

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 51/52 (1908)
Heft: 23

Wettbewerbe

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: 22.02.2026

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

INHALT: Wettbewerb zur Gestaltung der Hochbauten am neuen Bahnhofplatz in St. Gallen. — **Miscellanea:** Der Bruch des Hauser Lake Stauwehres. Patent-Beton-Blechrohrpfähle, System Stern. Elektr. Betrieb der Schweiz. Seetalbahn. Eidgen. Polytechnikum. Neues Kraftwerk in Freiburg. XLVIII. Jahressammlung des Deutschen Vereins von Gas- und Wassersach-

männern. Bahnhof- und Postgebäude-Frage in St. Gallen. Wasserwirtschaftskammer für das Grossh. Baden. Gotthardbahn. — **Konkurrenzen:** «Pont de Pélalles» in Freiburg. Schulhaus in Broc. Fassaden-Entwürfe für das neue Empfangsgebäude der S. B. B. in Lausanne. Schwimmbad in der Wettsteinanlage in Basel. — **Literatur.** — **Vereinsnachrichten:** G. e. P.

II. Preis «ex aequo». — Motto: «Uhrturm». — Verfasser: Architekten Pfleghard & Häfeli in Zürich.

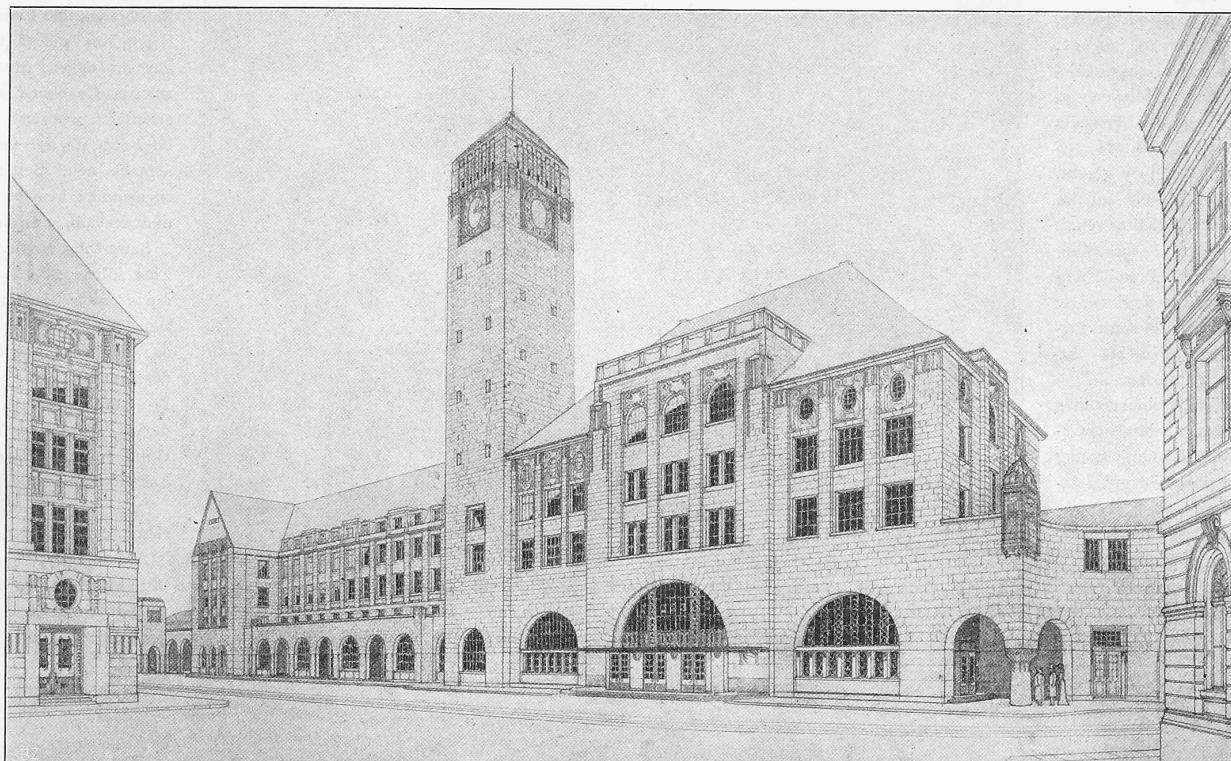


Schaubild des Aufnahmehaus- und Verwaltungsgebäudes von Osten, von der Einmündung der Zollhausstrasse in den Bahnhofplatz aus.

Wettbewerb zur Gestaltung der Hochbauten am neuen Bahnhofplatz in St. Gallen.

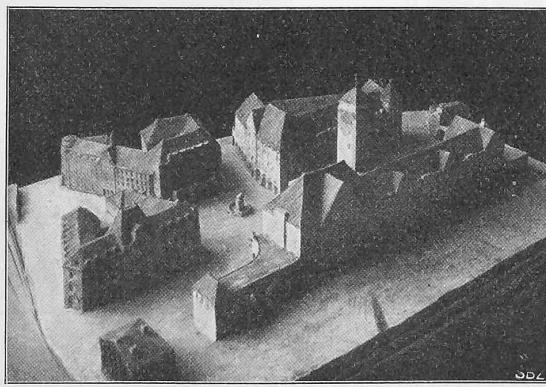
I.

Wir veröffentlichen zunächst das erst jetzt erschienene Gutachten dieses Wettbewerbs und beginnen unsere Darstellung der prämierten Entwürfe mit der Wiedergabe der charakteristischsten Blätter von den drei je mit einem II. Preise „ex aequo“ ausgezeichneten Projekten: Nr. 3 mit dem Motto „Uhrturm“ von den Architekten Pfleghard &

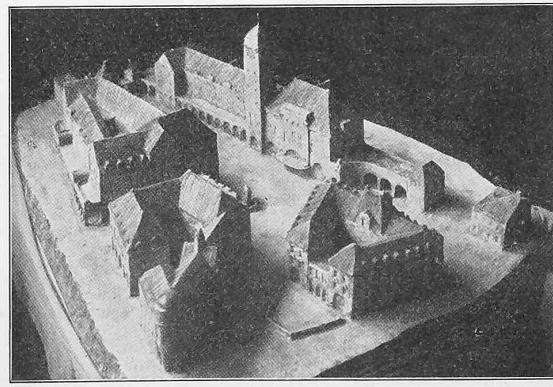
Bericht der Jury.

Die Jury beurteilte die Pläne an den Tagen des 13. und 14. April 1908.

Es lagen 25 Projekte vor, nämlich: 1. Motto: «Gute Reise», 2. «Licht», 3. «Uhrturm», 4. «N.-E.», 5. «Platz», 6. «Zeitgemäß», 7. «Irabach», 8. «Hadwig» I, 9. «Sanct Gallus mit Varianten», 10. «Hermes I und II», 11. «So», 12. «Ostschweiz», 13. «Im letzten Moment», 14. «Licht und Luft», 15. «Verkehr», 16. «Hadwig» II, 17. «Sachlich», 18. Zwei rote Kreise (gezeichnet), 19. «Express», 20. «Betriebsgemäß», 21. «Ricken», 22. «Ohne Retourbillet», 23. «Norne», 24. Roter Kreis (gezeichnet), 25. «Vergrösserung».



Blick auf das Modell der ganzen Anlage von Norden.



Blick auf das Modell der ganzen Anlage von Osten.

Häfeli in Zürich, Nr. 8 mit dem Motto „Hadwig“ I von den Architekten Curjel & Moser in St. Gallen und Nr. 10 mit dem Motto „Hermes“ der Architekten Kuder & von Senger in Zürich.

Die Projekte lassen sich in drei Kategorien einteilen:

- a) in den Grundrissen genau an die Vorlagen sich anschliessende, unter Vermeidung einer Modifikation der Situation,
- b) leicht modifizierte Grundrisse und geringfügig geänderte Situation

c) bedeutend von der vorgesehenen Situation und den Grundrisse abweichende Lösungen.

Für eine Prämierung konnten nur die beiden ersten Kategorien in Betracht fallen, während Projekte der dritten Kategorie gemäss Art. 7, Al. 3, des Programmes nur zum Ankauf gelangen konnten.

In mehreren Rundgängen wurden die Entwürfe 1, 4, 6, 7, 9, 11, 12, 13, 14, 15, 17, 19, 20, 21, 22, 23 und 24 ausgeschieden. Es verblieben in Konkurrenz die Projekte 2, 3, 5, 8, 10, 16, 18 und 25. Die Jury glaubt, sich mit Rücksicht auf die besondern Verhältnisse mit der nähern Besprechung der durch Prämierung ausgezeichneten Entwürfe und der zum Ankauf ausgewählten Projekte begnügen zu dürfen.

Vorausgeschickt mag aber werden, dass bei Gelegenheit der Gutheissung des Konkurrenzprogrammes geltend gemacht wurde, dass die Anlage, wie der offizielle Plan sie gab, insbesondere in Bezug auf den Platz und das Postareal, der Geräumigkeit ermangle, und dass es sehr erwünscht wäre, wenn neben der blosen Fassadengestaltung auch die Gesamtdisposition nochmals

geprüft würde. Sie fügte darum dem damaligen Programmewurfe ausdrücklich die Bestimmung bei, dass abweichende Projekte angekauft werden könnten. Es haben denn auch eine Anzahl Bewerber die Aufgabe weiter gefasst und Neues und Beachtenswertes geboten.

