

Der Bahnhof von Trogen

Kunsthistorisches Gutachten

Tabellarische Baugeschichte

(gem. den Geschäftsberichten der Trogener Bahn)

- 1902/03 Bau der Trogener Bahn und des Bahnhofes (mit Postlokal).
- 1943 Das Postlokal wird renoviert und die Schalteranlage modernisiert.
- 1946 Im Bahnhofgebäude werden neue Abortanlagen mit Wasserspülung erstellt.
- 1956 Das Stationsbüro wird gründlich renoviert und neu möbliert, zugleich wird eine geeignete Verkaufsstelle für das Elektrogeschäft geschaffen.
- 1960 Die Verladerampe mit betonierter Auffahrt und Betondach wird dem Betrieb übergeben, dabei wurde die alte Rampe längs der Nordwand entfernt.
- 1970 Anbau des Kiosk.
- 1975 Im (ehem.) Postbüro wird ein Modeatelier eingerichtet.
- 1976 Die Schalteranlage wird umgebaut, das Stationsbüro und der Warteraum renoviert und eine neue Pissoiranlage erstellt (anstelle eines ehem. Einganges), dafür wird das alte Aborthäuschen auf der Ostseite des Bahnhofes abgebrochen.
- 1989 Das ehem. Postbüro wird durch die „Mobilier-Versicherung“ umgebaut, die hintere Holzrampe des Güterschuppens wird abgebrochen.

Beschreibung

Der Bahnhof von Trogen steht seit seiner Erbauung zusammen mit den Geleisen auf einer leichten Terrasse neben der Hauptstrasse nach St. Gallen. Er besteht aus dem eigentlichen Bahnhofgebäude (1903), dem westlich angebauten Güterschuppen (1903) und der westlich an diesen angebauten, überdachten Rampe (1960). Stilistisch gehört der Bahnhof dem Historismus an, erbaut ist er im „Schweizer Holzstil“.

Der Bahnhof enthielt in nicht unüblicher Anordnung die wichtigen Funktionen für die Kommunikation mit der weiten Welt: Postbüro (im Ostteil des Bahnhofgebäudes), Einrichtungen für den Personenverkehr (Wartsaal, Kasse, Gepäckaufgabe im Westteil des Bahnhofgebäudes), den Güterschuppen und schliesslich in den Obergeschossen die Dienstwohnungen.

Das eigentliche Bahnhofgebäude ist ein vielgliedriger Blockbau über massivem Sockelgeschoss. Sowohl im Grundriss wie in der Dachgestaltung lässt sich deutlich der westliche Hauptteil (Bahnbetrieb) vom östlichen, leicht zurückversetzten Anbau (ehem. Post), unterscheiden. Im Dach dominiert das quergestellte Satteldach über dem Hauptteil, aus diesem entwickeln sich mit etwas tieferem First gegen Westen ein kurzes Krüppelwalmdach,

gegen Osten ein Vollwalmdach, in dem gegen Norden und Süden wiederum je ein Zwerchdach liegt.

Das Sockelgeschoss ist verputzt und erhält seine Gliederung durch stichbogige Sandsteingerichte bei Türen und Fenstern. In den Obergeschossen sorgen die durchlaufenden Sohlbankgesimse mit Zahnschnittfries und die Gwätköpfe der Blockkonstruktion, die zu zum Teil zu runden, volutenbesetzten Konsolen geformt sind, für eine Gliederung. Der Schwellbalken ist an den Giebelfassaden zu einem Rundbogenfries ausgestaltet, der auch die Balkenköpfe der Bodenbalken integriert. Die Fenster weisen flache hölzerne Verkleidungen mit Volutenverzierungen auf. Prägend für den Bau und typisch für den Schweizer Holzstil sind schliesslich die geschnitzten Streben der Dachvorsprünge. An der Nordostecke des Bahnteils befindet sich das Treppenhaus, das bis unters Dach gemauert und verputzt ist, und die Fassade im Sockelbereich um einen Okulus in Sandsteineinfassung bereichert.

Sowohl im Grundriss wie in der Dachform drückt sich die Doppelfunktion des Gebäudes aus, das in erster Linie Bahnhof ist, aber auch die Post beherbergte; die Hierarchie der Funktion wird in den beiden Hauptfassaden dargestellt einerseits durch den grossen Giebel und andererseits durch das Walmdach mit kleinem Giebel. Die gleichartige Gestaltung der Wände im Sockel und im Holzteil verbindet die beiden Teile wieder zu einer Einheit.

Der Trogener Bahnhof als Gebäude des Schweizer Holzstils

Der „Schweizerhäuschen-Stil“ oder „Schweizer Holzstil“ ist eine vom Berner Chalet abgeleitete Holzkonstruktion, die sich im 19. Jh. (und im Chaletbau in den Alpen bis weit ins 20. Jahrhundert hinein) grosser Beliebtheit erfreute. Er wurde bis nach Deutschland zum Inbegriff von urtümlicher Bergwelt, naturverbundenem Wohnen und Ferienidylle. Ab etwa 1840 diente er ausser dem Wohnhaus allen möglichen Bauaufgaben: Restaurants, Ausstellungsgebäude, Festarchitektur und Bahnhöfe wurden im Schweizer Holzstil erbaut, Jacques Gros entwarf 1893 sogar eine Kirche im Schweizer Holzstil.¹

Bezeichnenderweise ist der Schweizer Holzstil weniger in seinem Ursprungsgebiet (Berner Oberland) als in den Städten verbreitet, wohin eben die Naturidylle getragen werden sollte. Neben der ursprünglichen Charakteristika (Blockbau, verzierte Fenstereinfassungen, geschnitzte Büge am Dachwerk) wurden die „Laubsägeli-Verzierungen“ bald auch an Fachwerk- und sogar Massivbauten angewendet.

