

Die neue Hauptpost in St. Gallen: Architekten Pfleghard & Häfeli, Zürich und St. Gallen

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **65/66 (1915)**

Heft 1

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-32260>

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.

die durch den Fahrshalter beim Anfahren parallel, beim Betrieb in Serie geschaltet werden; Kapazität = 120 Ampèrestunden, maximaler Lade- und Entladestrom = 40 Ampère; Gewicht beider Batterien zusammen = 1400 kg.

Um das Personal vor den bekannten Gefahren beim Kuppeln von Fahrzeugen zu schützen und um zu ermöglichen, dass der Führer ohne die Lokomotive zu verlassen und ohne Beihilfe den nächsten Wagen anhängen kann, wurde eine elektromagnetische Kupplung (System Kull) angewendet. Die vier Puffer der Lokomotive wurden zu diesem Zwecke zu Glockenmagneten ausgebildet. Zur Erreichung einer guten Auflage des Gegenpuffers, sowohl bei verschiedenen Pufferständen als in Kurven, wurden Kugelgelenke eingebaut und je zwei zusammengehörnde Puffer durch Hebel miteinander verbunden (Ausgleichpuffer). Die Magnetpuffer sind auf Zug und Druck doppelt gefedert. Bei bester Auflage des Gegenpuffers beträgt die maximale Zugkraft eines Magnets 1700 kg, bei 5 mm einpoliger Luftdistanz 900 kg, der Energieverbrauch 27,5 Volt \times 8 Amp. oder 220 Watt. An einer roten Kontrollampe im Führerhaus ist ersichtlich, wann die Magnete eingeschaltet sind. Als Warnsignal dienen elektrische Huppen. Die Beleuchtung der normalen Signallaternen erfolgt ebenfalls elektrisch. Es stehen schon drei solche Lokomotiven im Dienst, mit denen sich namhafte Ersparnisse an Wagenverschiebe-Personal erzielen lassen. (Forts. folgt.)

Die neue Hauptpost in St. Gallen.

Architekten *Pfleghard & Häfeli*, Zürich und St. Gallen.

(Mit Tafeln 1 bis 4.)

Die Um- und Neugestaltung der Verhältnisse am Bahnhofplatz St. Gallen, ein in der baulichen Entwicklung der Stadt hervorragend bedeutungsvoller Abschnitt, ist unter Mitwirkung der verschiedensten Kreise nach jahrelangen Bemühungen zu glücklichem Ende gebracht worden. Es ist zwar nur bedingt, dieses „glücklich“, denn es gibt Viele, namentlich Architekten, die das Geschaffene als im Ganzen genommen sehr wenig gelungen bezeichnen. Man bedauert namentlich das unschöne und enge Platzgebilde zwischen Post und Bahnhofgebäude an sich, sowie die fehlende Uebereinstimmung im Architektur-Charakter der beiden Neubauten. Die St. Galler sind aber dennoch glücklich, dass die seit Jahren „unhaltbaren“ Zustände ihres Verkehrszentrums so oder so endlich verbessert worden sind. Möge niemand, wie Schiller sagt, das dürftige

Ergebnis der Wirklichkeit allzu peinlich an dem Masstab der Vollkommenheit messen, denn, fügt Carlyle bei, die Ideale bleiben immer in einer gewissen Entfernung, und mit einer leidlichen Annäherung an sie wollen wir uns dankbar zufrieden geben. — Sehen wir zu, wie weit dies auf den neuen Bahnhofplatz St. Gallen zutrifft.

Zunächst der Platz selbst. Es ist hier daran zu erinnern, dass schon 1908, anlässlich des Wettbewerbs zur Gewinnung von Plänen für die einheitliche Gestaltung der Bauten am neuen Bahnhofplatz von verschiedenen Seiten der Vorschlag gemacht worden ist, einen sog. „Westplatz“ zu schaffen, d. h. die grössere Bewegungsfreiheit am Südwestende des Bahnhofgebäudes zur Anlage eines grossen, regelmässig geformten Monumentalplatzes zu benützen. Wir verweisen auf die eingehende Darstellung jener Konkurrenzpläne in Band LI (vom 6. und 13. Juni 1908) der „Bauzeitung“, z. B. auf den Lageplan auf Seite 293 u. a. Allein so verlockend die Idee des Westplatzes war, ihre Ausführung stiess auf Schwierigkeiten, hauptsächlich der grösseren Kosten und der befürchteten Verzögerung wegen. Sodann begegnete eine noch weitere Verschiebung des Verkehrszentrums gegen Westen, also vom Stadtzentrum weg, entschiedenem Widerspruch der Bevölkerung. Schliesslich ist zu bedenken, dass bei einem grossen „Westplatz“ eine planmässig-einheitliche Umbauung noch viel unerlässlichere Bedingung für die wirkliche Erreichung des Zieles gewesen wäre, als es bei dem nun entstandenen engen und unregelmässigen Platzgebilde der Fall ist, dem der alte Bahnhofplatz als wertvolle Erweiterung dient.

