

Die St. Galler Bahnhof-Konkurrenz

Autor(en): **Baur, Albert**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Wissen und Leben**

Band (Jahr): **2 (1908)**

PDF erstellt am: **29.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-751117>

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.

Bei der raschen Übersicht, die ich hier bieten wollte, musste ich mich auf das Wichtigste beschränken, das heisst auf das, was mir als die Hauptsache und als die wahrscheinlichste Lösung erscheint. Die ganze Wahrheit gehört keinem an. Eine gütige Vorsehung hat einem jeden von uns nur ein kleines Stück davon anvertraut, und nur unter der Bedingung, dass wir den Spruch Salomonis beherzigen: „Gehe zur Ameise, betrachte ihre Wege, und lerne Weisheit!“

ZÜRICH.

PROF. LOUIS GAUCHAT.



DIE ST. GALLER BAHNHOF-KONKURRENZ.

Wie unglücklich die Direktion der eidgenössischen Bauten bei der Ausschreibung von Konkurrenzen ist, und wie not es ihr täte, sich bei Zeiten von weitsichtigen Architekten beraten zu lassen, das hat wieder einmal die Konkurrenz für ein Postgebäude und einen Bahnhof in St. Gallen gezeigt. In echt engherziger bureaukratischer Weise wurden dem Preisausschreiben die Lösung der Situation und der Grundrisse durch die Baudirektion zu Grunde gelegt, offenbar unter der Annahme, bessere Lösungen seien ein Ding der Unmöglichkeit. Und es scheint, dass die architektonisch denkenden Mitglieder des Preisgerichts Mühe hatten, die ändern zu bestimmen, auch unabhängige Entwürfe wenigstens zum Ankauf zuzulassen. Und nun ist der einzige Erfolg der Konkurrenz, dass gerade mit den offiziellen Grundrissen nichts anzufangen ist. Dazu war gewiss keine Konkurrenz nötig, das wusste man ohnehin schon längst.

Was ist denn, ganz allgemein gesprochen, der Zweck eines solchen Architektur-Preisausschreibens? Doch nicht dekoratives Beiwerk an eine Fassade zu hängen? Denn eine Fassade selbst zu gegebenen Grundrissen zu entwerfen, ist absolut unmöglich; die ist ja, rein dekorative Elemente ausgenommen, schon durch diese bestimmt.

Zweck eines architektonischen Wettbewerbs kann nur sein, Unterlagen und Ideen zu bekommen. Schreibt man aber diese vor, so wird dadurch die ganze Veranstaltung wertlos. Das wäre sie auch in diesem Falle geworden, wenn nicht das Bauprogramm die eine Klausel enthalten hätte, von der ich schon oben sprach. War sie aber auch nicht wertlos, so verlief sie immerhin resultatlos, und die 20,000 Franken, die man für Preise ausgesetzt hatte, sind eigentlich zum Fenster hinausgeworfenes Geld. Es wäre sehr zu wünschen, dass eidgenössische Beamte nicht solche Summen daransetzen müssten, um sich eine Belehrung zu holen, die ihnen hunderte gratis hätten erteilen können.

*

*

*

Ein kurzer Rundgang durch die eingelieferten Entwürfe möge zeigen, wie sehr die Initiative unserer besten Architekten unter der von oben gegebenen „unfehlbaren“ Regel gelitten hat. Da die Lösung des Problems schon gegeben war, hat man nur gesucht, diese etwas zu korrigieren (sie hatte es auch nötig!), und nicht, das Problem selbständig zu formulieren und zu durchdenken. So sind denn Rathäuser die Menge entstanden, Rathäuser und Warenhäuser, aber keine Bahnhöfe. Denn ein Aufnahme- und Verwaltungsgebäude, wie das verlangte, muss in die wohlangeordneten und wohlproportionierten Hallen und Diensträume gegliedert sein, die sein Zweck erfordert. Die innere Gestaltung sei klar durch die äussere Form ausgedrückt. Denn im Bahnhof haben gewöhnlich Leute zu tun, die ihn zum erstenmal sehen und die sehr eilig sind. Auf den ersten Blick müssen sich alle in die Situation finden können. Dieselbe Klarheit soll auch im Innern herrschen; überall grosse, einfache Verhältnisse, die Wände möglichst durchsichtig. Für dieses Problem eine gleichzeitig praktische und ästhetische Lösung zu finden, ist eine herrliche Aufgabe für einen Architekten. Dass sie durch die Vervollkommnung der Eisenkonstruktionen und des Eisenbetonbaus erleichtert worden ist, das zu bemerken ist wohl überflüssig.

