

Der neue Bahnhof in St.Gallen

Autor(en): **Bloesch, Hans**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Das Werk : Architektur und Kunst = L'oeuvre : architecture et art**

Band (Jahr): **1 (1914)**

Heft 12

PDF erstellt am: **21.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-1760>

Nutzungsbedingungen

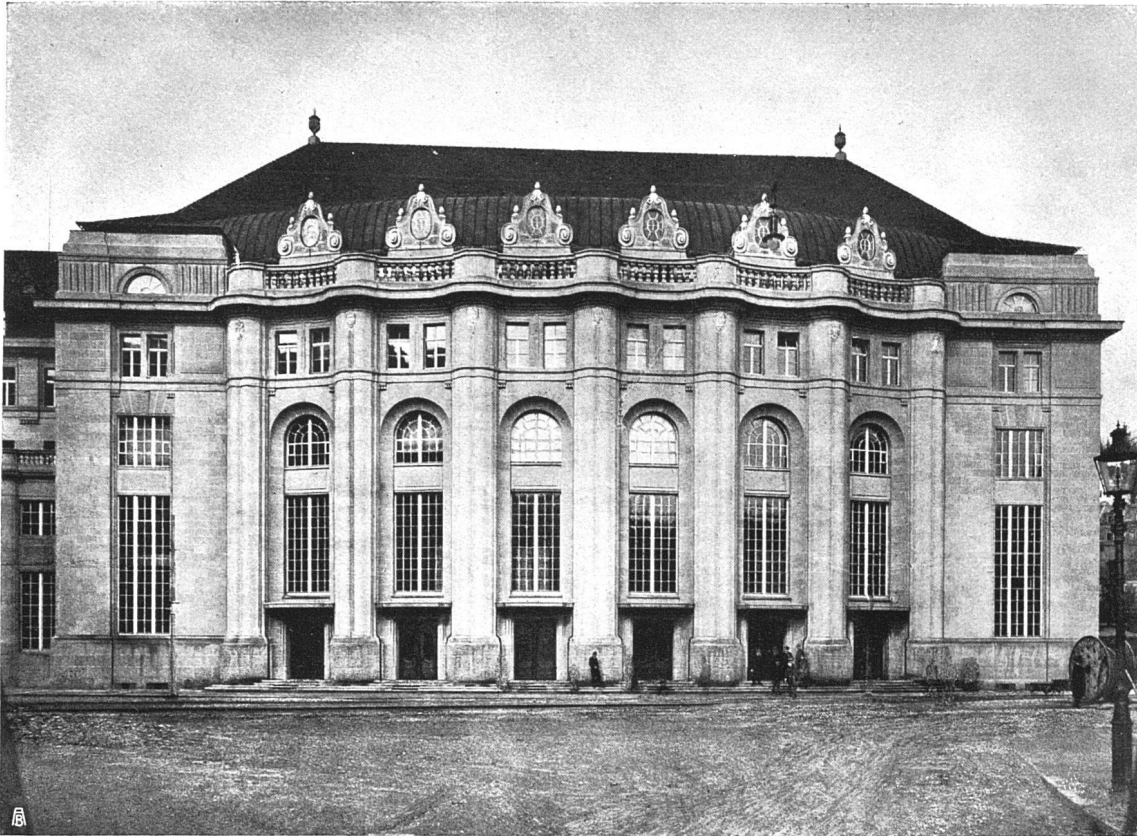
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

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.



Bahnhof St. Gallen, Ostbau Arch. B. S. A. A. v. Senger, Zürich-Kaiserstuhl Aufnahmen vom Bahnhof von Phot. C. Ruetf, Zürich