Diesen Platz in seiner endgültigen Gestalt haben wir in Abb. 1 zur Darstellung gebracht, und zwar mit genauer Einzeichnung aller Haupt-, Neben- und Strassenbahngeleise und Verkehrsrichtungen, was die Beurteilung der getroffenen Anordnungen erleichtern soll. Man erkennt, wie sehr dieser Platz in der Tat ein Verkehrsknotenpunkt ist, sowohl als Berührung bzw. Kreuzung der S. B. B.-Linie Winterthur-Rorschach-St. Margrethen mit der Bodensee-Toggenburgbahn (B. T.), wie auch als Anschlusspunkt der beiden Ueberland-Strassenbahnen nach Trogen einerseits und Gais-Appenzell andererseits im Nebenbahnhof. Auch berühren sich hier zwei Hauptlinien der städtischen Strassenbahn (Tram), von denen eine vom Gebäude der Versicherungsgesellschaft Helvetia her in einer eingeleisigen Schleife in zweckmässiger Weise in den Platz hereingezogen wird; der Halteplatz für Automobile und Droschken befindet sich zwischen dem alten Bahnhofgebäude (jetzt Verwaltungs-Gebäude) und den drei Perron-Inseln in der verlängerten Poststrasse, dem frühern Bahnhofplatz, zunächst dem östlichen, dem Hauptausgang des Bahnhofs. Auf diese Weise erscheint der Schwerpunkt des neuen Platzes vor

den Haupteingang des Aufnahmegebäudes gelegt. Ihm gegenüber, an der nördlichen Ecke der Post findet sich der Hauptzugang zur Schalterhalle und den Schlos-fächern der Post. Die engste Stelle zwischen Bahnhof und alter Post misst allerdings nur etwa 21 m, der Platz vor dem Bahnhof-Hauptbau dagegen 40 m Tiefe und damit in seinem wichtigsten Teil 10 m mehr als im ursprünglichen Konkurrenzprogramm vorgesehen war. Da dieser Teil des Platzes von der konvexen Ausbiegung des Bahnhofbaues effektiv voll beherrscht wird, wäre vielleicht zu prüfen,

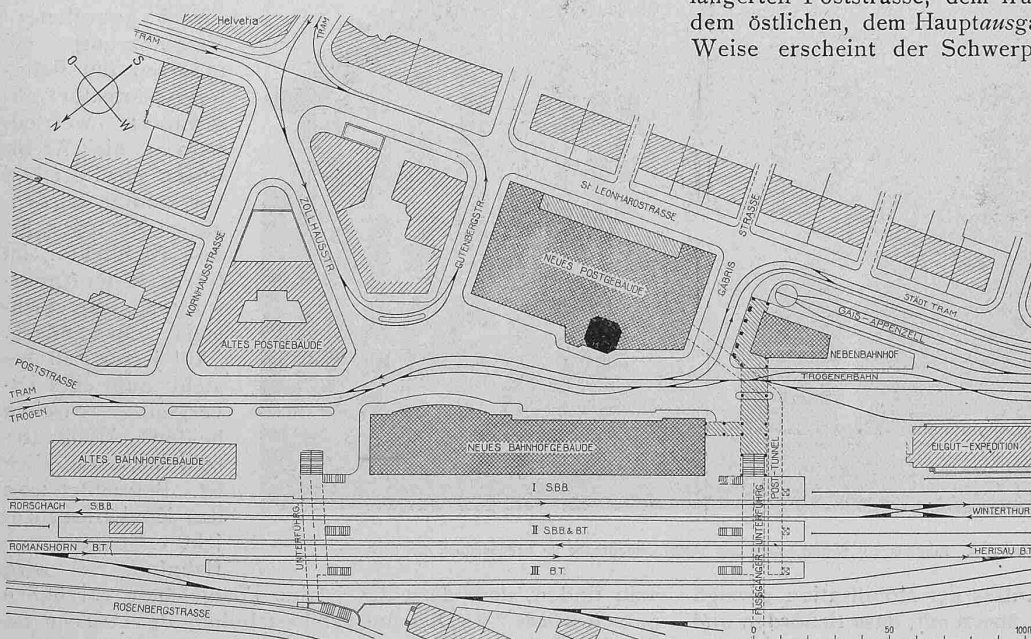


Abb. 1. Lageplan des Bahnhofplatzes in St. Gallen mit seiner Umgebung. — Masstab 1 : 2500.

