

Die Stationsbauten der Bodensee-Toggenburg-Bahn von Architekt Salomon Schlatter (1858-1992)

Autor(en): **Stutz, Werner**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Toggenburger Annalen : kulturelles Jahrbuch für das Toggenburg**

Band (Jahr): **6 (1979)**

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-883763>

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.

Die Stationsbauten der Bodensee-Toggenburg-Bahn von Architekt Salomon Schlatter (1858–1922)

von Dr. Werner Stutz, Ottikon ZH

Am 3. Oktober 1910 eröffnete die Bodensee-Toggenburg-Bahn die Strecke Romanshorn — St. Gallen — Wattwil und am 1. Oktober 1912 den Abschnitt Ebnat-Kappel — Nesslau-Neu St. Johann. 1908 war der St. Galler Architekt Salomon Schlatter beauftragt worden, die Hochbauten auf den Stationen zwischen Romanshorn — St. Gallen — Wattwil zu entwerfen. Das Hochbaubüro der Bahngesellschaft nahm die Detailplanung und Ausführung 1910 vor. Auf den Gemeinschaftsstationen Wattwil, Ebnat-Kappel und Lichtensteig war die Erstellung der Hochbauten Sache der Schweizerischen Bundesbahnen. Schon 1911 fanden Salomon Schlatters Bahnhofentwürfe grossen Beifall in der Fachpresse, weil ihm dabei eine gute Synthese von moderner Zweckarchitektur und traditionellem Bauen gelungen war.

Der Architekt Salomon Schlatter

Der bekannte St. Galler Kirchenbauer August Hardegger (1858-1927) leitete seinen Nachruf auf Salomon Schlatter in der Schweizerischen Bauzeitung mit folgenden Worten ein: «Mit dem am 2. März 1922 verstorbenen Architekten Salomon Schlatter ist ein Stiller aus der Gilde der Baubeflissenen dahingegangen. Sein Name ist weder als Sieger bei grossen und kleinen Wettbewerben genannt worden, noch war es ihm vergönnt, die Spuren seines Erdendaseins in irgend einem grösseren monumentalen Bauwerk der Nachwelt zu dokumentieren. Und dennoch



Abb. 1 Station Wittenbach

war Salomon Schlatter ein Architekt in des Wortes vollster Bedeutung . . .»

In der Tat liegt das Hauptverdienst dieses gelehrten Zimmermanns, der aus familiären Gründen nur ein Semester am Zürcher Polytechnikum studieren und später wegen seinem schlechten Gesundheitszustand die väterliche Zimmerei nicht weiterführen konnte, nicht in seiner praktischen Tätigkeit als Architekt. Er baute zwar 1915 die Anstalt «Langhalde» bei Abtwil, das Landhaus «Fraefel» in Mörschwil und einige Wohnhäuser in der Stadt St. Gallen, doch seine Stärke war die Erforschung der lokalen Baugeschichte, die Volkskunde und die Bauernhausforschung. Die St. Galler lernten ihn auch als eifrigen und hartnäckigen Kämpfer für die Anliegen der Heimatschutzbewegung sowie als Förderer des «bodenständigen» Bauens kennen.

Seine Artikel in der Zeitschrift «Heimatschutz» und im St. Galler Tagblatt brachten dem Leser nicht nur historisch bedeutende Bauwerke der Ostschweiz näher, sondern waren auch voll von Appellen für humanere Wohnverhältnisse in St. Gallen und für die Erhaltung von Bauten, die der rasanten Stadtentwicklung nach der Jahrhundertwende zum Opfer fallen sollten. Die volkskundlichen Aufsätze im «Schweiz. Archiv für Volkskunde» und in der St. Galler Schreibmappe, die Beiträge im Appenzeller Kalender, wo er z. B. den Kirchenbauer Johann Ulrich Grubenmann vorstellte, und vor allem seine Bauernhausforschungsergebnisse, die er unter dem Titel «Unsere Heimstätten, wie sie waren und wurden» (1909) und «Von alten Häusern und ihrem Schmuck» (1910) herausgab, machten ihn über die Grenzen der Ostschweiz hinaus bekannt. Der Schweizerische Ingenieur- und Architekten-Verein übertrug ihm nicht von unge-