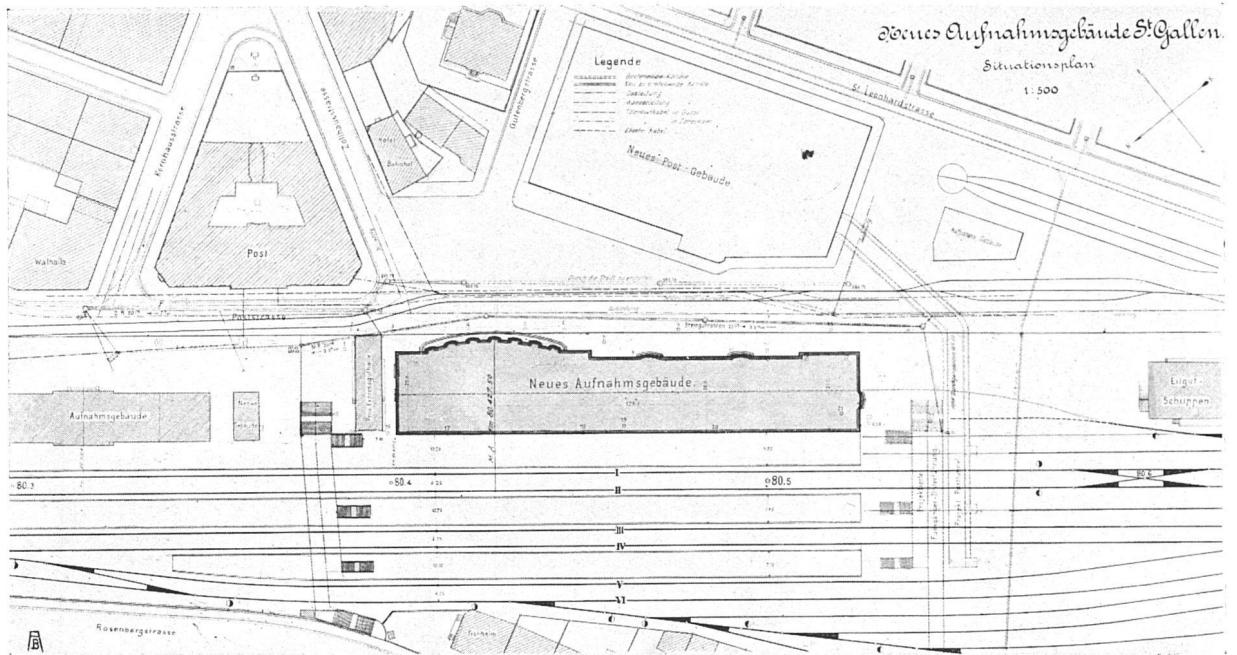
DER NEUE BAHNHOF IN ST. GALLEN

Gerade vor Jahresfrist ist der neue Bahnhof in St. Gallen dem Verkehr übergeben worden, nachdem sich die mächtig entwickelte Stadt jahrzehntelang mit dem alten Bahnhöflein von 1856 hatte abfinden müssen, das sich unter all den großen Bauten, die seine Anwesenheit hervorgerufen hatte, so beschaulich ausnahm. Schon Mitte der achtziger und dann wieder der neunziger Jahre war ein großes Bahnhofprojekt ausgearbeitet worden, von dem aber zum Glück nur ein kleiner Teil zur Ausführung kam, so daß nun ein wirklich den modernen Bedürfnissen und modernem Empfinden entsprechender Neubau in Angriff genommen werden konnte.

Im Jahre 1906 kam zwischen den schweizerischen Bundesbahnen und der Stadt ein Abkommen zustande, dessen Ergebnis ein Wettbewerb war, aus dem die

Architektenfirma Kuder und v. Senger siegreich hervorging. Mehrere Projekte wurden in den folgenden Jahren ausgearbeitet und vorgelegt, befriedigten aber nicht. Architekt B. S. A. v. Senger übernahm dann die Aufgabe allein, schuf die ganze Plangestaltung um und konnte 1910 ein völlig neues Projekt vorlegen, das allgemeine Anerkennung fand, Ende 1910 zur Ausführung kam und in 2 $\frac{1}{2}$ jähriger Bauzeit vollendet wurde. Es kam auf Grund der Ausführungspläne und dank der künstlerischen Leitung des Architekten und der praktischen Bauleitung des Ingenieurs Alfred Müller in St. Gallen ein Werk zustande, das die Bundesbahnen mit Recht als eine besondere Zierde an der Landesausstellung zur Schau stellten.