ob nicht die Raumwirkung im Sinne stärkerer Konzentrierung noch gewinnen würde, wenn man, wie dies schon im v. Senger'schen Konkurrenz-Projekt (Lageplan auf S. 297 vom 6. VI. 1908) vorgeschlagen, die Bauflucht des noch nicht überbauten Grundstücks zwischen Gutenberg- und Zollhausstrasse innerhalb der Tramschleife mehr gegen den Bahnhofsingang drehen würde. Auch die Einmündungen der beiden Strassen würden dadurch gewinnen. Jetzt liegt jene Flucht parallel zur Bahnhofslängsaxe, die aber dort wegen der Frontausbiegung gar nicht in Erscheinung tritt. Gegen Südwesten bilden der kleine, von Stadtbaumeister M. Müller entworfene Nebenbahnhof und der niedrigere, auf Strassenhöhe als allseitig offene Arkaden ausgebildete Verbindungsbau zum Hauptbahnhof die Begrenzung des Platzes. Alles überragt der weithin sichtbare, mächtige Uhrturm

getreten sind.“ — Man wird billigerweise die Richtigkeit dieser Auffassung anerkennen müssen, denn auch für den Architekten bleibt es die Hauptsache, dass die *praktischen* Notwendigkeiten *in den Grenzen der Möglichkeit* erfüllt werden.

Dem wäre natürlich nicht im Wege gestanden, an der ursprünglich beabsichtigten einheitlichen Gestaltung der Hochbauten festzuhalten; es lag dies auch im Willen der dafür massgebenden Behörden, der S. B. B. für den Bahnhof und der Eidg. Baudirektion für den Postneubau. „Als Basis

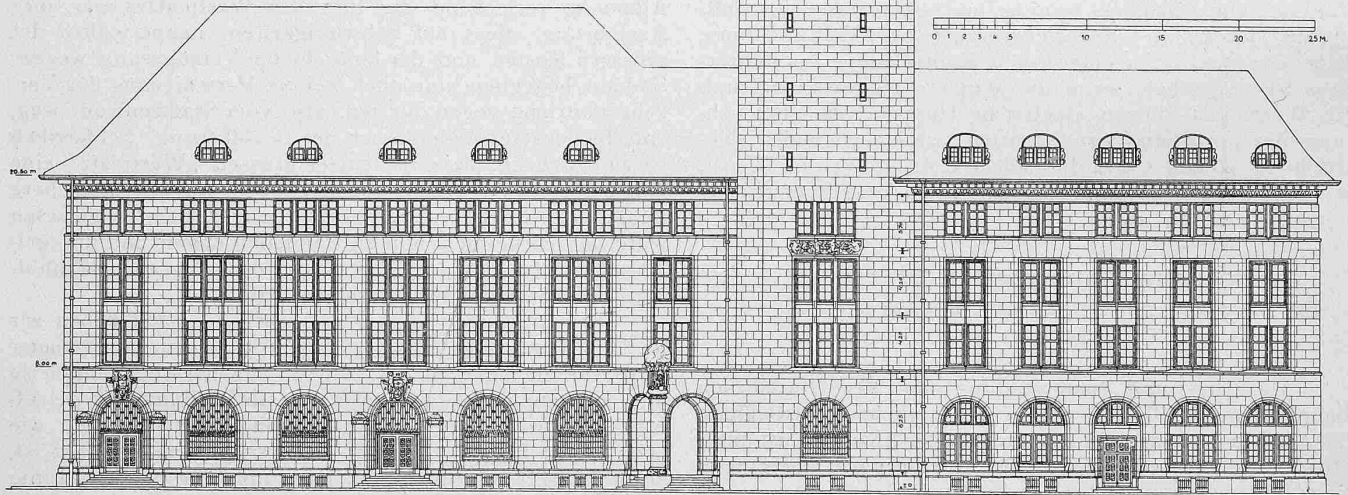


Abb. 2. Nordwestfassade der neuen Hauptpost St. Gallen. — Masstab 1 : 450. — Nach Originalzeichnung der Architekten.

der Post, der hier als Wahrzeichen dieses Verkehrszentrums aufragt.

