

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: 9 (2003)

Vorwort: Préface du volume 9 = Vorwort für Band 9

Autor: Raemy-Berthod, Catherine / Affolter, Claudio / Nussbaumer, Reto

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: 25.02.2026

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

Préface du volume 9 / Vorwort für Band 9



Fig. 1 Sion. Scène de la vie quotidienne sur le Grand-Pont devant la grenette, construite entre 1866 et 1869 par Emile Vuilloud pour la Municipalité et la Bourgeoisie. (Archives fédérales des monuments historiques, Berne, collection Wehrli.)

Sion

Vers 1830, Sion est une petite ville fortifiée, sans faubourg, à laquelle son enceinte et ses châteaux confèrent une silhouette encore très médiévale. Dans le deuxième tiers du XIX^e siècle, la modernisation de la voirie, l'arrivée du chemin de fer, des mesures de salubrité publique entraînent le démantèlement progressif des fortifications, le percement de la rue de Lausanne, la création de la place de la Planta, de l'avenue de la Gare, etc. Bien que désenclavée, la ville reste circonscrite, pour plusieurs décennies encore, à la lisière de ses anciens murs, à l'image de l'économie valaisanne qui attend le tournant du XX^e siècle pour prendre son envol. Dès 1866, une bonne partie des ressources cantonales et communales est consacrée à la première correction du Rhône et à l'assainissement de la plaine, qui permettra de gagner de vastes surfaces cultivables.

La capitale du Valais est boudée par la grande industrie qui s'installe à Monthey, Chippis ou Viège et par le tourisme, qui lui préfère les zones d'altitude. Son développement, à partir de 1890, est lié à la vitalité du secteur arboricole et viticole, à sa fonction de chef-lieu consacrée par la construction d'édifices publics, et à son rôle de centre régional. Des ressortissants suisses ou étrangers, surtout actifs dans les arts et métiers et le commerce, viennent compléter la population de souche, dont la majorité tire ses revenus de l'agriculture.

La ville s'étend dès lors rapidement en direction de la campagne, qui offre des terrains plats à l'ouest

et au sud et des coteaux bien exposés au nord. La taille de l'espace disponible encourage un habitat dispersé, où cohabitent des édifices très divers (bâtiments publics, immeubles locatifs, maisons individuelles, granges-écuries, pressoirs, ateliers, etc.). Les autorités sédunoises tentent de contrôler la croissance urbaine avec l'adoption d'un règlement des constructions en 1894, suivi d'un plan d'extension en 1897. Un quartier, spécifiquement réservé aux paysans, est créé en 1908.

Tandis que la population passe de 3000 à 8000 personnes, la surface de la ville est multipliée par cinq entre 1850 et 1930. La dispersion dans le territoire des bâtiments édifiés pendant cette période, leur gabarit modeste, leur architecture souvent mal considérée, les a rendus particulièrement sensibles à la pression immobilière dans la deuxième partie du XX^e siècle. Aujourd'hui, la moitié de ce patrimoine a disparu.

Catherine Raemy-Berthod

Solothurn

Dreizehn Jahre nach Erscheinen des INSA Grenchen und drei Jahre nach INSA Olten liegt nun auch das Inventar von Solothurn vor. Damit sind die Architektur und der Städtebau für die Zeitspanne von 1850 bis 1920 in den drei grössten Städten des Kantons Solothurn erforscht und dokumentiert worden.

Die Ambassadorsstadt wandelte sich im 19. Jahrhundert in eine moderne Industrie- und Kulturstadt, deren Einwohnerzahl zwischen 1850 und 1920 von 5370 auf 13065 markant anstieg. Die barocken Schanzen der Hauptstadt wurden zwischen 1835 und 1880 fast vollständig abgebrochen. Einzige die St. Ursenbastion und die Halbbastion beim Krummturm blieben erhalten. Die Altstadt von Solothurn erlebte im Unterschied zu den Städten Grenchen und Olten im 19. Jahrhundert keine grundlegende bauliche Erneuerung. Politiker und Architekten suchten nach 1870 neue Nutzungen für die markanten Baukomplexe wie Ambassadorshof, Franziskanerkloster, Jesuitenkollegium und Stiftsbauten.