Wenn man die Baugeschichte des neuen Bahnhofes verfolgt, erkennt man erst recht,



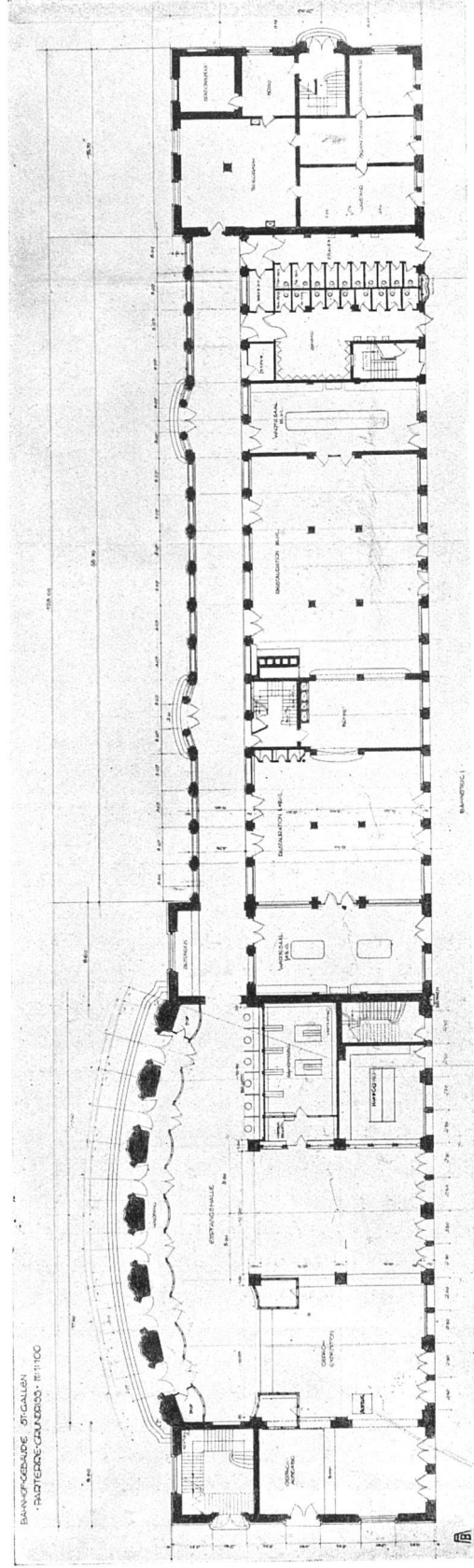
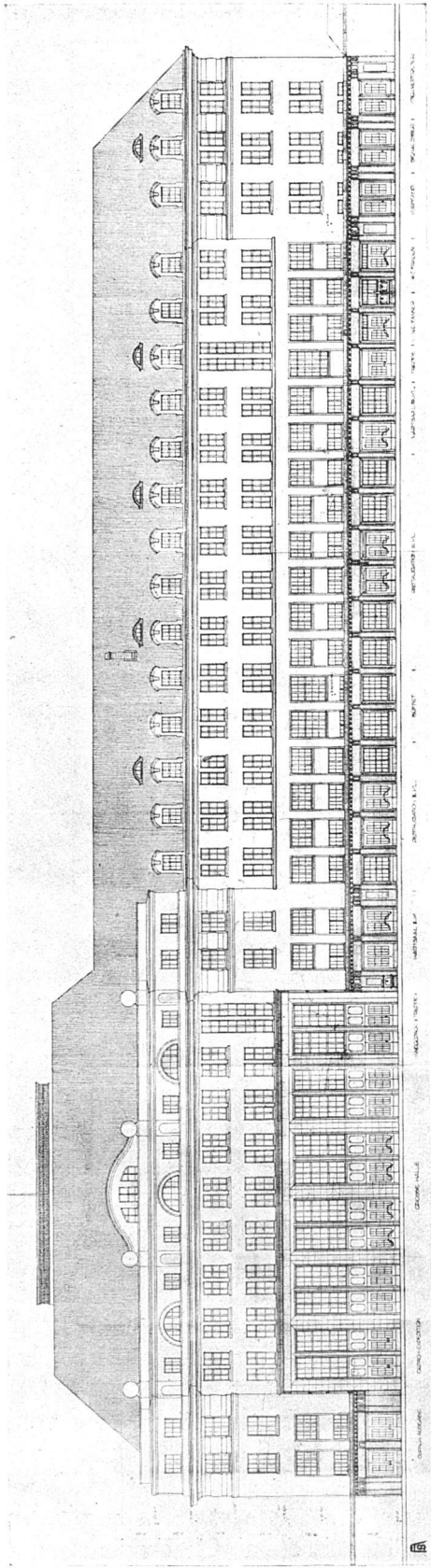
Bahnhof St. Gallen