Die Jury liess sich bei Zuerkennung der Preise und bei Fixierung der den anzukaufenden Projekten zuzuerkennenden Beträge von der Erwägung leiten, ob die Entwürfe nur im engen Anschluss an das Gegebene ausgearbeitet worden seien oder ob sie der Gesamtaufgabe neue Seiten abzugewinnen bemüht waren und deshalb eine höhere Bewertung verdienen.

Eine solche konnte allerdings nicht in Preisen zum Ausdruck kommen, da diese nur auf Grund des Programmes stehenden Projekten gegeben werden dürfen, wohl aber in der Höhe der zu gewährnden Ankaufssummen.

Wir gehen zur Besprechung der Projekte über:

Nr. 2. Motto: «Licht».

Die offiziellen Grundrisse sind eingehalten. Das Projekt ist also nur in Bezug auf die Fassadengestaltung zu beurteilen. Die Architektur ist in gotischem Stile gehalten. Sie ist klar und fein durchgeführt und verrät

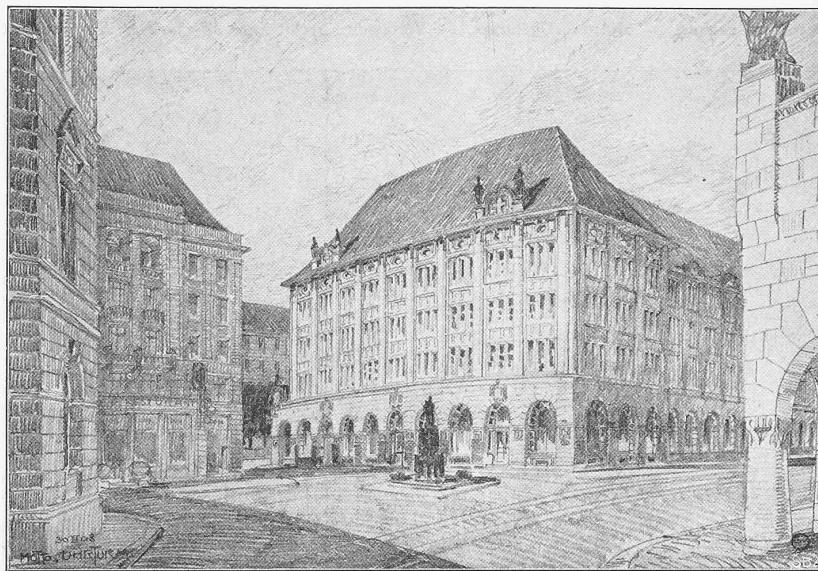
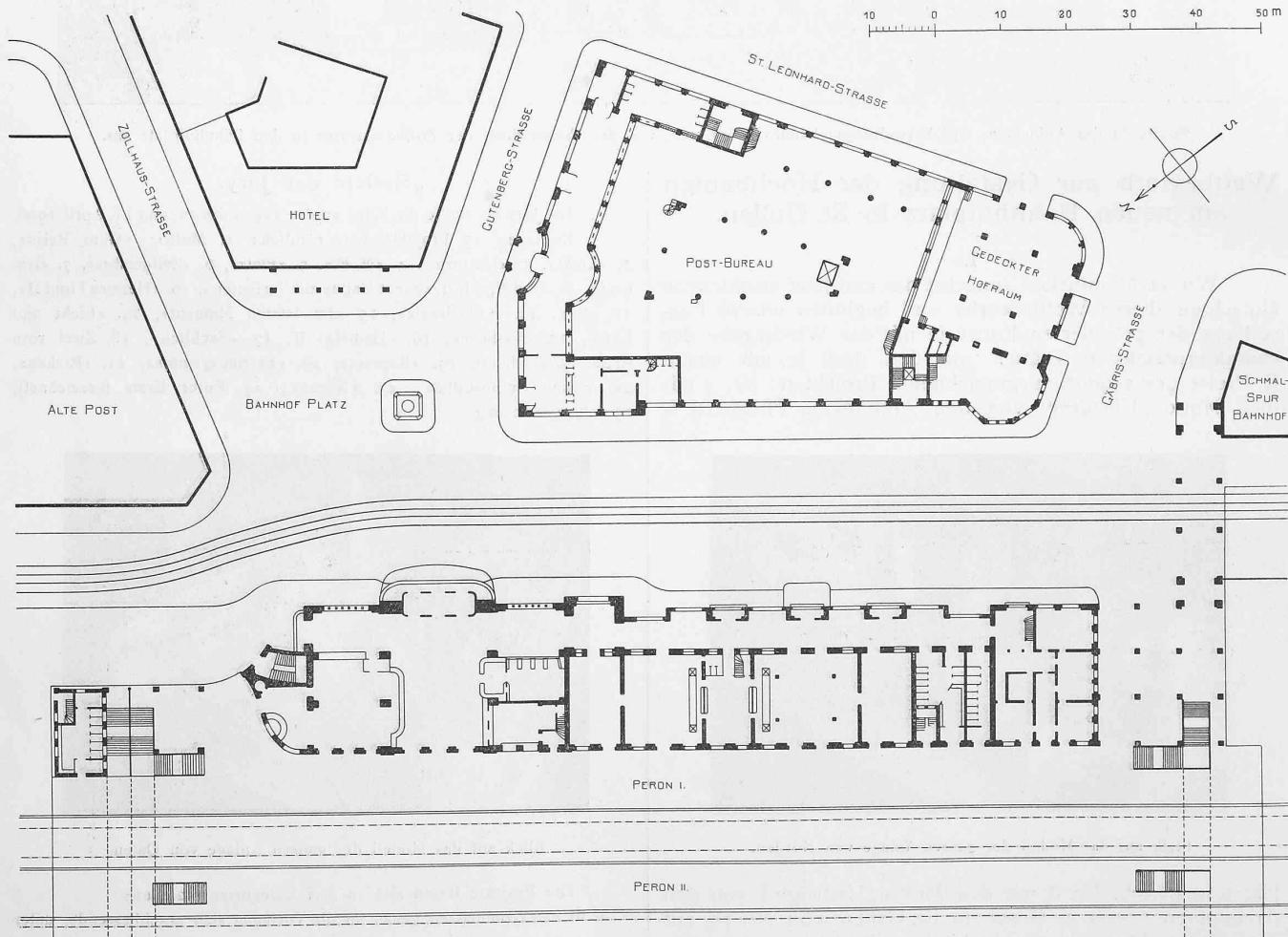


Schaubild des Bahnhofplatzes mit dem Postgebäude (Variante) von Norden.



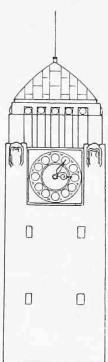
Lageplan und Erdgeschoss-Grundrisse der ganzen Anlage. — Masstab 1:1000.

Wettbewerb für die Hochbauten am Bahnhofplatz in St. Gallen.

II. Preis «ex aequo». — Motto: «Uhrturm».

Verfasser:

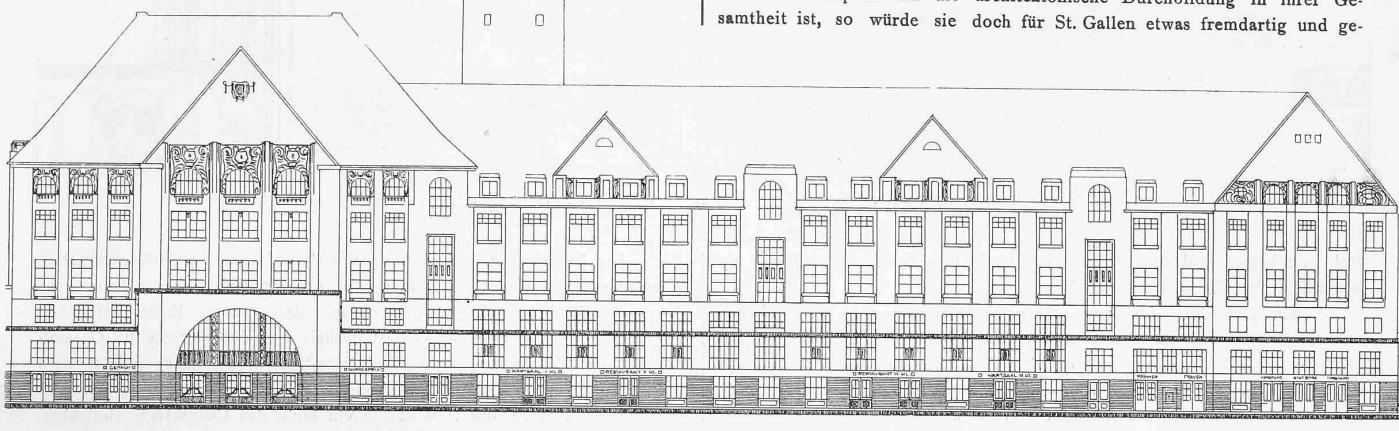
Architekten Pfleghard & Haefeli in Zürich.