Die grossen Veränderungen erfolgten ausserhalb, in den neuen Quartieren Westring und Neu-Solothurn. Mit dem Bau des ersten Bahnhofs 1857 entstand ein neues zusammenhängendes Wohn- und Geschäftsviertel zwischen Westbahnhof und Amtshausplatz, das formal an Arnold Bürklis Generalplan für die Bahnhofstrasse in Zürich erinnert. Der zweite Bahnhof rechts der Aare sorgte für einen zusätzlichen Orientierungspunkt im erweiterten



Abb. 2 Solothurn. Amthausplatz um 1900. Das Amthaus von 1868 beherrscht den um 1860 realisierten Platz zwischen Bieltor und Bahnhofstrasse. (Postkarte Photoglob, Kantonale Denkmalpflege Solothurn.)



Abb. 3 Stans. Dorfplatz mit Winkelrieddenkmal und -brunnen. Die anonyme Zeichnung um 1900 zeigt das ländlich-städtische Stans mit Bäuerinnen und Bürgern, Touristen und Militaristen. (Sammlung Ludwig Kayser, Stans.)

Planungsnetz. Indem die (West-)Bahnhofstrasse links der Aare mit der (Haupt-)Bahnhofstrasse rechts der Aare eine «Konkurrenz» bekam, verlor die ältere Geschäftsstrasse zunehmend an Bedeutung. Zwischen Hauptbahnhof und Aare entstand das Quartier Neu-Solothurn, das vor allem die Handschrift des bekannten Wiener Architekten Leopold Fein trägt. Entstanden ist ein formal und soziologisch lebendiges Bahnhofquartier, das 1912 von einer gut durchmischten Gesellschaft aus Kaufleuten und Fabrikdirektoren einerseits, Handwerkern und Bahnangestellten anderseits bewohnt wurde.

Um 1900 entstand schliesslich der grosszügig konzipierte Stadtpark mit diversen Kulturbauten. Was sich die Solothurner damals leisteten, ist national am ehesten mit Winterthur vergleichbar. Repräsentative Kulturbauten in einem grosszügigen Stadtpark und aufgereiht an einer Ringstrasse – das verbindet Solothurn letztlich auch mit der grossartigen Stadterweiterung der 1860er Jahre in Wien.

Claudio Affolter

Stans

Das Dorf am Stanserhorn ist der vierte Inner-schweizer Kantonshauptort, der Aufnahme im INSA findet. Er ist der kleinste der vier Flecken und zugleich der kleinste behandelte Ort innerhalb der gesamten INSA-Reihe.

1713 zerstörte ein Dorfbrand beinahe ganz Stans: Der Wiederaufbau geschah geordnet nach Plänen von auswärtigen Stadtwerkmeistern. Stans kam so zur heute noch bestehenden, national bedeutenden barocken Dorfplatzanlage. Diese eigentliche städtebauliche Geste blieb jedoch ohne grösseres Echo – die weitere Dorfentwicklung vollzog sich gemächlich.

Im Anschluss an den Franzoseneinfall von 1798 nahm die Bautätigkeit noch einmal zu, doch wurden damals hauptsächlich die Heimwesen im Stanser Umfeld ein Raub der Flammen und in der Folge neu aufgebaut. Auch nach der Gründung des Bundesstaates in der Mitte des 19. Jahrhunderts änderte sich wenig an dieser beschaulichen Entwicklung, die unter anderem im Fehlen einer Industrie begründet lag – noch bis ins 20. Jahrhundert hinein konnte sich Stans als Luftkurort anpreisen, obwohl die sonst geforderte Höhenlage fehlt.