Situationsplan

welche großen Schwierigkeiten der Architekt so glücklich zu überwinden verstand. Es galt eine Menge ganz verschiedener Zweckbestimmungen unter eine Einheit zusammenzufassen. Solange dies nach den lange Zeit ausschließlich geltenden Forderungen der Architektur, den Zweck auch im Äußeren zur Anschauung zu bringen, versucht wurde, war eine wirklich befriedigende und harmonische Lösung fast unmöglich. Daran sind auch alle die ersten Ausführungsprojekte gescheitert. Erst als v. Senger selbständig an die Aufgabe herantrat und mit kühnem Entschluß auf denjenigen Stil zurückgriff, dem ähnliche Aufgaben am besten geglückt waren, reifte das nunmehr zur Ausführung gelangte Projekt, aus durchaus modernem Empfinden heraus geboren, in den Stilformen sich frei an den festlichen Barock anlehnend, der gerade in St. Gallen durch die prachtvolle Klosterkirche besonderes Heimatrecht errungen hat. Die freien, üppigen Formen dieser großzügigen Bauepoche eignen sich ganz besonders für eine einheitliche, harmonisch gegliederte Aussenarchitektur, hinter der sich eine Menge unzusammenhängender Glieder aufs glücklichste maskieren konnte.

Daß so die imposante Fassade eine Einheitlichkeit vortäuscht, die in Wirklichkeit notwendigerweise nicht bestehen konnte, ist ein ebenso kühnes wie wohlgeglücktes Vorgehen des Architekten. Der Bahnhofplatz, den auf der Westseite das neue Postgebäude leider nicht abschließt, sondern durch ein fast ängstliches Zurücknehmen des Turmbaues weiterführt, hat mit der 123 m langen Bahnhoffassade eine imponierende Dominante erhalten, der hoffentlich ein entsprechendes Gegenüber gesichert werden kann.

Der eigentliche Bau weist nach den früheren Projekten eine deutliche Dreigliederung auf in einen Ostbau von 52 m Länge, der in der Mitte ausgebogen ist und neben den Gepäckräumen und dem Wartsaal I. und II. Klasse vor allem die 9 m hohe Durchgangshalle enthält. Seiner Bestimmung gemäß hat dieser Teil der Fassade die am reichsten durchgeführte Architektur erhalten; eigenartig profilierte Pilaster durchziehen die Fassade bis zum hohen etwas zurückgenommenen Dach. Der 55,3 m lange Mittelbau tritt etwas zurück, während der 15,7 m lange Westbau einfacher gehalten wieder vorspringt, wodurch die lange Fassadenflucht in an-