fähr die Redaktion des 3. Bandes des Sammelwerkes «Das Bürgerhaus der Schweiz» (1913), wo die Bauten der Kantone St. Gallen und Appenzell vorgestellt wurden. Die Veröffentlichung seines Hauptwerkes «Die Baudenkmäler der Stadt St. Gallen», das Schlatter zusammen mit Traugott Schiess und August Hardegger verfasste, erlebte er nicht mehr. Vor seinem Tode beschäftigte ihn übrigens noch ein Modell vom Stadtbild St. Gallens am Ende des 16. Jahrhunderts. Salomon Schlatter war damals wohl einer der besten Kenner der Ostschweizer Architektur, «ein milder Kritiker und lebendiger Schauer der heimatlichen und seelischen Schönheiten aus Vergangenheit und Gegenwart», und deshalb besonders geeignet, bei den Bahnhöfen der Bodensee-Toggenburg-Bahn die verkehrstechnischen Anforderungen (Betriebsabläufe, Verkehrserwartung und Publikumsbedürfnisse) mit dem Wunsche der Bahngesellschaft, die Bauart «dem Charakter der zu durchfahrenden Gegenden anzupassen», in Einklang zu bringen.

Der Landbahnhof: Anpassung an die lokale Bautradition oder spezifische Bahnhofarchitektur

Der Wunsch der Bodensee-Toggenburg-Bahn, die Bahnhöfe der lokalen Bauweise anzupassen, ist nichts aussergewöhnliches, denn seit den 1840er Jahren diskutierte man nicht nur unter Schweizer Architekten über die adäquate Aus-



Abb. 2 Station Mogelsberg



Abb. 3 Stationsgebäude in Schachen

drucksform eines Bahnhofgebäudes, d. h. welche Formen und Materialien bei dieser Bauaufgabe Verwendung finden sollten. Sollte ein Bahnhof in erster Linie seine Zweckbestimmung zum Ausdruck bringen und sich so von den Bauten der Umgebung unterscheiden, oder sich den bestehenden Bauten anpassen gleichsam als

Zeichen für die Wertschätzung der hergebrachten Bautradition? Vor allem bei ländlichen Bahnstationen setzte sich schon früh meist letztere Meinung durch. Der bedeutende St. Galler Neugotiker Johann Georg Müller (1822-1849) schrieb 1846 im Erläuterungsbericht zu seinen Hochbauentwürfen für eine Eisenbahn von Zü-



Abb. 4 Stationsgebäude in Herisau

rich nach dem Bodensee: «Eine jede Bahnlinie sollte in ihren Gebäulichkeiten einen veredelten Ausdruck der im Lande üblichen Bauweise enthalten... So wird neben der Befriedigung der praktischen Bedürfnisse... auch vorteilhaft auf die Wiederbelebung einer nationalen Bauweise im Volk hingewirkt.» Dieselbe Absicht verfolgten der Verwaltungsrat der St. Galler-Appenzeller-Bahn, als er 1853 von seinem Bahnarchitekten forderte, «die Aufnahmegebäude in der Regel der landesüblichen, wohlgefeilten Bauart... anzupassen» und z. B. auch Ludwig Maring (1820-1893), Architekt der Schweiz. Centralbahn, mit seinen Bahnhöfen auf den Zwischenstationen der Linie Bern-Thun (1859). Es war die Zeit, da viele Schweizer Architekten, allen voran J. G. Müller und die Berner Karl Adolf von Graffenrieth (1801—1850) und Ludwig von Stürler (1805—1891), das Gebirgshaus, das sogenannte «Schweizer Haus», im Ausland oft auch als «Swiss Chalet» bezeichnet, wiederentdeckten und dessen Bauart zu propagieren begannen. Man kann sie als Wegbereiter der Bauernhausforschung und als erste Heimatschützer betrachten. Der «Schweizer Holzstil» kam in Mode. Die Chaletbahnhöfe der Rhätischen Bahn auf der Linie Landquart — Davos (1890) sind nur ein Beispiel dafür, dass die Bahnarchitekten auch Jahrzehnte später dieser alten Forderung treu blieben. 1905 konstituierte sich die Schweizerische Vereinigung für Heimatschutz. Gleichzeitig begannen sich die Einflüsse des englischen Landhauses, der skandinavischen Holzbaukunst und die Gedanken des Berliners Hermann Muthesius (1861-1927) in der Schweiz auszuwirken: Der Rückgriff auf die lokale Bautradition wurde erneut populär. Aber man wollte jetzt nicht mehr nur Chalets kopieren, sondern etwa Kirchen, Schul- und Wohnhäuser nach dem Grundsatz von Materialgerechtigkeit und im Sinne des neuen

Funktionalismus und der heimischen Handwerkskunst differenziert, z. B. innerschweizerisch, bündnerisch oder eben wie Salomon Schlatter mit seinen Bahnhöfen thurgauisch oder toggenburgisch bauen. Solche Bestrebungen lassen sich heute mit dem Begriffe «nationale Romantik» fassen.