Genussreiche Höhenlage bietet Stans jedoch auch auf seinem Hausberg, dem Stanserhorn. Ab 1893 war der Gipfel mit einer Bahn erreichbar und ein Hotel bot den Touristen die nötige Unterkunft. Gebaut wurde dieses touristische Gesamtangebot – inklusive der Zubringerbahn von der Dampfschiffstation Stansstad nach Stans – von den Obwaldner Unternehmern und Hotelkönigen Franz Josef Bucher-Durrer und Josef Durrer-Gasser, die sich bereits mit der touristischen Erschliessung des Bürgenstocks einen Namen gemacht hatten.

Im Gebiet der Talstation der Stanserhorn-Bahn, die am damaligen westlichen, wenig definierten

Siedlungsrand von Stans lag, entstand so ein kleines touristisches Zentrum mit Hotelbauten, und die Stansstaderstrasse entwickelte sich in relativ kurzer Zeit von der kleinen Landstrasse zur Geschäftsstrasse mit Wohn- und Gewerbebauten. Auch die zwei weiteren Ausfallstrassen nach Buochs und Engelberg wurden um die Jahrhundertwende und zu Beginn des 20. Jahrhunderts nach und nach bebaut, doch blieb eine eigentliche Verstädtierung des Fleckens aus – diese wird bis auf den heutigen Tag auch gar nicht angestrebt. Und dennoch behauptete sich Stans als kultureller Mittelpunkt des Kantons. Zudem etablierte sich Stans mit dem während der INSA-Zeit eröffneten und ständig erweiterten Kollegium St. Fidelis, dem Kapuzinerkloster sowie dem Frauenkloster St. Klara und dessen Mädcheninstitut als pädagogisches Zentrum Nidwaldens.

Reto Nussbaumer

Thun

Für die Thuner Stadtentwicklung im 19. Jahrhundert waren zwei Ereignisse von grundlegender Bedeutung: 1818 wurde die Stadt von der Tagsatzung als Standort der Eidgenössischen Militärschule bestimmt und fast gleichzeitig entdeckten englische Touristen die prächtig vor der Alpenkulisse gelegene Thuner Vorstadt Hofstetten als angenehmen Ort für die Sommerfrische. Militär und Fremdenverkehr lieferten, obwohl sie anfänglich für die städtische Ökonomie eher unbedeutend waren, bald wichtige Anreize für das wirtschaftliche Leben. Zu erwähnen sind insbesondere der Bau der Eisenbahnlinie Bern–Thun 1859 sowie die Gründung der Eidgenössischen Betriebe (ab 1861) und ihrer privaten Zulieferfirmen.

Tourismus, Verkehr, Militär und Industrie bildeten nicht nur die vier Eckpfeiler der Thuner Wirtschaft, sondern sie prägten durch ihre anspruchsvollen Grossbauten auch das architektonische Gesicht der Stadt: In Hofstetten, das offiziell erst 1913 mit der Stadt vereinigt wurde, entstand zwischen den 1830er Jahren und 1914 ein Hotelquartier mit noblen Repräsentationsbauten in grosszügigen Parkanlagen sowie mit chaletartigen Souvenirpavillons und Cafés; im Westquartier bildete sich mit der Kaserne, zahlreichen Nebengebäuden, eigenen Werkstätten und dem Truppenübungs-gelände ein eigentlicher Militärbezirk; zwischen Bahnlinie und Aare kam es zu einer bedeutenden Industrie- und Gewerbezone mit grossen Hallen, Gas- und Elektrizitätswerk sowie Anschlussgeleisen an die Bahn.



Abb. 4 Thun. Aufnahmegebäude des ersten Thuner Bahnhofes, erbaut 1859 von Ludwig Rudolf Maring. Blick vom Bahnhofplatz auf die Schalterhalle. (Kantonale Denkmalpflege Bern.)