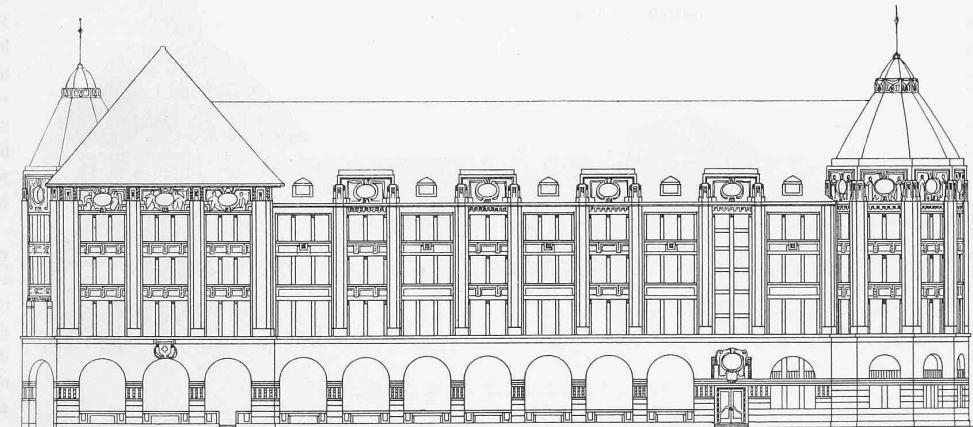
künstlerische Behandlung. Sie hat dem Projekt die Auszeichnung durch einen dritten Preis verschafft. Sowohl Post- als Bahnhofgebäude verdienen diese Anerkennung. Sie würden in schöner Uebereinstimmung den Platz einrahmen.

Etwas mager und unbedeutend erscheint der Abschluss des Platzes durch den Verbindungsbau zwischen Bahnhof und Schmalspurbahnhof. Die Schalterhalle des Postgebäudes kommt gar nicht zu äusserlicher Geltung. Dies ist als ein eigentlicher Fehler zu bezeichnen, da damit nicht bloss auf eine gegebene Hauptwirkung verzichtet, sondern auch der für das Publikum nützliche Hinweis auf diesen wichtigen Gebäudeteil preisgegeben wird.

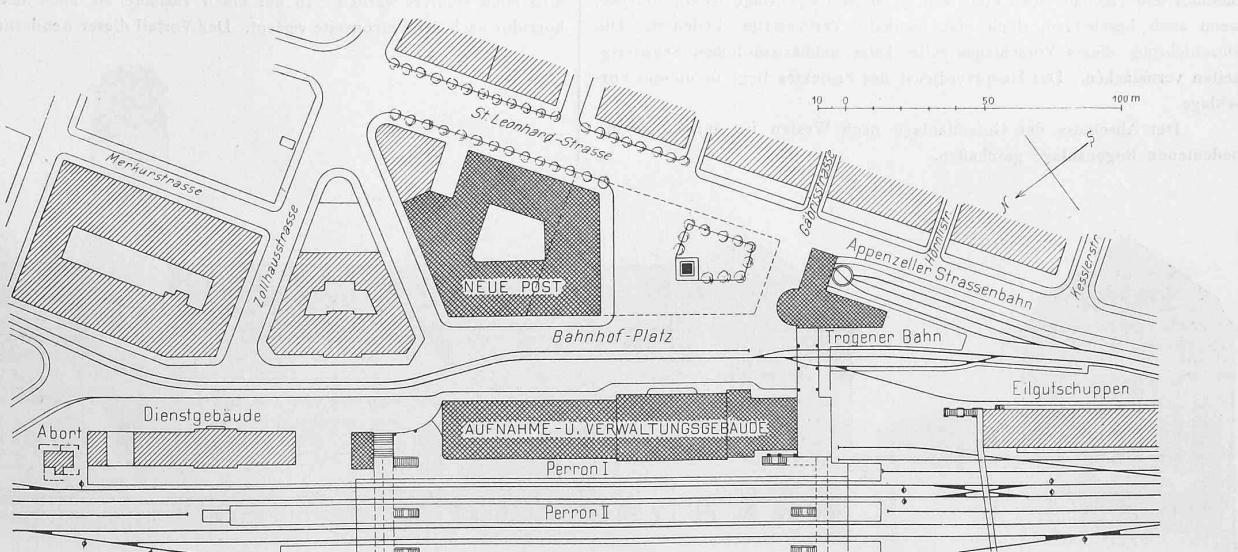
So ansprechend die architektonische Durchbildung in ihrer Gesamtheit ist, so würde sie doch für St. Gallen etwas fremdartig und ge-



Geometrische Ansicht der Westfassade des Aufnahme- und Verwaltungsgebäudes gegen die Perronanlage. — Masstab 1 : 600.



Geometrische Ansicht der Nordwestfassade des Postgebäudes. — Masstab 1 : 600.



Lageplan einer der Varianten. — Masstab 1 : 2500.

II. Preis «ex aequo». — Motto: «Hadwig» I.
Verfasser: Architekten Curjel & Moser in St. Gallen.

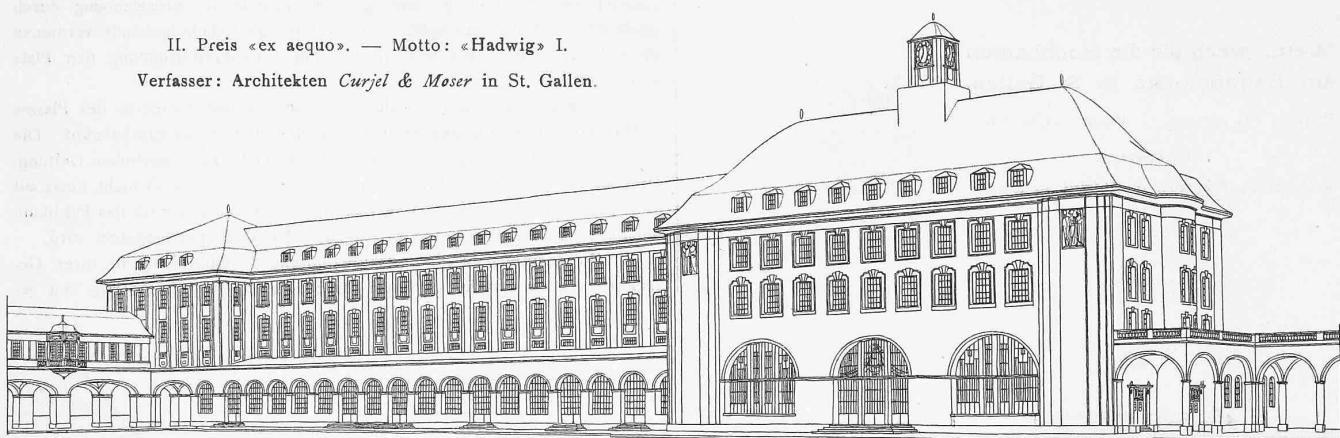


Schaubild des Aufnahme- und Verwaltungsgebäudes von Osten.

sucht erscheinen und speziell die Bauten nicht in erwünschtem Masse als öffentliche Verkehrsinstitute charakterisieren.

Nr. 3. Motto: «Uhrturm». Der Bahnhofgrundriss ist in der Hauptsache dem offiziellen angepasst. Neu ist die Erweiterung der Anlage durch einen östlichen Hallenanbau. Es ergibt sich daraus eine Vergrösserung des Gepäcklokales. Die Distanz zwischen alter Post und neuem Bahnhofgebäude ist etwas erweitert, was wünschenswert erscheint.

Auch das Postgebäude ist in der Hauptsache nach den offiziellen Angaben gestaltet, aber doch in mehreren Beziehungen modifiziert. Die Abscheidung der Nordostecke des Baues bedingt diese Abweichungen. Sie hat den grossen Vorteil, das Bahnhofgebäude mehr freizulegen und der

Gutenbergstrasse einen geräumigen Einlauf in den Bahnhofplatz zu verschaffen. Die Abweichungen am Postgrundriss sind aber nicht von besondern Vorteilen oder Nachteilen an sich begleitet.

Trefflich ist das Motiv der Anordnung der Ueberbauung des Blockes zwischen alter und neuer Post. Die vorgeschlagene Lösung schafft zwischen Bahnhof und Neubau einen Platz von 51 m Breite (Vorlage 30 m), welcher, wenn auch bescheiden, doch eine namhafte Verbesserung bedeutet. Die Durchführung dieses Vorschages sollte keine unüberwindlichen Schwierigkeiten verursachen. Das Hauptverdienst des Projektes liegt in diesem Vorschlag.

Der Abschluss der Gesamtanlage nach Westen ist durch eine unbedeutende Bogenanlage geschaffen.

Die Anbringung eines Turmes am Bahnhofgebäude ist sehr diskutabel. In ansprechender Form, nicht übergross, mag er seine Vorteile haben und die lange Flucht in angenehmer Weise unterbrechen. Einen wirklichen Zweck erfüllt er aber nicht. Er ist deshalb nur dann, wenn die Gesamtwirkung des Platzes ausserordentlich günstig durch ihn beeinflusst wird und geradezu davon abhängt, gutzuheissen. Dies trifft hier nicht zu.