Bevor wir zur architektonischen Seite der Frage übergehen, möchten wir noch dem Bauleiter des Bahnhof-Gebäudes, Ing. Alfr. Müller in St. Gallen, zur Platzfrage in technischer Hinsicht das Wort geben. Er schreibt uns hierüber: „Die Behörden haben nicht nur den künstlerischen Standpunkt zu prüfen, sondern sich genau Rechenschaft zu geben darüber, wie mit den verfügbaren Mitteln etwas Ausreichendes geschaffen werden kann. Diese Aufgabe haben sie reichlich überdacht und in richtiger Weise erfüllt. Dass der Platz voll und ganz den hiesigen Bedürfnissen entspricht, hat der grosse Verkehr bei Anlass der Mobilisation gezeigt. Wir sind heute noch davon überzeugt, dass Behörden und Bürgerschaft in richtig verstandenem Interesse gehandelt haben, als sie s. Zt. auf das Westplatzprojekt nicht ein-

der Verständigung zwischen diesen beiden Behörden dienten, was den Architekturcharakter anbelangt, die beiden Konkurrenzprojekte. Abweichungen von dieser

Basis, welche die eine Partei für nötig erachtete, hätten dem andern Teil rechtzeitig mitgeteilt werden sollen.“¹⁾

Nach getroffener Vereinbarung sei indessen die Bahnhof-Architektur abgeändert worden, wovon die Architekten der Post erst verständigt wurden, als es zu spät war, ihre Architektur im Interesse der Anpassung an jene nochmals abzuändern. „Auf jeden Fall besteht nun eine Divergenz zwischen beiden Architekturen, die bedauerlich ist. Betrachtet man das Konkurrenzprojekt v. Sengers zum Bahnhof, so wird

man finden, dass dazu das jetzige Postgebäude vorzüglich passen würde.“¹⁾ Dies nur zur Feststellung der Ursache für die Architekturen-Divergenz am Bahnhofplatz in St. Gallen.

¹⁾ Siehe Anmerkung auf Seite 7 nebenan.

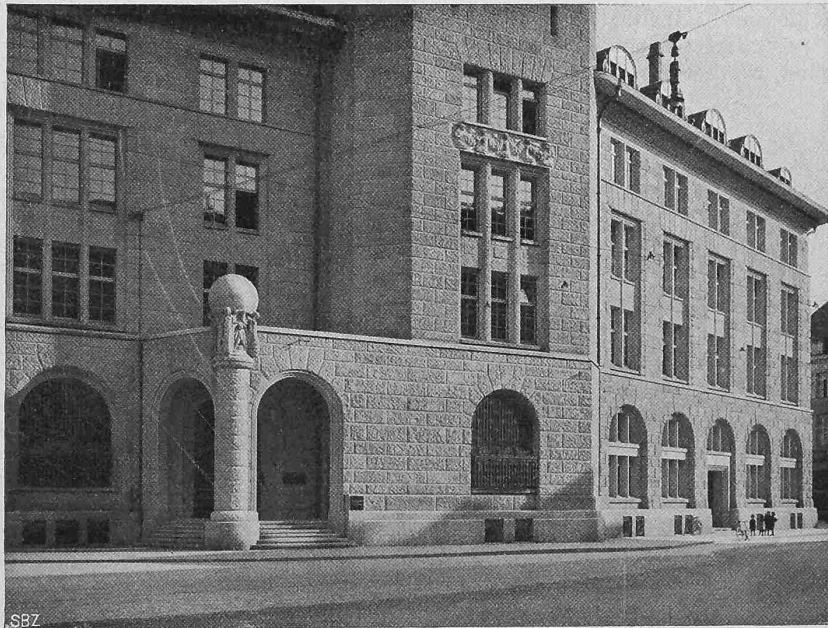


Abb. 3. Eingang zur Schallerhalle und Telegrammaufgabe im Erdgeschoss des Uhrturms.