Architekt B. S. A. v. Senger, Zürich-Kaiserstuhl

Bahnhof St. Gallen, Fassade nach der Geleiseseite
und Parterregrundriss



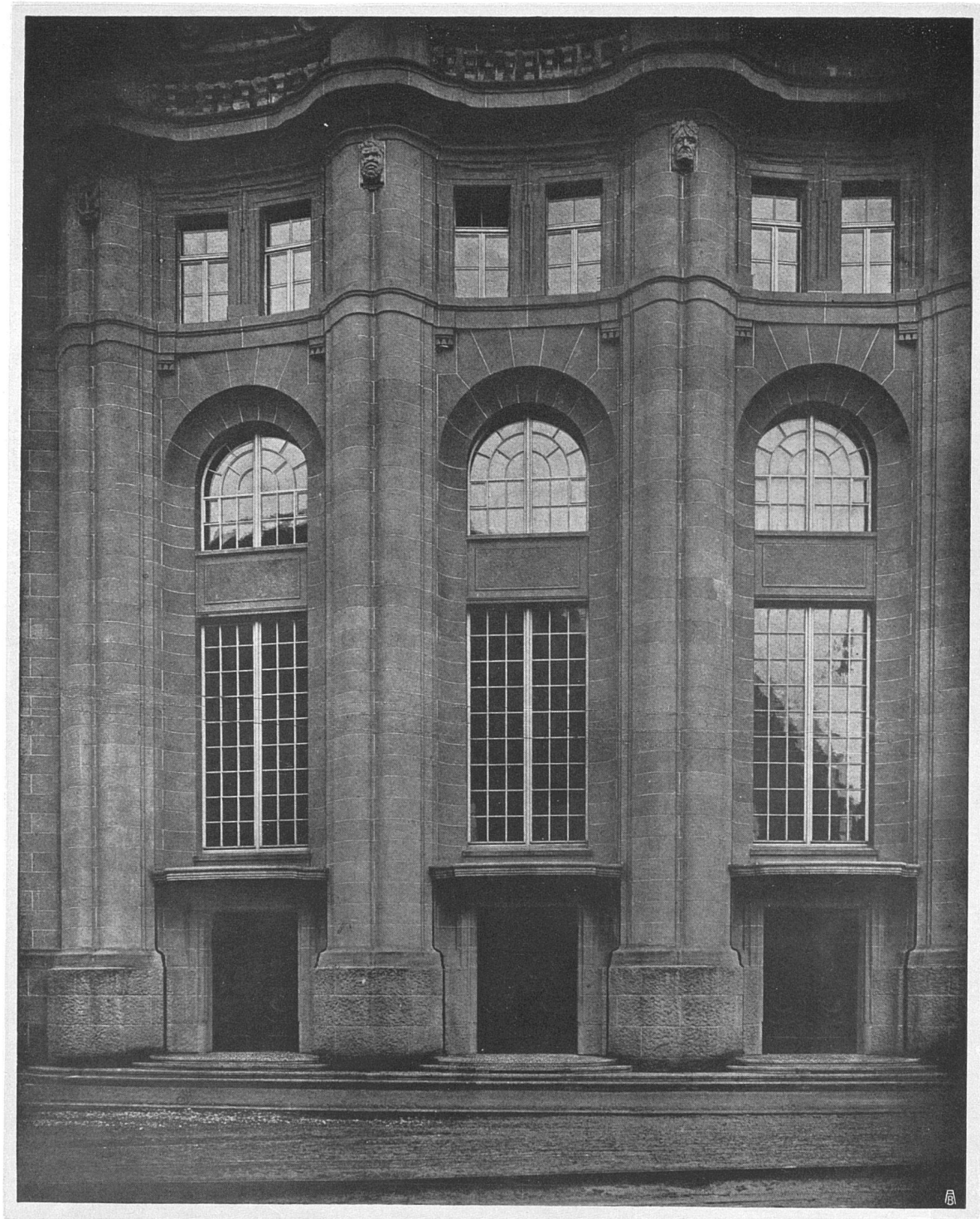
Bahnhof St. Gallen, Fassade nach dem Bahnhofplatz

Architekt B. S. A. A. v. Senger, Zürich-Kaiserstuhl

genehmer Weise gegliedert wird. Diese Gliederung wird aufs glücklichste dadurch bereichert, daß die Obergeschosse des Mittelbaues noch weiter zurückgenommen sind, indem über dem 3,8 m breiten Korridor eine durchgehende Terrasse angebracht ist.

Findet die architektonische Gestaltung der Fassade ungeteilte Bewunderung, so erzeugt der Barock des Innern mannigfaches Kopfschütteln. Mit Unrecht, wie uns scheint. Denn die farbenfreudige Festlichkeit, die der Architekt im Innern betont, ist, wenn auch ungewohnt, doch wohl berechtigt, gerade in einer Stadt, wo der Bahnhof nicht nur ein notwendiger Nutzbau, sondern als Mittelpunkt des Verkehrs auch der Mittelpunkt des ganzen aufblühenden Lebens ist. Schon die Halle, in die man durch sechs Eingänge zwischen den Pilastern des Ostbaus gelangt, betont diese festliche Note. Die mächtigen Pfeiler