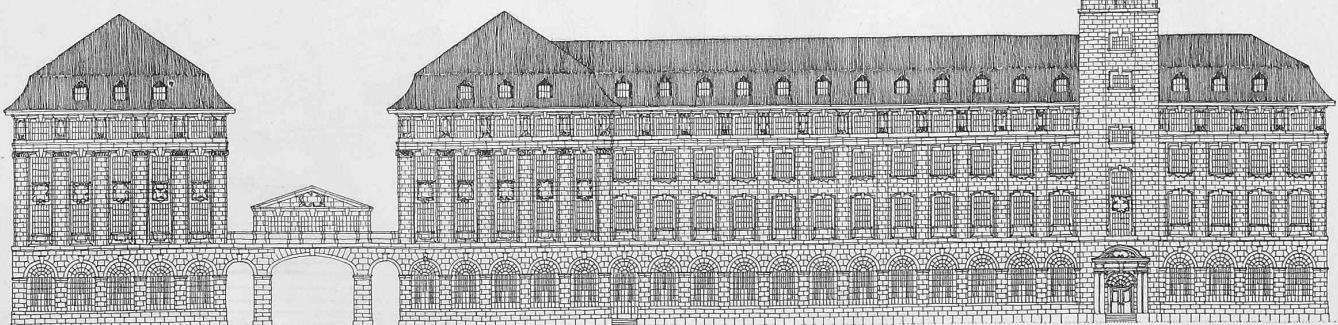
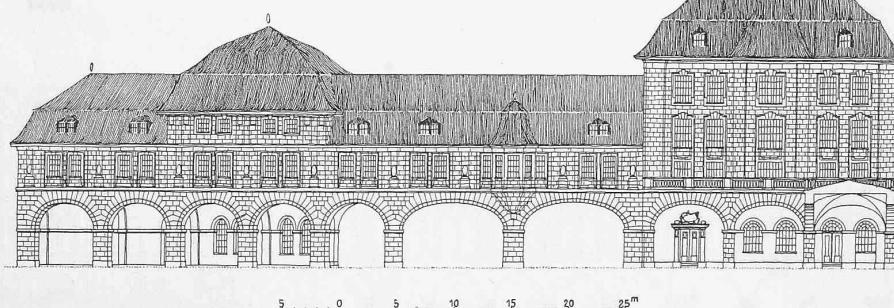
Die Fassaden der Post ermangeln nicht des Charakters, sind aber, obwohl in verschiedenen Varianten vorgelegt, nicht genügend durchstudiert. Die Wirkung der Bahnhoffassade befriedigt nicht. Sie erscheint zu stark geschlossen und gibt dem Hauptschlammotiv einen zu wenig einheitlichen Ausdruck.

In zwei Situationsvarianten sind Platzanordnungen im Westen, unter Verlegung der Bahnhofshalle in den westlichen Teil, dargestellt. Sie haben alle Vorteile, welche

dieser Anordnung zukommen, bedingen aber die Unterdrückung der Gutenbergstrasse und Okkupierung des ganzen südöstlichen Eckblocks. Die Verfasser haben hierfür keine Grundrisse beigegeben die Lösung müsste also noch studiert werden. In der einen Variante ist auch der Bahnhofskorridor nach der Perronseite verlegt. Der Vorteil dieser Änderung besteht

Geometrische Ansicht des südlichen Verbindungsbaus zwischen Aufnahmegebäude und Appenzeller Bahnhof.

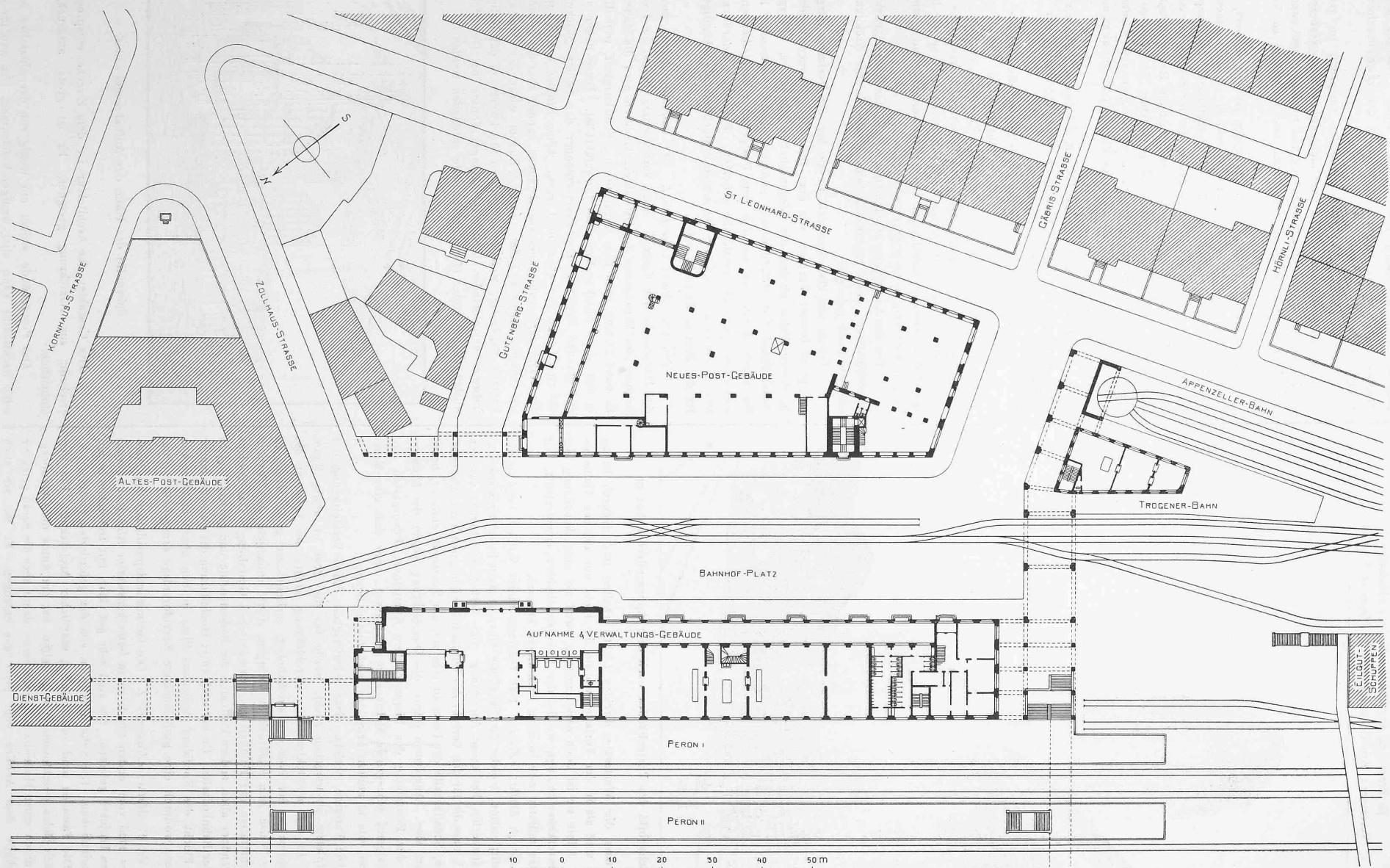
Masstab 1:600.



Geometrische Ansicht der Nordwestfassade des Postgebäudes mit dem Abschluss der Gutenbergstrasse. — Masstab 1:600.

Wettbewerb zur Gestaltung der Hochbauten am neuen Bahnhofplatz in St. Gallen.

II. Preis «ex aequo». — Motto: «Hadwig». I. — Verfasser: Architekten Curyel & Moser in St. Gallen.



Lageplan und Erdgeschoßgrundrisse der ganzen Anlage. — Maßstab 1:1000.

II. Preis «ex aequo». — Motto: «Hadwig» I.
Verfasser: Architekten Curyel & Moser in St. Gallen.

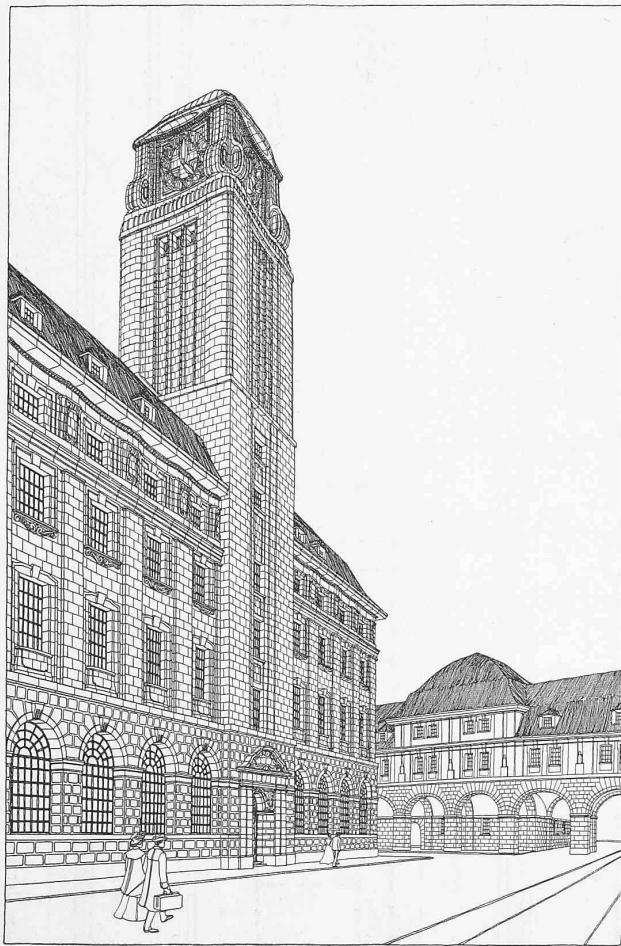


Schaubild des Postgebäudes nach dem Appenzellerbahnhof zu.

darin, dass die Wartesäle direktes Licht erhalten und dadurch besser gestellt sind als in der Vorlage, wo sie ihr Licht nur aus der Halle beziehen. Allein sie ist doch nicht zulässig, weil sie eine Anordnung des Personenverkehrs bedingt, welche der Uebersichtlichkeit zuwiderläuft. Die Reisenden müssten sich in allen Richtungen kreuzen.