SBZ

DIE NEUE HAUPTPOST IN ST. GALLEN
ARCH. PFLEGHARD & HÄFELI, ZÜRICH

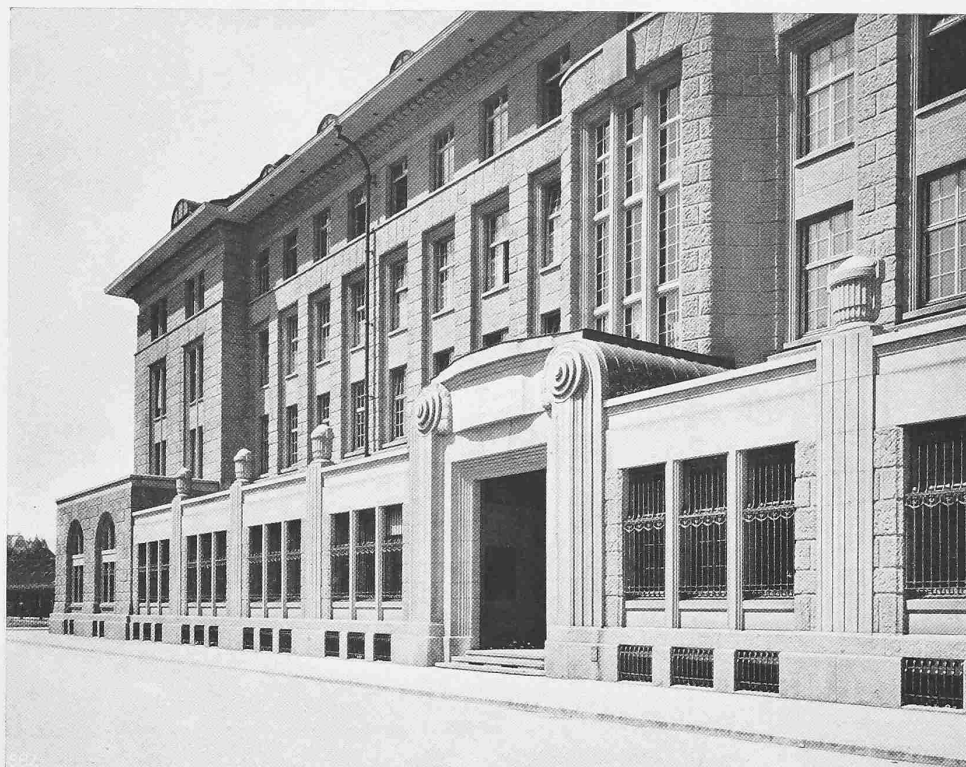


OBEN: ANSICHT
VON SÜDEN



UNTEN: SKULPTUR
AN DER SÜDECKE

DIE NEUE HAUPTPOST IN ST. GALLEN



OBEN: ANSICHT
VON OSTEN



BRIEF-EINWURF
AN DER OSTECKE

ARCHITEKTEN PFLEGHARD & HÄFELI, ZÜRICH



ANSICHT VON NORDEN UND HAUPTINGANG AN DER NORDECKE



NEUE HAUPTPOST IN ST. GALLEN — ARCH. PFLEGHARD & HÄFELI, ZÜRICH

Was an der Architektur der Hauptpost seitens der Bevölkerung und ihrer Organe bemängelt wird, ist ihre grosse Sachlichkeit, die damit im Gegensatz zum Bahnhof etwas Fremdes in die Stadt bringe; man vermisst „die engern Beziehungen zum alten St. Gallen“. Man beanstandet die derbe Behandlung der Mauerflächen an der Post, die den Bau streng und kalt wirken lassen, im Gegensatz zu den glatten Steinen der reich gegliederten und fein profilierten Fassaden der Bahnhofbauten. — Das ist eben Geschmacksache. Für unser Gefühl liegt gerade in der ehrlichen Sachlichkeit der Post ihre gute Wirkung begründet. Auch empfinden wir die rauhe Behandlung der Flächen als wärmer, lebendiger in Licht und Schatten, als das Zarte und Glatte am Bahnhof.

dass der Turm, so wie er jetzt steht, ausgesprochen zum Hauptbau der Post gehört, deren Schalterhalle er nach Westen begrenzt. So erscheint die Post als Gegenstück zum Bahnhof bedeutungsvoller. Auch ist nicht zu vergessen, dass die jetzige Orientierung des Uhrturms parallel zur Leonhardstrasse der durch die Strassen und Dachfirsten im Stadtbild stark betonten Talrichtung entspricht, die vom Personenbahnhof schief durchschnitten wird. Man kann über diese Frage nach der bessern Richtung natürlich verschiedener Meinung sein, doch ist das kaum von grossem Belang. Im Ganzen haben die St. Galler wohl allen Grund, mit dem Bahnhofplatz sowohl wie mit ihrer neuen Post zufrieden zu sein. (Schluss folgt)

