

Vorwort für Band 8

Autor(en): **Röllin, Peter / Studer, Daniel / Müller, Thomas**

Objekttyp: **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): **8 (1996)**

PDF erstellt am: **22.05.2024**

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 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.

Vorwort für Band 8



Abb. 1 St. Gallen. Aquatinta von Johann Baptist Isenring (1796–1860), 1856. Ansicht der Stadt vom Rosenberg aus mit dem neuen Bahnhof. Vgl. Panoramadarstellung von F. Graf, um 1887, Abb. 71.

St. Gallen

Die in einem engen Tal gelegene Stadt zählt mit einer Höhenlage zwischen 670 und 750 m ü.M. zu den höchsten Städten in Europa. Bedingt durch die bereits im Mittelalter erfolgte Ausrichtung auf die Textilindustrie (Leinwandgewerbe), wurde im 18. Jahrhundert hauptsächlich Mousselineweberei betrieben, die ihre Fortsetzung in der Stickerei fand. Im 19. Jahrhundert erlebte die frühindustrialisierte Handelsstadt einen markanten Bevölkerungsanstieg, welcher zur Anlage neuer Quartiere ausserhalb der Mauern aber auch zu einigen herausragenden Einzelbauten innerhalb des einstigen Befestigungsringes führte. Aus der im Mittelalter nördlich des Klosters entstandenen Siedlung – die Struktur des nierenförmigen Grundrisses der Altstadt ist noch heute klar erkennbar – entwickelte sich eine dem längsgerichteten Talboden folgende Stadtsiedlung. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts wurden vor allem westlich der Altstadt neue Quartiere geplant, und es kam zum Bau des ersten Bahnhofs. Diese Standortwahl – einige hundert Meter westlich der Altstadt – kann als wichtigste städtebauliche Weichenstellung des 19. Jahrhunderts bezeichnet werden. In schneller Folge entstand so ein Handelsviertel mit Banken, Versicherung, Post und zahlreichen Geschäftshäusern. In Abhängigkeit von der alles beherrschenden Stickereiindustrie entwickelte sich in St. Gallen ein eigentlicher Geschäftshautypus, dem überregionale Bedeutung zukommt. Der Stickereiboom erfasste auch die östlich und westlich angrenzenden Gemeinden Tablat und Straubenzell. Das führte dort zu einem

aussergewöhnlich starken Bevölkerungszuwachs und einer entsprechenden Bautätigkeit. Zudem errichteten viele Stickereiunternehmen ihren Produktionsstandort in diesen Aussengemeinden. 1918 kam es schliesslich zur Vereinigung der Stadtgemeinde mit Tablat und Straubenzell, womit St. Gallen seine noch heute gültigen Grenzen erhielt.

Sarnen

Der in eine voralpine Umgebung eingebettete Obwaldner Hauptort erlebte zwischen 1850 und 1920 eine langsame, aber stetige Bevölkerungs- und Siedlungsentwicklung. Durch den Bau von Brünigstrasse (1857–1860) und Brünigbahn (1886–1888) wurde der ländliche Flecken ans Verkehrsnetz des Schweizer Mittellandes angeschlossen. Der aufblühende Tourismus förderte die Entstehung zahlreicher Gaststätten und führte zur Verbesserung der technischen Infrastruktur. So waren die Umleitung der Melchaa in den Sarnersee (1878–1880) und die Sarneraa (1881–1882) für die überschwemmungsgefährdete Siedlung von grosser Bedeutung. Zwei Industrieprodukte, Parkett und Strohhut, erlangten eine wichtige wirtschaftliche Funktion. Die Strohhutfabrik wuchs zum zeitweilig grössten Arbeitgeber im Kanton. Zwischen Dorf und See entstand mit den verschiedenen Kollegiumsbauten ein eigentlicher Bildungsbezirk von weitreichender Ausstrahlung. Nach 1900 setzten öffentliche Bauten neue Akzente. Trotz grosszügiger Planungsansätze um 1910 verlief die Bautätigkeit im und ausserhalb des historischen Siedlungsgebietes über die INSA-Periode hinaus eher gemächlich.