Nr. 5. Motto: «Platz». Das Verdienst dieser Vorlage liegt in der Gesamtdisposition, welche die Schaffung eines grossen Bahnhofplatzes vorsieht. Immerhin hat diese Anordnung vom Verkehrsstandpunkt aus den Nachteil, dass die für den Verkehr des Publikums wichtigsten Teile (Bahnhofsvestibüle, Schalterhalle der Post) zu sehr von der Stadtseite entfernt, bzw. abgekehrt sind. Ausserdem würde die Durchführung wegen der Notwendigkeit der Erwerbung der Liegenschaften Kürsteiner, Pflanzgarten und Hotel Bahnhof sehr grosse Mehrkosten veranlassen, ohne dass eine Compensation, wie in andern Projekten, sich finden liesse.

Die Variante, welche diese Schwierigkeit durch Verkleinerung des Bahnhofplatzes zu umgehen sucht, würde für die Post zu wenig Raum bieten. In der architektonischen Durchbildung suchte der Verfasser die Hauptmotive an der Post und am Bahnhof, insbesondere an letzterem, in kräftiger Weise zum Ausdruck zu bringen, doch ermangeln die Formen und Verhältnisse der Feinheit und harmonischen Gestaltung. Das Projekt hat gegenüber allen andern Projekten die bedeutendste und grossräumigste Form der Bahnhofshalle. Er hat auch unter Hochführung der Fassadenmauer in der Flucht des Korridors bedeutend Platz in den obern Stockwerken gewonnen, wodurch eine gutbeleuchtete Korridoranlage ermöglicht wurde.

Nr. 8. Motto: «Hadwig» I. Die Grundrissdispositionen des Postgebäudes sind vom ersten Stock an in bemerkenswerter Abweichung vom offiziellen Projekte gehalten. Sie sind sehr gut, klar, mit trefflichen hellen Kommunikationen. Die Schalterhalle ist von der geforderten Grösse.

Die Fassaden sind in einfacher, stattlicher Architektur. Um den Platz nach Süden geschlossener zu gestalten, hat der Autor die Gutenbergstrasse durch einen Hallenbau abgeschlossen, damit aber die daran gelegene Schalterhalle dem Anblick vom Platz aus entzogen. Er hat sie auch

architektonisch zu wenig ausgezeichnet. Diese Umstände müssen dem Projekte als Nachteil angerechnet werden, der zwar unschwer zu beseitigen wäre.

Der Grundriss des Bahnhofgebäudes entspricht im grossen den offiziellen Dispositionen. Er ist aber nicht unwe sentlich verbessert, indem die Lichtzufuhr in den Oberstockwerken viel reichlicher und zweckmässiger ist. Zwei Treppen könnten unterdrückt und ihr Raum zu Vorräumen benutzt werden.

Die Architektur des Bahnhofgebäudes ist gut studiert, jedoch zu geschlossen und darum nicht so charakteristisch für das eminent Oeffentliche eines Personenbahnhofes. Durch Hinaufführen der Haupthalle bis in den zweiten Stock liesse sich das Motiv der Fassade wesentlich verbessern. Die in diesem Falle verloren gehenden Räume könnten in der Hauptsache durch den entsprechend gestalteten Zwischenbau zwischen Hauptbahnhof und Schmalspurbahnhof wieder gefunden werden. Dieser Trakt bildet einen guten Abschluss des Platzes und gestaltet aus ihm ein geschlossenes Gesamtbild.

Die Variante des Postgebäudes mit Schalterhalle auf der Nordfront kann weniger befriedigen. Einteilung und Beleuchtung der Kommunikation erscheinen weniger gut gelöst.

Gemäss dem beigegebenen Modelle ist die Fassade nach der St. Leonhardstrasse durch Eckrisalithe ansprechend eingehämt. Diese Vorbauten sind aber nur mit der Disposition des Variantengrundrisses vereinbar, der im übrigen nicht empfohlen werden kann. Es wäre aber schade, auf dieses Motiv verzichten zu müssen, weil es der langen und monotonen Fassade entschieden sehr wohl anstände und gewiss von der Baupolizeibehörde auch zugegeben würde.

Für die Ausführung erscheinen die Pläne des Postgebäudes besonders empfehlenswert, doch müsste die Schalterhalle in der Architektur besser zum Ausdruck gelangen.

Durch ein Plastilinmodell 1:500 hat der Verfasser dargelegt, wie ein 40 m breiter Vorplatz vor dem Bahnhof gewonnen werden könnte. In diesem Falle würden die Liegenschaften Kürsteiner, Pflanzgarten und Hotel Bahnhof in Mitleidenschaft gezogen. Ein ökonomischer Ersatz hierfür würde durch den westlich vom Postgebäude verbleibenden Baublock von zirka 1300 m² Grundfläche gefunden. Bei dieser Anordnung könnten sowohl dieser Baublock wie das jetzige Postgebäude als zukünftige Reserven für die Post in Betracht fallen.

Nr. 10. Motto: «Hermes» I. Der Bahnhofgrundriss entspricht in der Hauptsache der Vorlage. Eine Verbesserung bietet die konvexe Ausbiegung des Mittelbaus des Osttraktes. Dadurch wird die Halle erweitert. Es entsteht aber nach dem Entwurfe eine Schwierigkeit, weil diese Flucht in den obern Stockwerken nicht fortgeführt ist. Diese liegen vielmehr in der geraden Bauteilung. Die Fassadenmauer der beiden Stockwerke steht auf eine Länge von 35 m im Leeren. Ohne Einbau von Stützpunkten in der Halle wäre wohl kaum auszukommen, womit aber der gewonnene Vorteil wieder verloren gehen würde. Zudem wirkt der Vorbau für die Fassade ungünstig, weil er die obern Stockwerke in der Nahperspektive teilweise verschwinden lässt. Der Mangel könnte bei Durchführung der Ausbiegung in voller Höhe der Fassade vermieden werden.

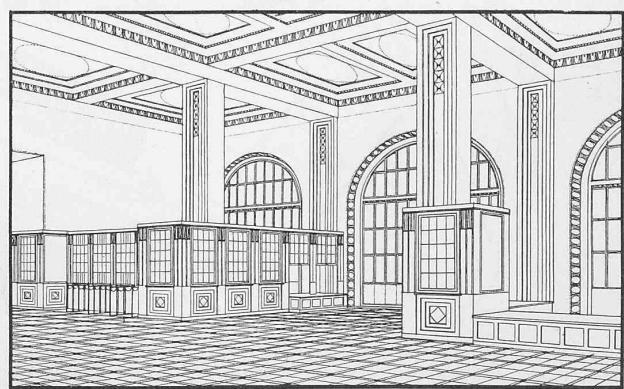


Schaubild der Halle des Aufnahmegeräudes.

Der Charakter der Architektur ist dem Zwecke entsprechend und erscheint zur Ausführung geeignet. Er ist gross, ausdrucksstark und einheitlich.

Das Postgebäude weicht nur wenig von der offiziellen Anlage ab; seine Architektur kann aber weniger befriedigen. An und für sich etwas

Wettbewerb zur Gestaltung der Hochbauten am neuen Bahnhofplatz in St. Gallen.

II. Preis «ex aequo». — Motto: «Hermes». — Verfasser: Architekten Kuder & von Senger in Zürich.

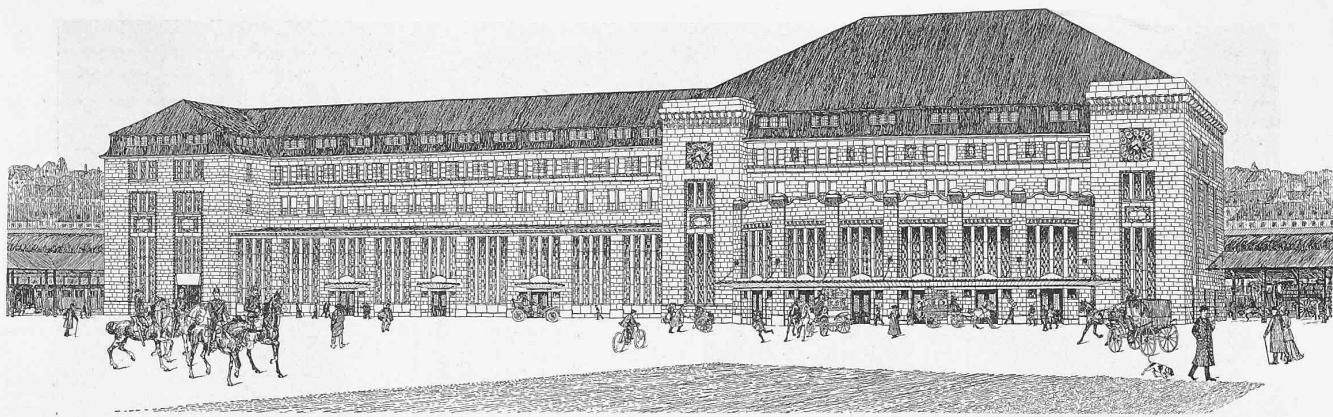


Schaubild des Aufnahmehaus- und Verwaltungsgebäudes von Osten.

eintönig und warenhausartig, leidet seine Wirkung noch durch das Abbiegen der Flucht des Ostflügels, der doch mit dem Westflügel zusammen die Mittelpartie wirkungsvoll einrahmen sollte.

Der Abschluss des Platzes nach Westen ist ohne Bedeutung. Der Bahnhof der Schmalspurbahnen ist ein Gebilde ganz für sich und trägt nichts zur abschliessenden Wirkung bei.