Salomon Schlatters neue Wege im Bahnhofbau

Schlatter entwarf nicht, wie es sonst allgemein üblich war, einheitliche, aber verschieden grosse Typen von Stationsgebäuden, die dann auf der ganzen Strecke je nach Bedeutung der Station aufgestellt wurden, sondern versuchte, der Verschiedenartigkeit der regionalen Bauepflogenheiten und der Siedlungsgeographie, die die Bahn durchfahren sollte, immer wieder neu Rechnung zu tragen.

Auf jenem Teil der Thurgauerstrecke (Romanshorn — Wittenbach), der noch vorwiegend von der Landwirtschaft geprägt war, in Steinebrunn, Muolen, Häggenschwil und Wittenbach, plante er z. B. die Stationsgebäude nach dem Vorbilde des Thurgauer Riegelhauses, variierte aber Dachform und Fensteranordnung, damit der Reisende diese vier rasch aufeinanderfolgenden Bahnhöfe unterscheiden konnte (Abb. 1). Bei den beiden ländlichen Toggenburgerstationen Mogelsberg und Brunnadern-Neckertal und im appenzellischen Schachen wurde ebenfalls die regionale Konstruktionsart übernommen (Abb. 2 und 3). Um dem Vorwurf entgegenzuwirken, er habe bei diesen Landbahnhöfen nur die Bauernhäuser der Nachbarschaft kopiert, verzichtete Schlatter bewusst auf das, was unter



