Kantons Bern: Berichte 1979–2004, Gemeinden J–Z. Zürich, 2011, S. 183–186
11 Wie Anm. 1, S. 24–27
12 Insa: Inventar der neueren Schweizer Architektur 1850–1920. Hrsg. von der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte GSK. Bern, 1982–2004
13 Wie Anm. 6, S. 12
14 Wie Anm. 2
15 Michael Hanak: «Stadtentwicklung um den Bahnhof Aarau» in: Michael Hanak, Hannes Henz, Ruedi Weidmann: Bahnhof Aarau – Chronik eines Baudenkmals. Zürich, 2011, S. 61–93
16 Michael Hanak, Hannes Henz, Ruedi Weidmann: Bahnhof Aarau – Chronik eines Baudenkmals. Zürich, 2011