Das Projekt hat sein Hauptverdienst in der Architektur des Bahnhofgebäudes. Wenn das Hallenmotiv noch um einen Stock höher geführt und die Fassade demgemäß modifiziert würde, ferner die Architektur des Korridors in oben etwas kräftiger unter sich verbundenen Formen gehalten wäre, so würde das Gebäude an Wirkung noch gewinnen.

Eine Variante, als

«Hermes» II bezeichnet, ist ein interessanter Versuch, unter Einbezug des jetzigen Postgebäudes, eine erweiterte Platzanlage (38 m breit) zu schaffen. Doch erscheint die Verteilung des Postdienstes auf zwei Gebäude, die nicht in direkte Verbindung miteinander gebracht sind, und das vorgesehene Separatgebäude für die Kreisdirektion betriebstechnisch ungünstig und darum nicht empfehlenswert.

Nr. 16. Motto: «Hadwig» II. Das Projekt schliesst sich sozusagen vollständig dem offiziellen Grundriss an und bietet in dieser Beziehung keinerlei beachtenswerte Eigenheit.

In den Fassaden sind Post- und Bahnhofsbauten in angemessener Uebereinstimmung gehalten. Das Hauptmotiv der Bahnhofshalle ist kräftig hervorgehoben; ebenso ist bei der Post die markante Ecklösung motiviert. Die Formen sind, ohne originell zu sein, richtig verwendet und zeigen auch in den Detailblättern sichere Behandlung.

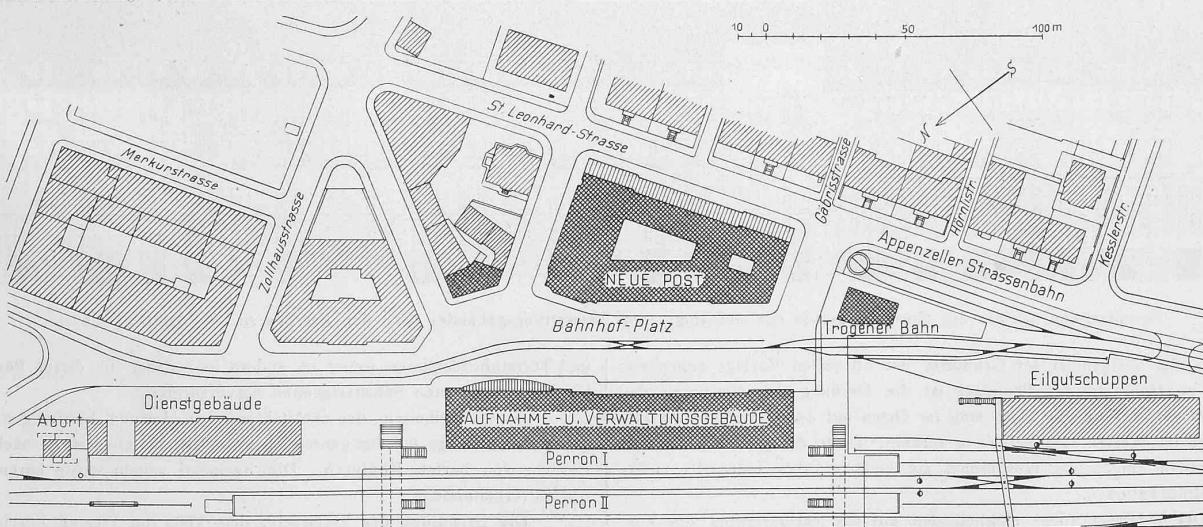
Nr. 18. Motto: Zwei gezeichnete rote Kreise. Die Grundrisse sind, soweit es den Bahnhof betrifft, unverändert aus der Vorlage übernommen. Auch der Grundriss des Postgebäudes zeigt nur unwesentliche Änderungen.

Die Fassaden sind gefällig. Der Turm am Bahnhof ist nicht motiviert und seine Formen sind nicht in Harmonie mit den übrigen Bauteilen. Die Motive sind zwar nicht von origineller Neuheit, charakterisieren jedoch die Bauten. Unbedeutend erscheint die Gestaltung des in Eisenkonstruktion erstellten Platzabschlusses nach Westen.

Nr. 25. Motto: «Vergrösserung». Der Grundriss des Postgebäudes



Schaubild des Postgebäudes von Norden.



Lageplan der ganzen Anlage mit den nur wenig geänderten Grundrisse des Programms. — Massstab 1 : 2500.

Wettbewerb zur Gestaltung der Hochbauten am neuen Bahnhofplatz in St. Gallen.

II. Preis «ex aequo». — Motto: «Hermes». — Verfasser: Architekten Kuder & von Senger in Zürich.

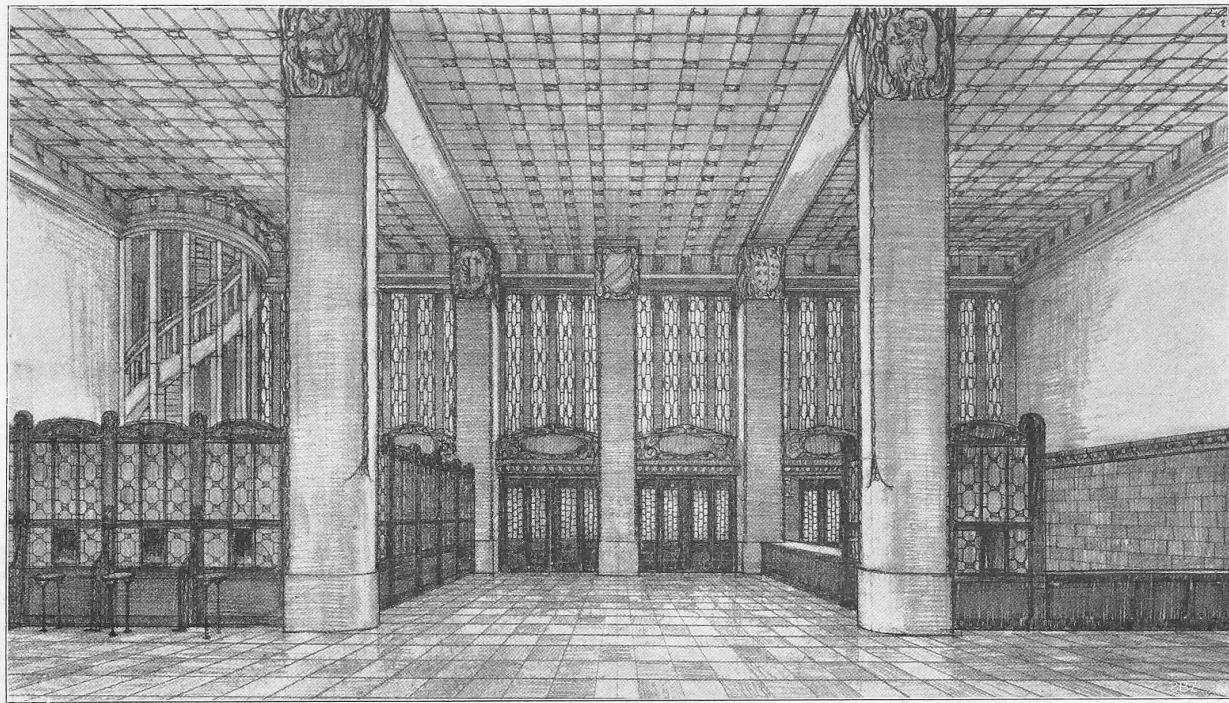


Schaubild der Halle des Aufnahmegebäudes vom Haupteingang her.

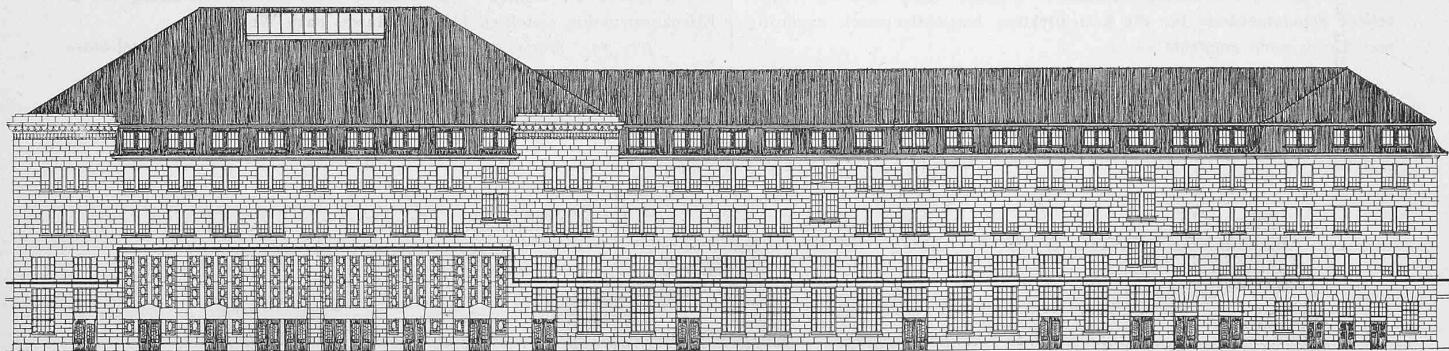
weicht total von der offiziellen Vorlage ab. Die Schalterhalle legt sich um die Nordostecke des Baues und öffnet sich damit sowohl nach dem Platze als nach der Gutenbergstrasse. Sie erhält so eine sehr in die Augen fallende Lage, was als ein Vorzug zu betrachten ist.