Abb. 5 Bahnhofgebäude St. Gallen—Haggen

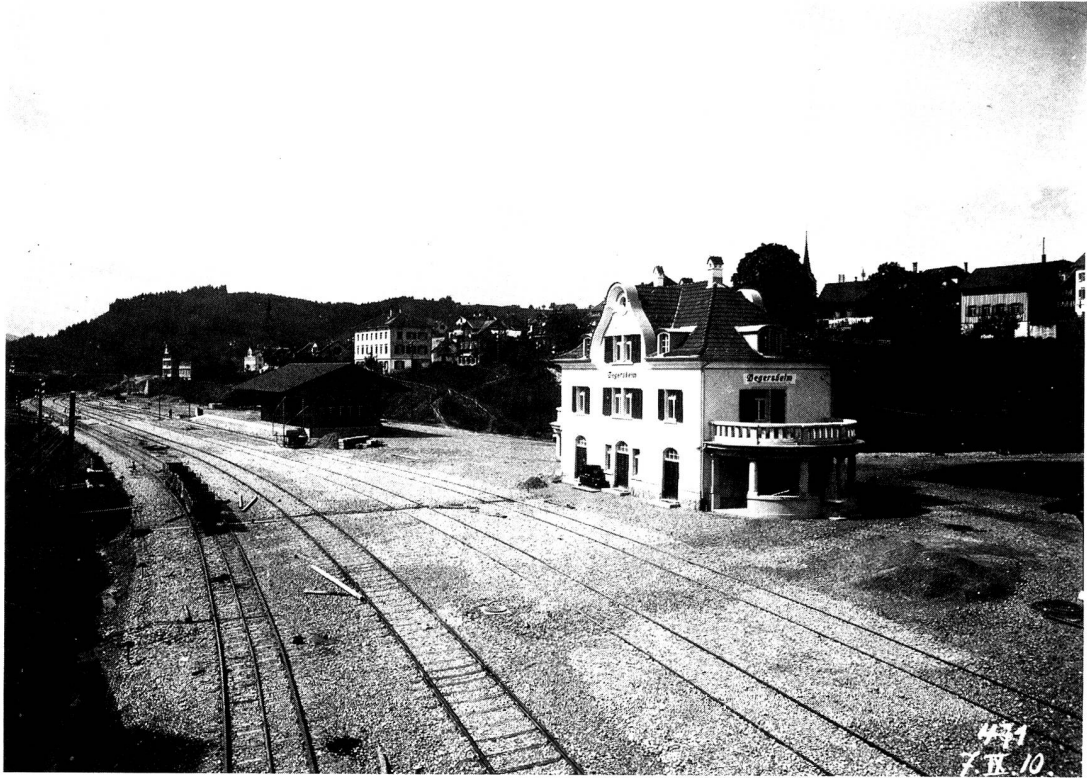


Abb. 6 Stationsgebäude in Degersheim



Abb. 7 Stationsgebäude Lichtensteig

dem Begriff «Intimitäten des Privathauses» zu fassen ist, nämlich auf Lauben, Freitreppenaufgänge und Balkone, und schrieb dazu in der 1911 vom St. Gallischen Ingenieur- und Architekten-Verein herausgegebenen Denkschrift über die Eröffnung der Bahnlinie: «Für die Charakterisierung der Bauten der Bahnhöfe sorgen ja alle bahndienstlichen Notwendigkeiten

genügend: die ganze Umgebung mit ihren Geleisen, Rampen, Signalen sowie der Verkehr der Züge selbst.»

Dort, wo die Bahn «ganz- und halbstädtisches Industrie- und Handelsgebiet» durchzog, auf den Stationen Herisau, Degersheim und St. Gallen-Haggen, suchte Schlatter die Architektur auf die Fabrikantenhäuser des 18. Jahrhunderts



Abb. 8 Stationsgebäude Nesslau–Neu St. Johann

abzustimmen (Abb. 4-6). Auf der Thurgauerseite, in Roggwil-Berg und Neukirch-Egnach, lagen ähnlich gestaltete Stationsgebäude auf der Hand, weil dort die Landhäuser, die die reichen St. Galler und Konstanzer Bürger im 18. Jahrhundert gebaut hatten, formal mit jenen der Fabrikherren verwandt sind. Gleich wie bei den Landbahnhöfen sollten auch hier verschiedenartige Giebel- und Dachformen eine Uniformität der Bahnhofarchitektur vermeiden helfen.

Wir wissen, dass die Schweizerischen Bundesbahnen das Stationsgebäude in Lichtensteig nach ersten Skizzen von Salomon Schlatter erbauten (Abb. 7), unsicher aber ist sein Mitwirken bei den 1912 eingeweihten Bahnhöfen von Krummenau und Nesslau-Neu St. Johann, doch führte man beide in seinem Geiste, individuelles Anpassen an die lokale Bautradition, aus (Abb. 8).

Salomon Schlatter hat mit seinen Entwürfen einen nicht unbedeutenden Beitrag zum Bauen im Sinne der «nationalen Romantik» und des Heimatstiles geliefert und auf die damals noch immer diskutierte Frage, ob Bahnhofarchitektur der Umgebung anzupassen sei oder nicht, eine Antwort gegeben, die den Beifall der Fachkreise hervorrief. Ausser etwa der Berner Karl Indermühle (1855-1933), Architekt des «Dörflis» an der Landesausstellung von 1914, mit seinen Bahnhöfen der Solothurn-Zollikofen-Bern-Bahn (1916-1918), folgte kaum einer dem Beispiel von Salomon Schlatter. Die Chur-Arosa-Bahn z. B. bevorzugte 1914 noch immer den traditionellen Chalettypus und bald kam auch die Zeit, wo der Bau von «uniformen Schachteln» auf Bahnstationen eine Selbstverständlichkeit war.

Bildlegenden

Abb. 1 **Station Wittenbach**, in gleicher Weise wie der Bahnhof in Steinebrunn gebaut, abgebrochen 1978. Die beiden anderen ländlichen Stationsgebäude der Thurgauerstrecke, Häggenschwil-Winden und Muolen, unterscheiden sich von diesen beiden durch ihr geschweiftes Sattel-

dach mit Dachhäuschen und regelmässige Verteilung der Fenster mit Schlagladen. 1943 Renovation in Häggenschwil-Winden, 1945 in Wittenbach, 1958 Umbau und Renovation in Muolen.

Abb. 2 **Station Mogelsberg**. Dasselbe Stationsgebäude findet sich in Brunnadern-Neckertal. Salomon Schlatter wählte hier den «landesüblichen Ständerbau mit etwas farbiger Behandlung der Fensterpartien». Wie bei allen kleineren Zwischenstationen wurde hier der Güterschuppen angebaut. 1922 Anbauten und 1955 Umbau mit Renovation in Brunnadern-Neckertal, 1956/57 Umbau mit Renovation in Mogelsberg.

