

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 45/46 (1905)
Heft: 8

Vereinsnachrichten

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: 03.04.2026

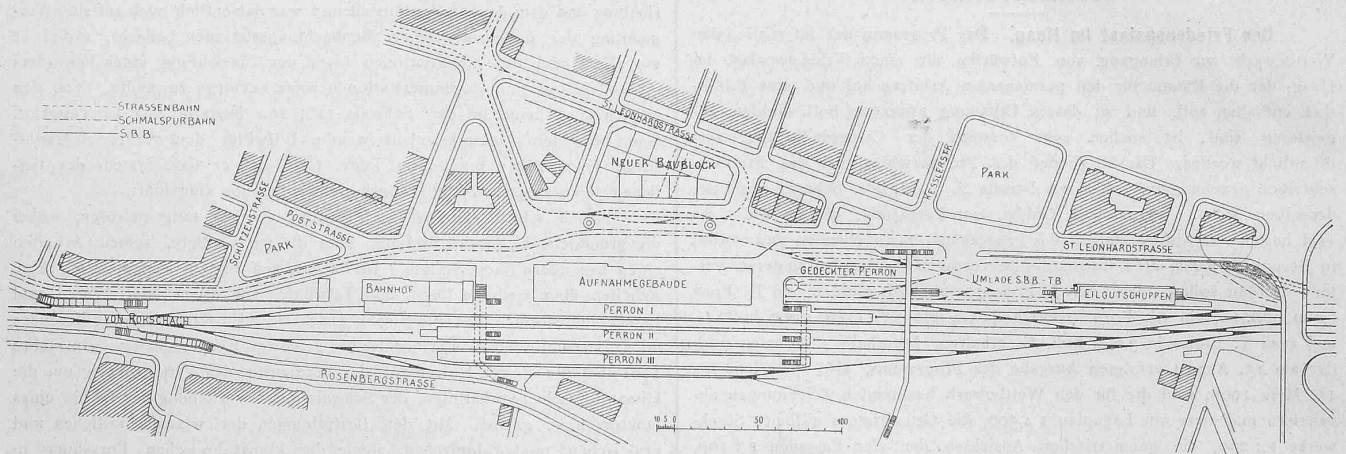
ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Vereinsnachrichten.

Ingenieur- und Architekten-Verein St. Gallen.

Die Erstellung eines neuen Aufnahmegebäudes im Bahnhof St. Gallen.

Der st. gallische Ingenieur- und Architekten-Verein hat sich mit der Plan-Vorlage der Generaldirektion der S. B. B. für ein neues *Aufnahmegebäude* in St. Gallen eingehend beschäftigt, und im Zusammenhang damit Gesichtspunkte aufgestellt, die für die Lösung der Bahnhoffrage im weitern Sinne zu würdigen sind.¹⁾



Lageplan zum Bahnhof-Projekt von Direktor H. Studer, Ingenieur in St. Gallen. — Masstab 1 : 4000.

Den Verhandlungen lag zahlreiches sowohl offizielles, als auch privates, von Mitgliedern zur Verfügung gestelltes Planmaterial zugrunde. Man kam im Wesentlichen zu folgenden Resultaten:

Zunächst muss ein *Vorplatz auf der Südseite* des Aufnahmegebäudes von gehöriger Breite geschaffen werden; solches geschieht durch Umlegung der Hinterhäuser daselbst, die teilweise mit Bauservitut schon belastet sind; ein durchgreifender Vorschlag ist im Projekte des Mitgliedes Herrn Ing. Direktor Studer niedergelegt, wonach an der Gabelung von Post- und Leonhardstrasse bis zur Gutenbergrasse fast der gesamte — allerdings schon bebaute — Boden ausgelöst wird; alsdann ergibt sich bei einer Breite des Vorplatzes von 40 m ein übrig bleibender Baublock von über 2200 m² Fläche an bevorzugter Lage, den ein öffentliches Gebäude einzunehmen hätte. Zur Durchführung des grosszügigen Planes ist tatkräftiges Eingreifen der städtischen Behörden notwendig.

Bezüglich des Vorplatzes wie auch in betreff des *Anschlusses der Nebenbahnen* — Appenzeller-Strassenbahn und Speicher-Trogenener-Bahn — ist der Verein zu erheblich andern Schlüssen gelangt als der Bericht der Generaldirektion (Bauzeitung vom 8. Juli, Bd. XLVI Nr. 2, Abschnitt 3). Es ist nämlich in obgenanntem Projekte gezeigt, dass der angestrebte Anschluss der Nebenbahnen wohl möglich ist und es wäre höchst bedauerlich, wenn das Projekt an «einigen Metern Freiladegleis scheitern müsste», welche der S. B. B. dadurch entzogen werden.

