

Zeitschrift: Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Herausgeber: Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

Band: 28 (1912)

Heft: 34

Artikel: Ueber den Bau des Schmalspur-Bahnhofes in St. Gallen

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-580511>

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: 17.01.2026

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

Allgemeines Bauwesen.

Bauliches aus Zürich. Seitdem der erste Teil des Neumühlequais — die Fortsetzung des Limmatquais von der Bahnhofbrücke abwärts bis zur Einmündung der Walchbrücke — fertiggestellt ist, und auch die Querstraße „Im Stadtgraben“ befahren werden kann, ist der Leonhardplatz vom Fuhrwerksverkehr schon merlich entlastet. Denn ein kräftiger Seitenarm des zwischen dem Bahnhofgebiet und den Quartieren Unterstrass und Oberstrass fließenden Verkehrs treibt nunmehr hinter dem Hotel Zentral hindurch. An der 18 m breiten Walchbrücke werden zurzeit die letzten Arbeiten ausgeführt. Schlank überspringen die auf Granitpfeilern ruhenden drei Brückenbögen von je 16 m Länge die Limmat in einer Steigung von 2,5 %. Die Brücke ist, wie die beiden neuen Ufermauern am Neumühlequai und Bahnhofquai, in architektonischer Beziehung einfach gehalten. Die Stirnflächen tragen als einzigen Schmuck ein ungefähr auf Fahrbahn-höhe durchlaufendes Rundbogensries. Zurzeit erhalten die beiden Brückenenden noch je zwei kleine Kanzeln, auf die in armiertem Beton gehaltene Säulen zur Aufnahme der Beleuchtungskörper aufgebaut werden. Und endlich ist auf dem linken Ufer noch ein Häuschen für Verkaufsstände, Pisoires und Diensträume des Straßeninspektorats vorgesehen. Auf dem rechten Ufergebiete kann die Fortführung des Neumühlequais und die Errichtung der projektierten Straßen und Plätze nur langsam vor sich gehen, da mit dem Abbruch des alten Schlachthausess wegen des seit 1907 anhängigen Prozesses zwischen der Stadt und den Inhabern der Schlachtrechte immer noch nicht begonnen werden konnte. Wie ein Fremdkörper nimmt sich heute der wettergraue Block in seiner neuen Umgebung aus. Wohl wird zurzeit an der Walchstrasse und ihren Zufahrtsanlagen lebhaft gearbeitet, und sind auch bereits Teile der Baublöcke III und V erstellt; allein erst mit der Niederlegung des Schlachthausess, an dessen Stelle der Baublock II zu stehen kommt, können die Arbeiten auch im Mittelgebiet des neuen Stampfenbachareals aufgenommen werden.

Hörnli-Bahn. In Wil tagte das Komitee der Hörnlibahn-Interessenten unter dem Vorsitz des Herrn Dr. Flunser, Fischenthal. Dieser referierte über die inzwischen zur Ausführung der Winterthurer Beschlüsse (8. Mai) getanen Schritte. Leider ist der Ingenieur, Herr Ruegg in Weinfelden, mit den Arbeiten etwas in Rückstand geraten, so daß die Ablieferung des verlangten Gutachtens auf Ende Oktober nicht möglich war, weshalb sich die Versammlung dazu entschließen mußte, die Frist bis Mitte Januar zu verlängern. Es wurde dabei gewünscht, daß eine genaue Terrainbegehung unter Mitwirkung der ortskundigen Interessenten erfolge; im übrigen drehen sich die Verhandlungen um Punkte interner und untergeordneter Natur. Die nächste Kommissionssitzung soll Ende Januar stattfinden; ebenfalls anfangs des kommenden Jahres wird eine allgemeine Versammlung zu der Frage Stellung nehmen. Der Vertrag mit dem Ingenieur wurde ratifiziert und für Einzahlung der gezeichneten Beitragsquoten an die Vorstudien eine Frist bis Mitte Dezember festgesetzt.

Hotelumbauten im Berner Oberland. Das Hotel „National“ in Wengen und das Hotel „Bären“ in Kienthal werden umgebaut und vergrößert.