Beim Trogener Bahnhof ergibt die Verspieltheit bei den Zierformen im Detail, bei der Gliederung des Baukörpers und bei der Dachgestaltung eine ausgewogenen Gesamteindruck. Er ist ein stilreines und qualitätvolles Beispiel des Schweizer Holzstils.

Der Trogener Bahnhof als Stationsgebäude im Schweizer Holzstil.

Vor allem in den Alpen und Voralpen sind Bahnhöfe im Schweizer Holzstil bei kleineren Stationen nicht selten. Sie entstanden alle in der grossen Hochkonjunktur des ausländischen Tourismus und des Bahnbaus in den Alpen (um 1890 bis zum 1. Weltkrieg). Einige Beispiele

¹ Birkner, Othmar: Bauen + Wohnen in der Schweiz 1850-1920, Zürich 1975, S. 189f.

mögen die Verbreitung anzeigen: Klosters (1889), Lauterbrunnen (Bahn eröffnet 1890), Zermatt (Bahn eröffnet 1891), Zweisimmen (Bahn eröffnet 1902), Montbovon (Bahn eröffnet 1905), Champéry (Bahn eröffnet 1908), Langwies (Bahn eröffnet 1914). Durch den Holzstil sollten die ankommenden Touristen von einem typisch schweizerischen Gebäude empfangen werden. Möglicherweise waren die Vorbilder der berühmten Tourismusorte der Schweiz bei der Stilwahl in Trogen mitbestimmend.

Dem Trogener Bahnhof kommt aber durch seine aufwändige Gliederung in Bahn- und Postteil eine besondere Stellung zu. Obwohl die Unterbringung von Postbüro und von Angestelltenwohnungen geläufig war, dürften angemessene Vergleichsbeispiele für die ausgewogene Trogener Lösung schwer zu finden sein. Dem Trogener Bahnhof kommt daher auch als polyfunktionales Stationsgebäude im Schweizer Holzstil eine wichtige Bedeutung zu.

Der letzte Bahnhof der Trogener Bahn.

Der Trogener Bahnhof ist das letzte Stationsgebäude aus der Gründungszeit der Trogenerbahn. Der Bahnhof St. Gallen entstand erst 10 Jahre nach der Eröffnung der Bahn und ist nicht eine eigenständiges Gebäude, sondern ein Nebenbau des Hauptbahnhofes. Der Bahnhof Speicher wurde 1997 abgebrochen und auch bei den Haltestellen ist keine Infrastruktur der Gründungszeit mehr erhalten. Da auch das Rollmaterial natürlich mehrmals ausgewechselt werden musste und bahneigene Kunstbauten an der Strecke fehlen, **ist der Trogener Bahnhof überhaupt der letzte Zeuge der Pionierzeit der Trogener Bahn. Nur an ihm ist das Alter und der Bahn noch abzulesen, er ist der einzige Bestandteil der „authentisch“ das bald fällige 100jährige Jubiläum feiern kann.**

Dem Bahnhof als Zeuge vergangener Eisenbahnzeiten kommt noch zugute, dass auch die ihn umgebenden Gleisanlagen mehr oder weniger unverändert erhalten sind.

Der Schweizer Holzstil in Trogen

Der Schweizer Holzstil ist in Trogen sehr wenig verbreitet. Er kann als Importprodukt angesehen werden, dass gerade auch mit der durch den Bahnanschluss verkörperten Öffnung Eingang in das Appenzellerdorf findet. **Der Bahnhof ist somit ein wichtiger Zeuge dieser Stilepoche in Trogen – und er ist dies umso mehr, indem er als Bahnhof selbst auch als Symbol der Verknüpfung mit der Schweiz steht. Er bildet somit auch in seiner Architektursprache ein Tor, nicht gerade zur Welt, aber zur Schweiz.** Andererseits ist der Schweizer Holzstil mit seiner Blockkonstruktion nicht wirklich ein Fremdkörper, sondern der einheimischen Bautradition verwandt.

Der Trogener Bahnhof passt auch gut zu der ihm gegenüberstehenden Häuserzeile der Hauptstrasse. Insbesondere die beiden westlichsten Villen, die Elementen des Schweizer Holzstils und des Jugendstils vereinen, ergeben zusammen mit dem Bahnhof ein Ensemble, nämlich eine um die Jahrhundertwende erfolgte Neubebauung an der Ausfallachse Richtung St. Gallen.

Zusammenfassung

Der Trogener Bahnhof ist durch seine äussere Gestalt, durch seine Gliederung und vor allem auch durch sein fast unverändertes und in der ursprünglichen Erscheinung erhaltenes Äusseres ein wichtiger Zeuge

- für den Schweizer Holzstil in Trogen
- allgemein für den Bahnhofbau im Schweizer Holzstil
- für die verkehrsmässige Erschliessung von Trogen und die Geschichte der Trogener Bahn

und er ist ein integrierender Bestandteil des Bahnhofquartiers.

Trogen, 8.11.2000