Die durch die Entwicklung im Gastgewerbe und in der Industrie geschaffenen Arbeitsplätze kamen nicht nur den Einheimischen zugute: Die Stadt gewann zwischen 1850 und 1910 fast zehntausend Einwohner. Dies führte zum Bau neuer Wohnviertel ausserhalb der Altstadt. Im Westquartier und in den später mit der Stadt vereinigten Gemeinden Goldwil und Strättligen entstanden zahlreiche, meist bescheidene Wohnhäuser und im Seefeld über einem fächerförmigen Strassenraster ein gehobenes Villenquartier. Während die Repräsentationsbauten der Hotellerie, der Industrie und der Armee teilweise von namhaften Architekten erstellt wurden und stilistisch gesehen als fortschrittlich gelten können, war der Wohnbau im Allgemeinen anonym und traditionsverbunden. Noch Anfang des 20. Jahrhunderts dominierten spätklassizistische Satteldachbauten mit traufseitigen Lauben und historistische Baumeisterhäuser mit vorfabrizierten Kunststeinelementen das Erscheinungsbild der vorstädtischen Wohnquartiere. Eingestreut finden sich aber auch von renommierten lokalen Architekten entworfene und sorgfältig durchgestaltete romantisierende Villen aus der Zeit um 1900 und ab etwa 1910 zahlreiche, in Anlehnung an das spätbarocke Berner Landhaus konzipierte Heimatstilbauten.

Ursula Maurer und Daniel Wolf

Vevey

Au début du XIX^e siècle, Vevey est une ville qui jouit d'une importante activité commerciale et artisanale. Deuxième ville du canton après Lausanne, elle possède pourtant un territoire exigu. La ville médiévale occupe l'ensemble du littoral communal. Les possibilités d'extension urbaine se limitent aux terrains situés immédiatement au nord de celle-ci où, en 1858–1860, les Veveysans tentent, avec ténacité mais en vain, d'obtenir que soit édifiée la gare que la compagnie ferroviaire envisageait d'installer sur la commune voisine de Corsier. L'emplacement finalement choisi, situé immédiatement à l'est de la Veveyse, est le résultat d'un compromis. Il entraîne la construction de l'actuelle rue de la Gare; ouverte à la circulation en 1887, celle-ci achève le contournement de la ville ancienne dont la réalisation avait débuté dans les années 1840.

De nombreuses industries, actives essentiellement dans le domaine alimentaire, à l'image de Nestlé et des chocolatiers Peter et Cailler, prennent leur essor au cours de la seconde moitié du siècle. Plusieurs manufactures de cigares occupent un nombre important d'ouvriers. Ces établissements se situent principalement aux abords de la Veveyse qui fait office de frontière communale jusqu'en 1892, date à laquelle la partie inférieure de Corsier est rattachée à Vevey à la demande de ses habitants. Considéré comme le faubourg de la ville, ce secteur avait connu un développement économique similaire à celle-ci. Cette «annexion» reçoit un accueil favorable de la part des Veveysans dans la mesure où elle offre de nouvelles possibilités d'extension urbaine. Les vastes terrains non encore construits de Plan-Dessus et Plan-Dessous sont rapidement viabilisés pour accueillir maisons de rapport, ateliers et petites industries.

Avec l'inauguration de l'Hôtel des Trois Couronnes en 1842, la ville, qui bénéficiait d'une longue tradition d'accueil liée au commerce, s'ouvre au tourisme moderne. D'autres hôtels sont ensuite



Fig. 5 Vevey. La Grande Place de Vevey et sa grenette un jour de marché en 1908. (Archives fédérales des monuments historiques, Berne, collection Wehrli.)

édifiés le long des quais construits non sans difficultés dès 1860 grâce à l'action conjointe des autorités communales et de mécènes. L'aménagement du rivage est complété en 1933 par la création d'un port de plaisance. Le front de lac n'est toutefois pas uniquement dédié à la villégiature; le long du quai Perdonnet, les hôtels côtoient des établissements industriels et des ateliers, et la promenade du Rivage jouxte la très importante manufacture de cigares Ormond. Si ce voisinage témoigne de la diversité des activités de la ville, il est aussi source de conflit entre les industriels et les milieux touristiques.

Joëlle Neuenschwander Feihl