Bauliches aus Rheineck (St. Gallen). Zum Bahnhofüberbauungsplan genehmigte der Gemeinderat ein diesbezüglich von Herrn Kantonsingenieur-Adjunkt Vogt ausgearbeitetes Projekt mit einigen Änderungen. — Zur Kuglwieskanalisation lag ein Projekt von Herrn Ingenieur Killias in Rorschach vor über die Er-

stellung des Schlüpfstückes der Kuglwieskanalisation in der äußeren Kuglwiese im Kostenvoranschlag von 3900 Franken. Es wurde beschlossen, das Projekt diesen Winter zur Ausführung zu bringen und der Baukommission Auftrag erteilt, die Arbeiten auszuschreiben und zu vergeben. — Die Bewohner an der Gartenstrasse im Bauhof, welche bisher für das Abwasser ihrer Liegenschaften eine sehr mangelhafte Ableitung hatten, petitionierten um Errichtung einer rationellen Abzweigung zur Hauptkanalisation. Derselben wurde entsprochen und beschlossen, für die Zweigleitung Zementröhren von 30—45 cm Lichtweite zu verwenden. Kostenvoranschlag Fr. 1290. Dieser Anschlußkanal wird als Annexbaute zur Bauhofstrasse erklärt und die Kosten nach Maßgabe des bezüglichen Gemeindebeschlusses in die Baurechnung der Bauhofstrasse aufgenommen.

Bauliches aus Berg (Thurgau). Nachdem sich das hiesige zukünftige Bahnhofshotel aus seinen Gerüsten herausgeschält hat, präsentiert sich dasselbe als imposanter, sehr statlicher Bau. Die Lage des Neubaues ist auch sehr günstig gewählt, als hart an dessen Ostflügel vorbei die neue im Bau begriffene Straße nach Andhausen sich hinzieht. Die neue Straße führt in schnurgerader Richtung und mit unbeträchtlicher Steigung vom Dörfchen Andhausen direkt zum Stationsplatz und es werden nach ihrer Fertigstellung eine Reihe prächtiger Bauplätze zu beiden Seiten derselben erschlossen. Hoffentlich wird es nicht allzulange dauern, bis dieselben ihre Liebhaber gefunden haben.

Neber den Bau des Schmalspur-Bahnhofes in St. Gallen

und des Verbindungsbaues von diesem nach dem Hauptbahnhof unterbreite der Stadtrat dem Gemeinderat den Entwurf zum Bericht und Antrag an die Bürgerversammlung. In der Einleitung bemerkte er folgendes:

In dem im Frühjahr 1909 vereinbarten Nachtrag zum Vertrag über den Ausbau des Personenbahnhofes in St. Gallen ist unter den Vertragskontrahenten, und zwar auf das dringende Verlangen des Gemeinderates von St. Gallen bestimmt worden, daß das Ende des Platzes nach Westen in architektonisch korrekter Weise mittels eines 1—2 stöckigen Baues abzuschließen sei. Zur Errichtung dieses Abschlusses sind, falls die Bundesbahnen darauf verzichten, gemäß Art. 2 des erwähnten Nachtragsvertrages die politische Gemeinde oder die Straßenbahn St. Gallen—Speicher—Trogen berechtigt, wofür ihr neben dem Eigentums- auch das Benützungrecht zukommen soll. Es hat sich nun im Laufe der mit den erwähnten Vertragskontrahenten gepflogenen Unterhandlungen herausgestellt, daß weder die Bundesbahnen noch die Straßenbahn St. Gallen—Speicher—Trogen gewillt sind, die Errichtung des fraglichen Platzabschlusses zu übernehmen.

Eigenlich wäre zwar der Bau ihres Bahnhofes Sache der beiden Nebenbahnen. Allein diese sind aus finanziellen Gründen nicht in der Lage, ein Gebäude zu erstellen, das den durch die notwendige Anpassung an die beiden großen Bauten, Hauptbahnhof und Postgebäude, gebotenen architektonischen Anforderungen entsprechen würde. Die Verwaltungsräte der beiden Bahnen nahmen von Anfang an den Standpunkt ein, daß sie ein Mietverhältnis mit der Gemeinde, also die mietweise Benützung der Parterräumlichkeiten im neuen Gebäude überhaupt vorziehen würden, falls über die Höhe des Mietzinses eine Einigung möglich sei.