sind mit kunstreicher Schlosserarbeit geziert, reiche Leuchter und Uhren schmücken den Raum, in dem die Billetschalter und die Gepäckabfertigung als reichgezierte, mit lustigen Barockdächern bedeckte Häuschen eingebaut sind. Daß der Architekt diesen wesentlichen Bestandteil der Schalterhalle nicht organisch eingebaut hat, ist das einzige, was wir trotz der geschickten Lösung bedauern möchten. Als dekorative Farbflächen sind dem Stil entsprechende überreich gehaltene Kartuschen mit Schweizerlandschaften an die Wände gemalt. Den gleichen Reichtum an Formen und Farben mit besonderer Betonung der Türfüllungen weist der Wartsaal I. und II. Klasse auf, der ebenfalls noch im Ostbau untergebracht ist. Die übrigen Wartsäle und die Restaurationsräume sind vom hellen Korridor längs des Mittelbaues aus zugänglich. Besonders der Restaurationsraum I. und II. Klasse ist ein Zeugnis des feinen künstlerischen Geschmacks des



Der Bahnhof St. Gallen von Arch. B. S. A. A. v. Senger, Zürich-Kaiserstuhl.

Leere Seite
Blank page
Page vide



Bahnhof St. Gallen, Ostbau

Architekt B. S. A. A. v. Senger, Zürich-Kaiserstuhl

Architekten, der in erfreulicher Weise das Kunsthandwerk in ausgiebigem Maße überall herangezogen hat und damit den st. gallischen Kunsthandwerkern reichlich Gele-

genheit gab, ihr vorzügliches achtunggebietendes Können zu dokumentieren. Etwas einfacher sind Wartsaal und Restauration III. Klasse, mit feinem Geschmack

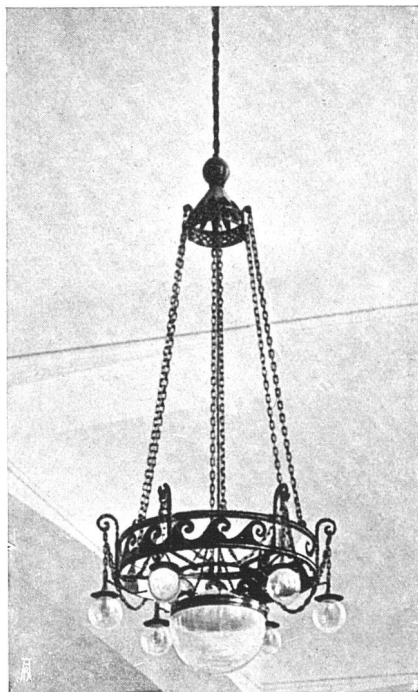


Bahnhof St. Gallen, Schalterhalle

Architekt B. S. A. A. v. Senger, Zürich-Kaiserstuhl
 Billetschalter von Hektor Schlatter & Cie., Baugeschäft, St. Gallen

in kräftigen Farben gehalten. Daß auch in den anschließenden sanitären Anlagen der St. Galler Bahnhof vorbildlich vorgeht, rechnen wir dem Architekten besonders hoch an.

Außer diesen eigentlichen Bahnhofräumlichkeiten galt es aber noch eine große Zahl verschiedenartiger Verwaltungszweige in dem Gebäude unterzubringen. Sie sind teils im Westbau und zum großen Teil in den Obergeschossen des Mittel- und Ostbaues untergebracht, ebenso zweckmässig wie abseits vom regen Bahnhofverkehr. Mehrere



Leuchter in der Schalterhalle
 Baumann, Koelliker & Cie. S. W. B., Zürich

Treppenaufgänge führen in die Obergeschosse, wo die unzähligen Bureaux um lichte und luftige Korridore und Innenhöfe gruppiert sind. So bietet der St. Galler Bahnhof eine gut gelungene Verschmelzung von Bahnhof und Verwaltungsgebäude im Innern und eine großzügige, architektonisch künstlerische Fassadengestaltung nach außen. Ein Werk, das seinem Schöpfer, der während der langwierigen Bauzeit mit tausend Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, alle Ehre macht und der schönen Stadt zur Zierde gereicht. H. Bl.



Bahnhof St. Gallen. Arch. B. S. A. A. v. Senger, Zürich-Kaiserstuhl. Schalterhalle mit Blick in den Korridor. Pfeilverkleidungen von E. Rietmann, Kunstschlosserei, St. Gallen. Unten: Durchgangstüre zur Wirtschaft I. und II. Klasse. Eingang im Ostbau.