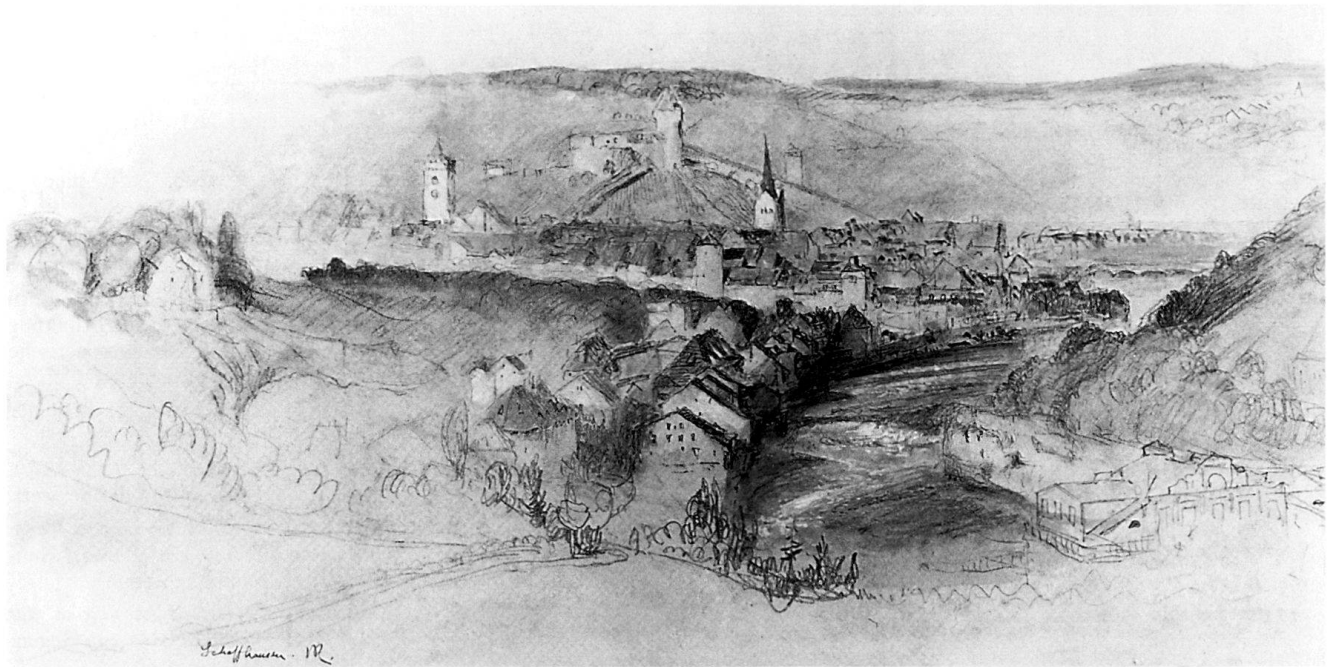


Abb. 2 Schaffhausen. Aquarellierte Zeichnung von John Ruskin (1819–1900), um 1859. Ansicht von Westen, mit Rhein und Mühlenquartier; rechts die Villa Charlottenfels. Leicestershire Museums and Art Galleries.

Schaffhausen

In der Rheinsiedlung Schaffhausen begegnen und verklammern sich alte und neuzeitlich-technische Bauten auf ungewöhnliche Weise. Die Eisenbahnbauer haben – in der markanten Topographie des Tafeljura operierend – über und neben dem alten Strassen- und Wassernetz eine dramatische Verkehrslandschaft geschaffen: mit lebhaft geschwungenen Schienentrassees, mit Tunnels, Dämmen, Gräben und Galerien, mit einem tangential an die Altstadt gelegten, sich mit dieser verzahnenden Bahnhof, mit zwei monumentalen Brücken. Beim Mühlenquartier führt eine weitere «Brücke» über den Rhein: der Damm des Elektrizitätswerkes. Er ist Nachfolger des berühmten «Moserdammes», jenes Wasserkraftwerks also, mit dessen Eröffnung 1866 Schaffhausen den Aufstieg in die Gruppe der führenden Industriestädte der Schweiz begann. Das vom Turbinenhaus mittels Drahtseilen mit Energie belieferte Industriequartier zog sich bis zum ehemaligen Kloster Allerheiligen hinauf. Kontrast von Neuzeit und Tradition, gewiss – aber man kann das «Wasserwerk» und die Rheinfabriken ebenso gut als Erben der alten Rheinmühlen begreifen. Rück- und vorwärtsblickend auch die Fischerschen Eisen- und Stahlwerke: der in das klusartige Mühlental gepferchte Industriekomplex, ein Ort technischen Fortschritts, erinnerte mit seiner «unterweltlichen» Lage und mit der düsteren Monumentalität seiner Bauten an Bergwerksiedlungen. Verbindung von Alt und Neu – das ist schliesslich auch das Hauptthema bei der grössten städtebaulich-architektonischen Un-

ternehmung Schaffhausens vor dem Zweiten Weltkrieg. Bei dieser handelt es sich nämlich nicht um eine Neuanlage, sondern um Umnutzungen – die des alten Zeughauses zu einem Regierungssitz, die des benachbarten Klosters Allerheiligen zu einem Museum.

Schwyz

Die Reiseführer der Jahre zwischen 1850 und 1920 beschreiben Schwyz einerseits als Dorf, andererseits als Stadt. Tatsächlich zeichnet sich der Flecken, abgesehen vom verdichteten barocken Zentrum, als locker bebaute, weitläufige Anlage aus. Mit ein Grund liegt in der demographischen wie wirtschaftlichen Entwicklung des Talkessels. Die Anschlüsse ans internationale Strassennetz und an die Gotthardlinie zeitigten keinen übermässigen Bauboom. Damit blieben – mit Ausnahme der Planung des Regierungsviertels unter Karl Moser – auch städtebauliche und infrastrukturelle «Visionen» aus. Dennoch sind funktional-pragmatische Eingriffe ins Stadtbild zu konstatieren: u.a. die Bahnhofstrasse. Ungeachtet dessen, oder gerade deshalb, nahm Schwyz als historische «Wiege der Schweiz» mit dem ausgehenden 19. Jahrhundert ideengeschichtlich eine wichtige Stellung im Bundesstaat ein und plante auch deren touristische Erschliessung.

*Peter Röllin, Daniel Studer, Thomas Müller,
Andreas Hauser, Christof Kübler*