Das Projekt des städtischen Hochbauamtes sieht als architektonischen Platzabschluß einen einstöckigen Ver-

bindungsbau mit einem ausgebauten, freilich nur auf der Westseite in die Erscheinung tretenden Dachstock vor. Der Bahnhofplatz wird mit zwei großen Bogen überwölbt, die für den Verkehr nach der Gilquistation und die Wagen der Trambahn und der Schmalspurbahn St. Gallen—Speicher—Trogen genügend freien Raum lassen. Voluminöser ist aber dabei auch auf eine bequeme, vor dem Regen geschützte Fußgängerverbindung von dem Hauptbahnhof nach dem Nebenbahnhof Bedacht genommen.

In seiner äußereren Architektur lehnt sich der Bau nach Möglichkeit an die Formen des neuen Aufnahmestraßenbaus der Bundesbahnen an. Das Aufnahmestraßenbau der Appenzeller Straßenbahn und der Straßenbahn St. Gallen—Speicher—Trogen wird außer dem den Bahnzwecken dienenden Parterre noch zwei volle Stockwerke enthalten, die als Büroräumlichkeiten vermietet werden können; im Dachstock wird die Wohnung des Stationsvorstandes und noch eine kleinere zweite Wohnung untergebracht werden. An der Hauptfront des Gebäudes vorbei führt der überdeckte Durchgang bis zu dem gegen die St. Leonhardstraße hin gelegenen Perron der Appenzeller Straßenbahn.

Der Kostenvoranschlag bezieht sich für den Verbindungsbau auf 185,000 Fr., für den Schmalspur-Bahnhof auf 355,000 Fr., total also auf 540,000 Fr. Für Bodenerwerb sind keine weiteren Ausgaben erforderlich. Durch den erwähnten Vertrag wird der Boden für den Schmalspur-Bahnhof der Gemeinde unentgeltlich überlassen; der Boden für den Verbindungsbau gehört bereits der Stadt. Der oben erwähnten Kostensumme steht eine Renditeberechnung gegenüber, die an Mietzinsen 26,700 Fr. vorsieht. Das entspricht einer Verzinsung von nahezu 5 % der gesamten Bauumme.

Von den beiden Schmalspurbahnen war eine höhere Zinsofferte als 7000 Fr. nicht erträglich; sie leisten was in ihren Kräften steht. Auch ist zu berücksichtigen, daß sie ohnehin schon für die Erwerbung des für ihre neue Anlage vorgesehenen Areals bedeutende Opfer bringen müssen. Zudem ist ja die politische Gemeinde zufolge ihrer finanziellen Beteiligung an den beiden Schmalspurbahnen erheblich mit interessiert.

Die Bauten des Hauptbahnhofes und der Post sind nun so weit vorgeschritten, daß mit dem Bau des Schmalspur-Bahnhofes spätestens zu Anfang des kommenden Jahres begonnen werden sollte, wenn diese sämtlichen neuen Verkehrsanstalten ungefähr gleichzeitig dem Betrieb übergeben werden sollen.

Der Stadtrat stellt den Antrag: Es sei das vorliegende Projekt für die Errichtung des Schmalspur-Bahnhofes und des Verbindungsbau von diesem nach dem Hauptbahnhof zu genehmigen und der hierfür erforderliche Kredit von 540,000 Fr. zu bewilligen.

Bauwesen der Gemeinde Rorschach.

(Korrespondenz.)

Der Große Gemeinderat behandelte vor kurzem Bericht und Antrag über Einführung von Münzgas-messern, Abgabe von Kochern und Beleuchtungskörpern gegen Miete, sowie Errichtung von Leitungen gegen Miete. Das bezügliche Gutachten des Bauvorstandes, das in den hiesigen Blättern ausführlich wiedergegeben wurde, enthält zunächst Angaben über die bisherige Entwicklung des Gaswerkes hinsichtlich Gasabgabe.