Die innere Disposition des Grundrisses ist klar, von übersichtlicher Anlage. Die Kommunikationen sind hell, die Konstruktion des ganzen Baues in sich gut geordnet, sodass keine Portes à faux vorkommen. Die Treppendispositionen bedürften allerdings der Verbesserung und der Ergänzung, doch würde dies keine Schwierigkeiten bereiten.

Der Bahnhofsbau zeigt eine Erweiterung der Gepäcksräume durch Verlängerung der Anlage nach Osten, ferner eine Verlegung des Zuganges zum Perrontunnel nach Westen. In einer Variante ist die Vorhalle vor dem Vestibül des Bahnhofes weggelassen. Sie fällt auch besser weg, da sie nicht erforderlich ist und den Hauptvorzug des Projektes, die Schaffung eines geräumigeren Platzes vor dem Haupttrakt des Bahnhofes, ein-

Drehung der Achse der Gäbrisstrasse und endlich durch einen mehrgeschossigen Zwischenbau zwischen Bahnhof und Postgebäude zu kompensieren. Er schliesst damit den Platz nach Westen völlig ab und liefert ein markantes Schaubild eines geschlossenen städtischen Platzes. Dies geschieht aber zu sehr auf Kosten der wichtigen Verkehrsmöglichkeit nach der Seite des St. Leonhards- und Westquartiers. Die vielen Stützpunkte, welche die erwähnte Ueberbauung verlangt, sind dieses Verkehrs wegen geradezu unzulässig. Es ist auch nicht empfehlenswert, der Gäbrisstrasse die vorgeschlagene Richtung zu geben, da damit ein zu spitzer Winkel für den Hauptverkehr, der auf dieser Strasse sich abwickeln muss, geschaffen würde.

Der vom Verfasser auf 45 m verbreiterte Ostplatzteil kann durch die Preisgabe der Ueberbauung des Areals des jetzigen Gaiserbahnhofes erwirkt werden, erheischt aber verhältnismässig wenig neue Opfer. Das Projekt hat also den Vorteil, an den jetzigen vertraglichen Verhältnissen



Geometrische Ansicht der Nordwestfassade des Aufnahme- und Verwaltungsgebäudes nach den Perrons zu. — Masstab 1 : 600.

schränkt. Im übrigen ist der Grundriss der offiziellen Vorlage angepasst.

Das Markante des Projektes ist die Drehung der Nordfront des Postgebäudes, sodass der Platz sich im Osten auf 45 m Breite erweitert, allerdings im Westen sich auf 25 m verengt. Diese Anlage ist interessant und verdient eingehende Würdigung, sie bedürfte aber jedenfalls mehrfacher Modifikationen.

Der Verfasser sucht nämlich den mit der Verbreiterung des Vorplatzes im Osten verloren gehenden Baugrund des Postgebäudes einsteils durch die erwähnte Einengung im westlichen Teile, sodann durch eine

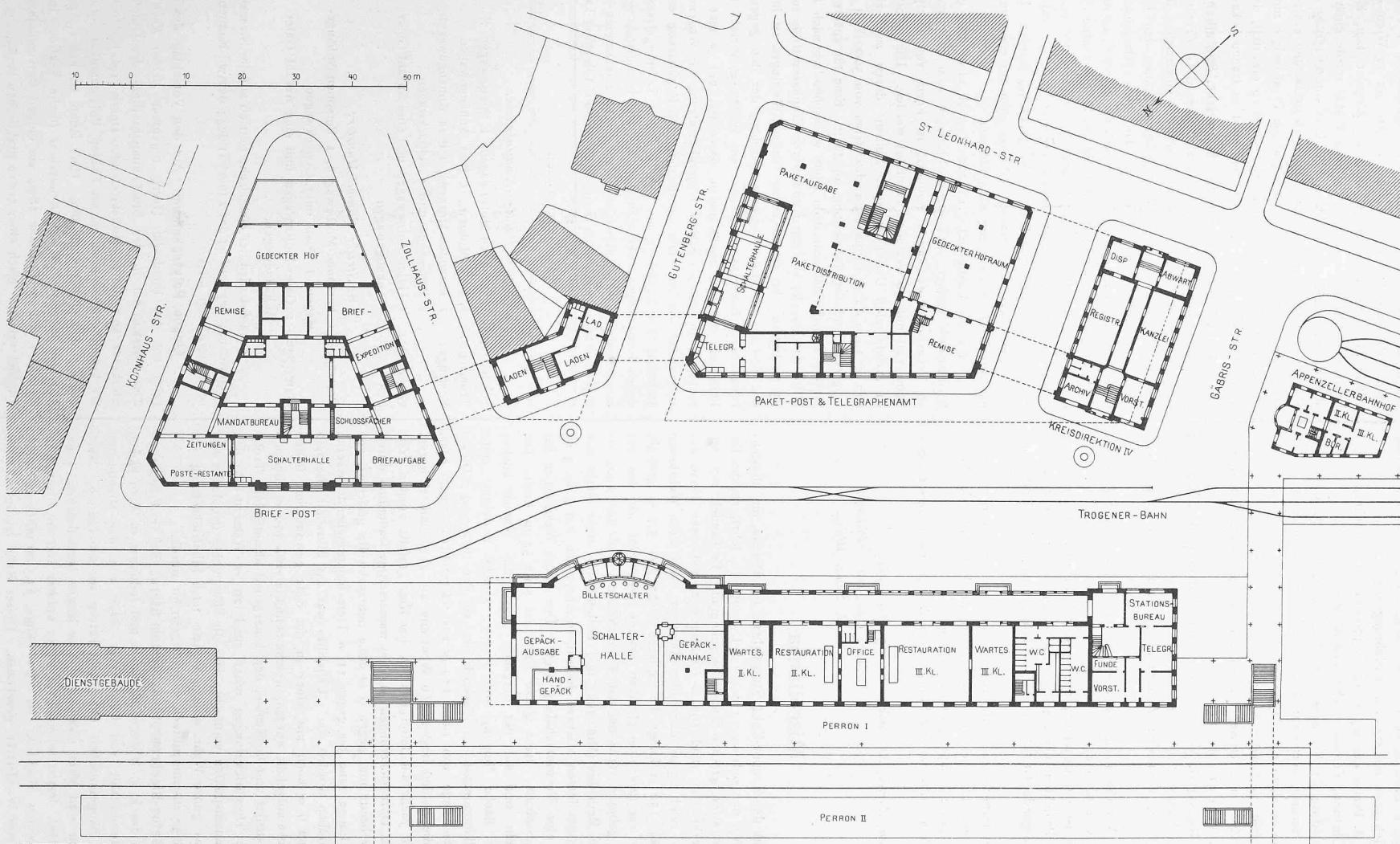
und Terrainbedürfnissen wenig zu ändern und daher in dieser Beziehung keine nennenswerten Schwierigkeiten hervorzurufen.

Die Einzelheiten der architektonischen Lösung befriedigen nicht. Sie sind allerdings für den ganzen Platz einheitlich, aber in zu nüchternen Formen von harten Konturen. Die Fassaden zeigen wenig harmonische Aufbauverhältnisse.

Die Grundidee des Verfassers, den Platz im Westen durch einen Hochbau zu schliessen, könnte unter Beseitigung der gerügten Nachteile beibehalten werden, wenn der im Erdgeschoss offene Querbau ganz an

Wettbewerb zur Gestaltung der Hochbauten am neuen Bahnhofplatz in St. Gallen.

II. Preis «ex aequo». — Motto: «Hermes». — Verfasser: Architekten Kuder & von Senger in Zürich.



Lageplan und Erdgeschossgrundrisse der ganzen Anlage. — Variante. — Maßstab 1 : 1000.

das westliche Ende des Bahnhofgebäudes gerückt und die Gäßrisstrasse, wie in der offiziell geplanten Lage, offen in den Platz eingeführt würde.

Auf Grund dieser Besprechung kam die Jury zum folgenden Schlusse: I. es sei kein I. Preis zu erteilen, weil kein Projekt in seiner ganzen Anlage sich ohne weiteres zur Ausführung eignet;

2. es seien II. Preise «ex æquo» zu je 3500 Fr. zuzusprechen:

Nr. 3, Motto: Uhrturm, Verfasser: *Pfleghard & Häfeli*, Zürich,
Nr. 8, Motto: Hadwig (I), Verfasser: *Curyel & Moser*, St. Gallen,
Nr. 10, Motto: Hermes, Verfasser: *Kuder & v. Senger*, Zürich;

III. Preise ex æquo zu je 1500 Fr.;

Nr. 2, Motto: Licht, Verfasser: *Montandon & Odier*, Genf,

Nr. 18, Motto: Zwei rote Kreise, Verfasser: *Yonner & Grassi*, Neuenburg;
einen IV. Preis zu 1000 Fr.:

Nr. 16, Motto: Hadwig II, Verfasser: *Ferdinand Gut* in Exeter, England;
3. es seien folgende Projekte anzukaufen:

Nr. 5, Motto: Platz, Verfasser: *Eduard Hess*, Zürich, zum Betrage von
2500 Fr.

Nr. 25, Motto: Vergrösserung, Verfasser: *Heinrich Ditscher*, St. Gallen,
zum Betrage von 3000 Fr.

Die Jury ist der Ueberzeugung, dass sich in richtiger Benützung der in diesen Projekten niedergelegten Lösungen eine zweckmässige, ästhetisch befriedigende Gestaltung der in Frage kommenden Bauten erzielen lässt.