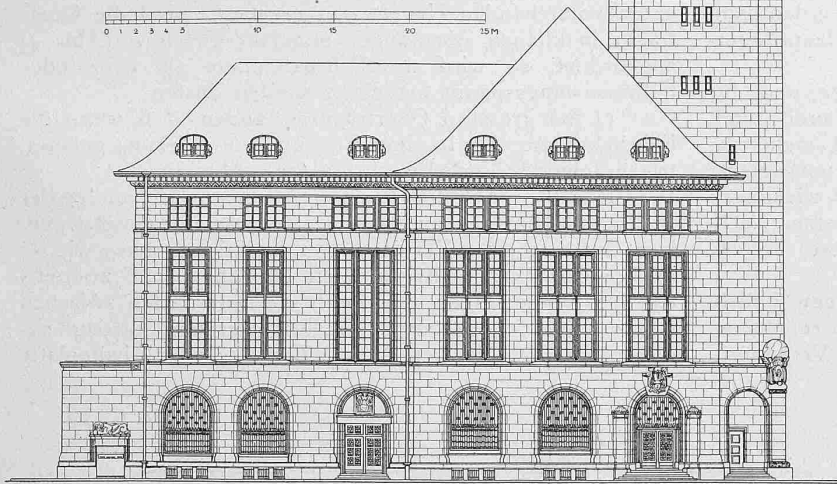


Abb. 4. Neue Hauptpost St. Gallen, Nordostfassade (an der Gutenbergstrasse). — 1:450.

Wohl etwas derb und den Masstab beeinträchtigend ist das Kranzgesimse unter dem Dachvorsprung ausgefallen. Im übrigen treten die in sorgfältiger Abwägung verteilten bildhauerischen Schmuckpunkte aus den rauen Flächen wirkungsvoll heraus. Von dem Thurgauer E. Brüllmann, z. Zt. in Stuttgart, stammt der Postillon an der Südecke, neben der Einfahrt in den Posthof (Tafel 2), der an sein ausgespanntes Rösslein gelehnt, grollend hinüberblickt nach den Nebenbahnlein, die ihm mehr und mehr den Rang ablaufen. Das Bildwerk über dem Briefeinwurf an der Gutenbergstrasse (Tafel 3), von Hans Markwalder in Zürich, symbolisiert die Verbindung von Land- und Seeverkehr durch die Post. Reizend in seiner Anmut ist der figürlich-ornamentale Schmuck der Schlusssteine über den Eingangsportalen (z. B. auf Tafel 4), ebenfalls von Brüllmann. Vorzüglich sitzen auch die reichen Schmiedeeisengitter in den Fensteröffnungen der Schalterhalle am Bahnhofplatz.

Als eigentliches Wahrzeichen der Post und des ganzen Komplexes der Verkehrsbauten spricht der kraftvolle Turm, und zwar erfreulicherweise Jederman verständlich, allgemein als gut und schön anerkannt. Man hört zwar gelegentlich die Meinung vertreten, er sollte wohl da, wo er nach Vorschrift der Behörde nun steht, sich erheben, doch mit seiner Front parallel zum Bahnhof gedreht sein. Er würde dann als Abschluss des westlichen Flügels der Post sich schärfer von der Hauptfront trennen, wodurch deren Abdrehung zu Gunsten der Breitwirkung des eigentlichen Platzes verstärkt würde. Andererseits ist zu beachten,

¹⁾ Wir entnehmen diese Sätze einer Aeusserung von Arch. O. Weber von der Eidg. Baudirektion, zu der ihn der nämliche Artikel im Aprilheft des «Heimatschutz» veranlasst hat, der auch unsere Erörterung der St. Galler Bahnhoffrage im letzten Bande (Seiten 240, 286, 299) ausgelöst hatte. In Anbetracht der Gleichzeitigkeit und fast völligen Uebereinstimmung jener und unserer Kritik legen wir Wert auf die Feststellung, dass beide gänzlich unbeeinflusst von einander und ohne gegenseitiges Wissen entstanden sind.