Dann wird dargelegt, daß bis anhin das Gas in Rorschach nicht in der Lage gewesen ist, Gemeingut der Bevölkerung zu sein. Vor allem standen dem die erst-

maligen Kosten der Gasanlage und die für den kleinen Haushalt nicht unbeträchtlichen Geldbeträge im Wege, die je auf Ende Monat der Gasversorgung zu bezahlen waren. Von den Unannehmlichkeiten und Vorzügen der Gasbeleuchtung und des Gaskochens konnten somit nur diejenigen Gebrauch machen, die wirtschaftlich so gestellt sind, daß sie diese größeren Beiträge aufbringen können, während der wirtschaftlich Schwächere selbst bei vorhandener Gaseinrichtung als Verbraucher nicht in Betracht kam.

Um dieser Bevölkerungsklasse das Gas zugänglich zu machen, gibt es unseres Erachtens namentlich 3 Mittel:

1. Die Einführung von Münzgasmessern,
2. die Abgabe von Kochern und Beleuchtungseinrichtungen gegen Miete.
3. die Errichtung von Gaseinrichtungen gegen Miete.

Die Münzgasmesser sind für die kleinen Gasabnehmer gedacht und zwar in der Weise, daß Gaspreis und Messermiete gleich sind wie beim gewöhnlichen Gas-messer. Trotzdem in manchen Städten mit erhöhtem Gaspreis gute Ergebnisse erzielt wurden, will man davon absiehen und die Mietbeträge für Leitungen, Lampen, Kocher usw. getrennt erheben.

Für Abgabe von Kochern, Beleuchtungskörpern usw. ist eine monatliche, vom Gasabnehmer zu bezahlende Miete vorgesehen. Nur gangbare Größen und Ausführungen werden in Miete abgegeben; wer etwas besonderes wünscht, hat es selbst zu bezahlen. Die Mietbeträge gelten als Abschlagszahlungen; sobald die bezahlten Mietbeträge den Errichtungspreis erreichen, gehen die gemieteten Einrichtungen in das Eigentum des Gasabnehmers über. Durch Nachzahlung kann der Mieter jederzeit die Gegenstände kaufen. Damit erhält die Gemeinde vermehrten Gasverbrauch und die Abnehmer kommen nach und nach in den Besitz eigener Einrichtungen.

Die Errichtung von Gaseinrichtungen gegen Miete wurde ins Auge gefaßt, weil man mit der Abgabe von Einrichtungen gegen Miete nur die Gasabnehmer, nicht aber auch den Hausbesitzer gewinnt.

Die kostenlose Errichtung von Zu- und Steigleitung, wie die beste Gasabgabe und Vermietung von Kochern, Lampen usw. nützen nichts, wenn die innern Gaseinrichtungen, die Leitungen zwischen Messer und den Verbrauchsstellen noch fehlen.

Den besten Ansporn für Gaseinrichtungen bilden ja freilich die Mieter selbst, wenn sie sich an die Gasküche gewöhnt sind und die Wohnungen mit Gaseinrichtungen bevorzugen. Dann wird der Hausbesitzer von selbst, genötigt, das Gas einzurichten. Solange aber viele Mieter die Vorteile der Gasküche entweder nicht kennen oder mangels der nötigen Apparate sich nicht dienstbar machen können, ist von dieser zwangsläufigen Mithilfe wenig zu erwarten.

Beispielsweise wird in den etwa 150 Wohnungen der Feldmühle kein Gas verwendet. Andere Arbeiterwohnungen sind in der gleichen Lage, wiewohl anerkannt werden muß, daß nur selten ein Neubau ohne Gasleitung zu finden ist. Wenn dort trotzdem vielfach kein Gas verbraucht wird, so liegt die Ursache einzig in den Anschaffungskosten der Koch- und Beleuchtungsvorrichtungen.

Der Mietpreis wäre vom Hausbesitzer monatlich oder vierteljährlich zu entrichten. Die bezahlten Mieten würden als Abschlagszahlung betrachtet, sodass nach einer gewissen Zeit die Leitung bezahlt wäre. Es werden Bestimmungen getroffen, nach denen ein Kauf, unter verhältnismäßiger Anrechnung der Mieten, jederzeit möglich ist.