Sie macht ferner darauf aufmerksam, dass durch eine Vergrösserung des Platzes und eine angemessene Ausgestaltung der Haupthalle des Bahnhofgebäudes die ganze Anlage gewinnen würde.

Sie empfiehlt das weitere Studium der Anlage nach dieser Seite angelegentlich.

Genf, Bern, Zürich, St. Gallen, den 25. Mai 1908.

Marc Camoletti. Flükiger.

Gull. Sand. Wild.»

Miscellanea.

Der Bruch des Hauser-Lake Stauwehres bei Helena, am Missouri (Montana U. S. A.), der sich am 14. April d. J. ereignete, lehrt, welche Bedeutung der Fundation grosser Stauwerke zukommt. Es handelt sich um ein festes Stauwehr von rund 192 m Gesamtlänge und einer Höhe der Wehrkrone von rund 15 m über dem Flussbett. Auf diese Wehrkrone war noch ein auf 152 m Länge bewegliches Wehr von 5,7 m gestellt. Der Wehrkörper war nach dem gleichen System ausgebildet wie das vor etwa 10 Jahren gebaute Wehr bei Ash Fork (Arizona) und das 1901 erstellte Wehr bei Redridge (Michigan) und bestand aus einer Reihe von fachwerkartig ausgebildeten eisernen Jochen, in Abständen von 3 zu 3 m, über die sich eine Blechverschalung legte. Der hohle Wehrkörper hat dreieckigen Querschnitt; seine ganze Basis ist etwa 54 m breit. Die Verschalungsbleche sind auf der Bergseite gegen das Wasser konkav und zeigen die flache Neigung von 1:1,5, zwecks Erzielung einer grossen Vertikalkomponente des Wasserdrucks auf den Baugrund. Dieser besteht auf eine Länge von rund 120 m aus wasserdrücklichem Kies. Während nun die beiden landseitigen Wehrteile auf Fels fundiert waren, sind die mittlern Jochen auf Betonsockel in den Kies gestellt worden. Zur Verhütung von Durchsickerungen war der wasserseitige Dammfuß durch eine rund 15 m breite und gegen 6 m hohe Betonschwelle gesichert, vor die auf 114 m Länge eine bis gegen 11 m Tiefe hinabreichende eiserne Spundwand getrieben worden war. Ueberdies war das Flussbett oberhalb des Wehres rund 6 m hoch mit einer in der Nähe gewonnenen, feinen vulkanischen Asche aufgefüllt worden, welche Schicht etwa 300 m oberhalb des Bauwerkes auslieft und bezweckte, den Untergrund abzudichten. Trotzdem haben die Durchsickerungen unter rund 20 m Wasserdurchdruck den Untergrund so auszuspülen vermocht, dass die Stützpunkte der Jochen sich senkten und das ganze Wehr wenige Monate nach Inbetriebsetzung auf etwa 120 m Länge zusammenbrach und fortgespült wurde.

Patent-Beton-Blechrohrpfähle, System Stern. Bei der Fundierung des Anbaues an das k. k. Museum für Kunst und Industrie in Wien kamen die Blechrohr-Betonpfähle von Baudirektor *Stern* von der allgemeinen österreichischen Baugesellschaft mit gutem Erfolg zur Anwendung. Nach diesem Verfahren wird über einen rund 4 m langen harthölzernen, zugespitzten Rammpfahl, dessen schwach verjüngter unterer Teil mit Blech überzogen ist, ein zweites Blechrohr von 2,5 m Länge, 23,5 cm mittlerm Durchmesser und 3 mm Wandstärke geschoben. Dieses Rohr ist unten offen, aber mit einer an vier vernieteten Flacheisen befestigten Schuhspitze versehen, auf welcher die eingeschobene Spitze des Rammpfahls aufsitzt. Das Ganze wird 2,5 bis 3 m tief in den Boden eingerammt, hierauf der Ramm-

pfahl herausgezogen und die im Boden stecken gebliebene Hülse zunächst mit etwas Zementbrühe, hernach mit Beton 1:4 ausgefüllt, ähnlich wie beim amerikanischen System Raymond¹⁾. Während des Einfüllens wird der Beton mit einem besondern Stössel eingestampft, wodurch ein massiver Betonpfahl entsteht. Bei dem genannten Bau in Wien sind 320 solcher Pfähle in eine Aufschüttungsschicht aus Ziegelstücken, Kies, Steinen und Lehm eingetrieben worden. Einer der Pfähle wurde einer Probobelastung unterzogen, wobei nach 24 Tagen eine Last von 92 480 kg eine Maximalsenkung von 193,9 mm bewirkte, die nach Entlastung auf 191,0 mm zurückging. Der hernach wieder ausgegrabene Pfahl zeigte nicht die geringste Beschädigung. Die Zahl der Pfähle wurde so ermittelt, dass ein einzelner nicht mehr als 40 000 kg der Gebäudelast zu tragen bekam.

Elektrischer Betrieb der Schweizer Seetalbahn. Nach mehrjährigen eingehenden Studien hat sich die A. G. *Brown, Boveri & Cie.* in Baden entschlossen, bei Einrichtung des elektrischen Betriebes auf der normalspurigen Nebenbahn Wildegg-Emmenbrücke den Einphasenwechselstrom zur Anwendung zu bringen. Die hier vorliegende Bahnstrecke ist wesentlich länger als die Strecke Seebach-Wettingen²⁾, sie misst von Wildegg (S. B. B.) über Lenzburg und Beinwil bis Emmenbrücke (S. B. B.) 46,7 km und besitzt überdies in der Strecke Beinwil-Münster eine 8,2 km lange Abzweigung mit einer Maximalsteigung von 37,0 %, während die grösste Steigung der durchgehenden Strecke 35,27 % beträgt. Die Bahn verläuft grossenteils längs der Strasse, teilweise auch auf eigenem Bahnkörper, so namentlich die Abzweigung nach Münster.

Da die Bahngesellschaft zurzeit noch nicht über ein eigenes Elektrizitätswerk verfügt, soll ihr die Energie vom Elektrizitätswerk Beznau ab Transformatorenstation Boniswil in Form von Dreiphasenstrom von 8000 Volt und 50 Perioden zugeführt werden. Dieser Strom wird in der zu errichtenden Umformerstation Beinwil durch zwei Maschinengruppen von je 1000 PS in Einphasenwechselstrom von 5000 Volt und 25 Perioden umgesetzt und der Fahrleitung zugeführt. Eine für später vorgesehene definitive Transformatorenstation käme wahrscheinlich nach Ermensee, in die Mitte der Strecke zu liegen und würde Einphasenstrom von 5500 Volt und 25 % liefern. Im Gegensatz zu Seebach-Wettingen ist für die Seetalbahn der Betrieb mit Motorwagen vorgesehen, der den gegenwärtigen, beizubehaltenden Betriebsverhältnissen am besten entspricht und zwar sollen Personen- wie Gütermotorwagen vierachsig, mit je vier Einphasen-Seriemotoren, die durch einfache Räderübersetzung die Wagenachsen antreiben, ausgerüstet werden. Die Geschwindigkeits-Regulierung erfolgt durch Veränderung der Spannung an Regulier- und Leistungstransformatoren, von denen jeder Wagen zwei erhalten soll. Die in Aussicht genommenen Zugskompositionen, deren Gewichte, sowie die zu erreichen Maximalgeschwindigkeiten auf den stärksten Steigungen sind aus folgender Tabelle ersichtlich:

Zugskomposition	t	km/Std.
<i>A. Strecke Wildegg-Emmenbrücke:</i>		
Schnellzüge: 1 Personen-Motorwagen, 1 Speisewagen .	74	29
Tramzüge: 1 Pers.-Motorw., 1 Pers.-Anhängewagen .	67	31
Postzüge: 1 Personen-Motorw., 1 Pers.-Anhängewagen, 1 Postwagen und 1 Gepäckwagen .	107	24
Güterzüge: 1 Güter-Motorwagen und eine Anzahl Güter- Anhängewagen .	162	17
<i>B. Strecke Beinwil-Münster:</i>		
Postzüge: 1 Personen-Motorwagen, 1 Personen-Anhängewagen, 1 Post- oder Gepäckwagen .	77	28
Güterzüge: 1 Güter-Motorwagen und eine Anzahl Güter- Anhängewagen .	142	20

Zunächst wird der elektrische Betrieb auf der Strecke Beinwil-Münster eingerichtet, der Ausbau der Linie Wildegg-Beinwil-Emmenbrücke, eventuell bis Luzern, soll folgen.

Eidgen. Polytechnikum. Auf den Vorschlag des schweizer Schulrates hat der Bundesrat Herrn Ingenieur *Arthur Rohn* von Genf, zur Zeit Bureau-Chef in der Brückenbauabteilung der Gutehoffnungshütte zu Sterkrade, an Stelle des zurücktretenden Herrn Prof. E. Mörsch zum Professor für Ingenieurwissenschaften am Eidgen. Polytechnikum ernannt, mit Antritt auf den 1. Oktober nächsthin. Herr Rohn ist am 1. April 1878 in Genf geboren, hat daselbst am Gymnasium (techn. Sektion) im Jahr 1895 die Maturität und im Frühjahr 1899 am eidgen. Polytechnikum das Ingenieur-Diplom erlangt. Nach einer ersten praktischen Betätigung auf dem Brückenbaubüro der Jura-Simplon-Bahn in Lausanne trat er am 1. November

¹⁾ Vergl. Bd. XLVII, S. 94 und ff. mit Abbildungen.

²⁾ Vergl. Seite 185 lfd. Bds.