Abb. 3 **Stationsgebäude in Schachen**. Diese einzige kleinere Appenzellerstation «erhielt den in jener Gegend besonders häufigen Schindelschirm». Salomon Schlatter verzichtete hier auf den Bau von Dachhäuschen, schuf aber auf der Seite eine Art von kleinem «Sommerwartaal». 1957 durchgreifender Umbau mit Renovation.

Abb. 4 **Stationsgebäude Herisau** mit mächtigem Appenzeller Dachgiebel. Grösster durch die Bodensee-Toggenburg-Bahn erbauter Bahnhof mit Büro, Post, Gepäckraum, Schalterhalle, zwei Wartsälen und Restaurant im Aufnahmegebäude. Formales Vorbild waren die lokalen Fabrikantenhäuser des 18. Jahrhunderts. 1911, 1926, 1935/36, 1943 und 1952-1954 Umbauten. 1960 Neubau.

Abb. 5 Das **Bahnhofgebäude St. Gallen-Haggen**, früher Haggen-Bruggen genannt, stellt in bezug auf die Formensprache und das Raumprogramm eine Reduktion von jenem in Herisau dar. 1954 Renovation.

Abb. 6 Das **Stationsgebäude in Degersheim** entspricht dem in St. Gallen-Haggen erbauten Typus, unterscheidet sich aber von diesem in Dach- und Giebelform sowie in der Gestaltung der Veranda. Eine weitere formale Abwandlung dieses Typus zeigen die Bahnhöfe in Roggwil-Berg und Neukirch-Egnach. 1949 und 1955 Umbauten und Renovation in Degersheim, 1956 bis 1957 in Neukirch-Egnach und Roggwil-Berg.

Abb. 7 **Stationsgebäude Lichtensteig** als Inselbahnhof und Gemeinschaftsstation von Heinrich Ditscher, Hochbauchef des SBB-Kreises III, nach Ideen von Salomon Schlatter erbaut. Die Formenverwandtschaft mit den Stationsbauten der Bodensee-Toggenburg-Bahn in «ganz- und halbstädtischem Industrie- und Handelsgebiet» ist offensichtlich.

Abb. 8 Das **Stationsgebäude Nesslerau-Neu St. Johann** wurde 1912 in Betrieb genommen. Dieser Kreuzgiebelbau mit heimischer Ständerkonstruktion und Schindelschirm zeigt wie der Bahnhof in Krummenau eine weitere Interpretationsmöglichkeit des Toggenburger Bauernhauses. 1920 Erweiterung, 1946 und 1950 Umbau sowie 1951/52 Renovation in Nesslerau-Neu St. Johann, 1955 Umbau und Renovation in Krummenau.

Abb. 9 Der **Bahnhof Wattwil**, 1911 von den schweizerischen Bundesbahnen gebaut, trägt wie Lichtensteig appenzellisch-toggenburgisches Ge-

präge. Das Baumotiv der geschweiften Quergiebel, das zwar hierzulande verbreitet war, aber ursprünglich aus dem Tirol stammen dürfte (Inntal, sog. Senter-Giebel), prägt hier Platz- und Perronseite des langegezogenen Steingebäudes.

Quellen und Literatur

- *Denkschrift Bodensee-Toggenburg-Zürichsee-Bahn, hrsg. vom St. Gallischen Ingenieur- und Architekten-Verein, St. Gallen (1911).*
- *Kesselring, Walter, Fünfzig Jahre Bodensee-Toggenburg-Bahn und Rickenbahn, 1910—1960, Denkschrift, St. Gallen (1960), S. 94—97 und S. 132 bis 131.*
- *Schweizerische Bauzeitung, LVIII (1911), S. 129 bis 131 mit Tafeln, LXXIX (1922), S. 154—156.*
- *Steiger, Eric A., Salomon Schlatter, eine Monographie in: Neujahrsblatt vom historischen Verein St. Gallen, Jahrgang 1946.*
- *Stutz, Werner, Bahnhöfe der Schweiz, Zürich (1976), S. 82f und S. 234—236.*



Abb. 9 Stationsgebäude in Wattwil (SBB)