Dieser Anschluss war früher bereits stipuliert, und der Personenbahnhof der Appenzeller-Strassenbahn muss von seinem jetzigen Standort unmittelbar vor dem Bahnhofgebäude sicher disloziert werden.

Die teilweisen *Verbreiterungen* von Unterführungen, Perronzugängen und Passagen auf dem Bahnhofgebiet, die ohne erhebliche Belastung der Vorlage nachgewiesenermassen durchführbar sind, haben wir unten namentlich aufgeführt.

Zur *Disposition des Aufnahmegebäudes* wurde festgestellt, dass die Vereinigung eines solchen mit dem weitläufigen Verwaltungs- und Sitzungsgebäude einer Kreisdirektion unter *einem* Dache fiskalisch und betriebstechnisch zwar recht erwünscht ist, eine grosse und einheitliche Raumbestaltung aber von vornweg ausschliesst; von diesem Gesichtspunkte aus betrachtet ist der Grundriss eine problematische Leistung. Nicht einwandfrei sind die engen Vorhallen, der schmale lange Korridor, das Gepäckbureau, die Einnahmerei und die Beleuchtung des Mitteltraktes durch grösstenteils indirektes Licht. Von der Forderung eines Grundrisses auf total anderer Basis unter Voraussetzung der Einleitung des Hauptverkehrs durch die Zollhausstrasse wurde abgesehen, hauptsächlich in anbetrachter der

¹⁾ Wir verweisen auf unsere gedrängte Darstellung der Planvorlagen der Generaldirektion der S. B. B. auf Seite 23 des Bandes. Die Red.

daraus entstehenden weitem Verzögerung des dringend nötigen Baubeginns; so beschränkte man sich darauf einige hauptsächlichliche Verbesserungen nachhaft zu machen.

Allgemeine Ablehnung erfuhr die Ausgestaltung der Fassaden am Projekte der Generaldirektion, die allerdings mit den Schwierigkeiten des Dualismus in der Gebäudebestimmung zu kämpfen hatte; dass aber dennoch gute, von Kleinlichen und Schablonenhaften befreite Ausbildungen möglich sind, bewiesen zwei in der Sitzung aufgelegte Fassaden-Skizzen.

Die zu Händen der städtischen Behörden von der hiezu eingesetzten Spezialkommission formulierten Desiderien betreffen:

1. Aufnahmegebäude.

- Vergrösserung des Gepäckbureaus durch Weglassung der Treppe daselbst;
- zwei Abortanlagen, eine an Stelle der projektierten, die zweite anschliessend an den östlichen Gebäudetrakt;
- architektonische bessere Ausgestaltung der Fassaden.

2. Umgebung auf dem Boden der Eisenbahnverwaltung.

- Verbreiterung der Distanz zwischen Treppenaufgängen und Aufnahmegebäude:
 - von 7 auf 20 m auf der Ostseite,
 - von 5 auf 15 m auf der Westseite;
- Verbreiterung der östlichen Unterführung auf 8 m, wovon der durchgehende Teil 4 m breit bleiben soll; daselbst beidseitiger Personenaufgang zur Rosenbergrasse;
- an Stelle der Passerelle, Durchführung des westlichen Durchganges bis zur Zimmergartenstrasse.

3. Vorplatz auf der Südseite.

27 m breiter Vorplatz und Strassenerstellung zu Lasten der Schweiz. Bundesbahnen; diese Breite entspricht der Distanz zwischen dem alten Aufnahmegebäude und dem Hotel «Walhalla».

4. Anschluss der Nebenbahnen.

Direkte organische Verbindung der Nebenbahnen — Appenzeller Strassenbahn und Speicher-Trogenener-Bahn — mit der Anlage der S. B. B. St. Gallen, den 4. August 1905.

Für den St. Gallischen Ingenieur- und Architekten-Verein.

Im Auftrage der Aktuar: R. Stricker.

Gesellschaft ehemaliger Studierender

der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich.

Stellenvermittlung.

On cherche un ingénieur-mécanicien pour une usine de briquettes en France. Bonne connaissance de la langue française indispensable. (1396)
Un office pour brevets d'invention en France cherche un jeune ingénieur sortant de l'Ecole polytechnique fédérale et connaissant l'allemand et le français. (1397)

Gesucht für eine Hafenbaute in Südamerika ein Maschineningenieur für Abnahme, Montage, Inbetriebsetzung und Betrieb elektrischer Installationen und anderer maschinellen Anlagen. Vollständige Beherrschung der französischen und englischen Sprache erforderlich. (1398)

Gesucht ein Ingenieur für die Studien, den Bau und die Betriebsleitung einer städtischen Wasserversorgung und Kanalisation in Südamerika. Vollständige Beherrschung der franz. oder engl. Sprache erforderlich. (1399)

Auskunft erteilt

Das Bureau der G. e. P.,
Rämistrasse 28, Zürich.