Red.

Lastverteilung bei Plattenbalkenbrücken.

Bezugnehmend auf meine Zuschrift in der Nummer 7 dieses Jahrganges (vom 13. Februar 1915) betreffend die Ergebnisse der Belastungsproben, die bei den Ueberfahrtsbrücken in Eisenbeton auf der Strecke Winterthur — St. Gallen¹⁾ erhalten wurden, möchte ich meine damals gemachte Bemerkung, dass sich bei Annahme starrer Querträger sehr einfache Beziehungen zur Berechnung derselben aufstellen lassen, etwas näher ausführen.

Wir nehmen vorerst an, dass die Hauptträger in gleichen Abständen und in gleicher Bemessung angeordnet seien. Alsdann kann man den Widerstand jedes Hauptträgers mit „1“ bezeichnen und die bezüglichen Trägheits- und Widerstandsmomente in Funktion von a , des Hauptträgerabstandes, berechnen.

Die nachstehende Tabelle enthält diese Werte; zu ihrem Verständnis dürften keine weiteren Ausführungen nötig sein.

Bestimmt man die Einflusslinien für die Auflagerdrücke, Biegemomente und Scherkräfte des starren Balkens, so erhält man für die Fälle $n = 2$ bis 4 die auf folgenden Seiten dargestellten Verhältnisse. Da eine statisch bestimmte Anordnung vorliegt, so setzen sich die Einflusslinien aus Geraden zusammen, die einige besondere Eigenschaften besitzen. Die Einflusslinien der Auflagerdrücke fallen zusammen mit den Einsenkungslinien für die betreffenden Auflagerdrücke $A = 1$, $B = 1$, usw. Die Aeste

Tabelle der Trägheits- und Widerstandsmomente.

Anordnung	Trägheitsmoment	Widerstandsmoment	Allgemein ist Randträgerreaktion		Besondere Laststellungen:				
			links	rechts	Wenn P über Randträger, so ist die Randträgerreaktion	$A = P$ wenn	$A = 0$ wenn		
	$n=1$	$\frac{a^3}{2}$	a	$P(\frac{1}{2} + \frac{a}{3})$	$P(\frac{1}{2} - \frac{a}{3})$	P	0	$e = \frac{a}{2}$	$e = \frac{a}{2}$
	$n=2$	$2a^3$	$2a$	$P(\frac{1}{3} + \frac{a}{6})$	$P(\frac{1}{3} - \frac{a}{6})$	$+\frac{5}{6}P$	$-\frac{1}{6}P$	$e = \frac{2}{3}a$	$e = \frac{2}{3}a$
	$n=3$	$5a^3$	$\frac{10}{3}a$	$P(\frac{1}{4} + \frac{a}{10})$	$P(\frac{1}{4} - \frac{a}{10})$	$+\frac{7}{10}P$	$-\frac{2}{10}P$	$e = \frac{5}{6}a$	$e = \frac{5}{6}a$
	$n=4$	$10a^3$	$5a$	$P(\frac{1}{5} + \frac{a}{10})$	$P(\frac{1}{5} - \frac{a}{10})$	$+\frac{3}{5}P$	$-\frac{1}{5}P$	$e = 4a$	$e = a$
bei $(n+1)$ Trägern			$\frac{a^3}{12} n(n+2)(n+1)$	$\frac{a}{n+1} [1 + \frac{a}{n(n+2)}]$	$\frac{P}{n+1} [1 - \frac{a}{n(n+2)}]$	$\frac{P}{n+1} (1 + \frac{2a}{n+2})$	$\frac{P}{n+1} (-\frac{2a}{n+2})$	$e = \frac{a}{n} n(n+2)$	$e = \frac{a}{n} n(n+2)$

der Einflusslinien der Biegemomente einer Öffnung bilden Büschel um feste Punkte. Diese bestimmen sich aus der Bedingung, dass die Summe der Auflagerdrücke links bzw. rechts der betrachteten Öffnung $= P = 1$ seien. Alsdann wird das Biegemoment für alle Schnitte konstant, bzw. zum Kräftepaar; d. h. alle Einflusslinien der Biegemomente dieser Öffnung müssen durch „Festpunkte“ gehen. Der Scheitelpunkt bewegt sich auf einer durch die Festpunkte gehenden Parabel, deren Gleichung

¹⁾ Vgl. Band LXIV, Seite 268 (vom 19. Dezember 1914). Red.