Am ehesten kommt noch das Projekt von Kuder und von Senger dem gezeichneten Ideal nahe. Nur ist ihre Architektur etwas schwer und drückend. Es ist ihnen auch gelungen, einen grösseren Platz herauszubekommen; aber die Gebäudemasse, die

dem Bahnhof gegenübersteht, ist in mehrere Teile auseinandergerissen und dann wieder künstlich durch Bogengänge verbunden; eine unzweckmässige, unbefriedigende Anordnung. — Das Projekt von Curjel und Moser ist wohl die beste Lösung, die auf Grund des Programms möglich war. Der Grundriss, namentlich des Postgebäudes, ist wesentlich verbessert, und der Platz erhält eine ruhige und harmonische Gestaltung. Besonders ist der Abschluss gegen Westen massig genug, um als solcher zu wirken. Denn bei den meisten Projekten ist hier, zur Verbindung des Hauptbahnhofs mit dem kleinen Schmalspur-Bahnhof ein einfacher Säulengang gedacht, der zu den umliegenden Gebäuden in kein Verhältnis zu bringen ist. Moser setzt ein Stockwerk darüber und schafft so einen in die Augen springenden Baukörper. Doch leidet sein Platz an dem Mangel aller, die dem offiziellen Plan gefolgt sind: er ist zu schmal. Dreissig Meter ist die Breite einer Strasse und nicht eines Platzes. Dazu ist in der Form des Bahnhofs der Zweck zu wenig klar ausgesprochen. Offenbar überwog die Idee harmonischer Platzgestaltung. Eine Variante, die vielleicht weniger schön ist, aber den Platz auf vierzig Meter erweitert, verdiente noch ein eingehenderes Studium.

Interessant ist auch das Projekt, das wie die beiden schon besprochenen den zweiten Preis ex aequo erhalten hat: das von Pflughard und Häfeli. Hier wurde das Bestreben, am richtigen Orte, das heisst zwischen dem Bahnhof und dem Geschäftszentrum der Stadt, einen Platz zu bekommen, von Erfolg gekrönt. Direkt westlich der gegenwärtigen Post entstand dieses Plätzchen — leider nur ein Plätzchen! Aber immerhin zeigt gerade dieses Projekt, dass glückliche Lösungen der Situation zu finden sind, wenn man einmal die offiziellen Pläne über Bord geworfen hat. Unter den verschiedenen Varianten des Postgebäudes ist denn auch besonders die zuletzt entstandene sehr klar und ruhig durchgeführt, eine wirklich gut gelungene Architektur. Das Gleiche kann leider nicht vom Bahnhof gesagt werden. Er ist aus zu verschiedenen Teilen zusammengesetzt und berührt fremdartig und kalt.

Dass kein erster Preis gegeben worden ist, dagegen kann niemand etwas einwenden. Denn eine befriedigende Lösung ist nicht eingereicht worden, sei es nun Schuld des Programms oder

der Architekten. Aber diese drei zweiten Preise haben jeder etwas Gutes: Pflughard und Häfeli die allgemeine Anlage, Kuder den Bahnhof, Moser die Post und die ästhetisch befriedigende Gestaltung des Platzes. Dagegen ist schwer zu sagen, was den beiden dritten Preisen zu ihren Lorbeeren verholfen hat. Das Projekt von Yonner und Grassi besteht aus einem grossen Turm mit etwas Zubehör, einem hässlichen Turm in den Formen, die der Jugendstil in Frankreich genommen hat. Und das andere verschwindet so sehr neben dem Turm, dass es gar nicht der Mühe wert ist, davon zu sprechen. Alles ist Ecole des Beaux-Arts pur sang. — Besser ist entschieden das Projekt von Montandon und Odier. Es zeigt künstlerisches Empfinden, Sinn für gute Proportionen und ein seltenes Zeichentalent. Aber was soll uns diese Kathedralengotik an einem Bahnhof? Das widerspricht doch direkt dem vernünftigsten modernen Kunstprinzip: der Sachlichkeit. Es berührt wie Selbstironie, dass die Figuren auf dem Schaubild in mittelalterliche Gewänder gehüllt sind. Auch hier ist die Zweckkunst ästhetischen Liebhabereien geopfert.

Und nun erst der vierte Preis, der Gut von Winterthur erteilt worden ist! Da ist es vollends unmöglich, der Jury auf ihren Wegen zu folgen, die verborgen sind und schwer für gewöhnliche Sterbliche. Der Architekt scheint anno dazumal ein Technikum durchgemacht und seither nichts dazu gelernt zu haben, so sehr entsprechen seine Formen der Konvention, und nicht der besten. Alles ist rein schematische Arbeit, und umsonst sucht man irgend etwas Originelles. Musste man schon bei den beiden dritten Preisen an Kompromisse im Preisgericht denken, wie soll man sich erst diesen Fall erklären? Etwa durch den Umstand, dass die zwei durch ihre Stellung einflussreichsten von den fünf Preisrichtern Ingenieure mit beschränktem Sinn für Architektur waren? Eine Gefahr, auf die ich schon in Heft 11 dieser Zeitschrift aufmerksam gemacht habe (mit Bezug auf den Bahnhof Lausanne). — Oder verfiel man auf die absonderlichsten Gedanken in der Verlegenheit, was man mit der zu Preisen bestimmten Summe anfangen sollte? Mir kommt es immerhin vor, es seien noch bedeutend bessere Projekte da gewesen, die leer ausgegangen sind.

Und nun die beiden Projekte, die angekauft worden sind. Der Entwurf von E. Hess ist mit der gleichen Summe bedacht

worden wie die zweiten Preise. Er hat sich ganz vom offiziellen Grundriss losgesagt und kommt dadurch, dass er eine Strasse eingehen lässt, zu einem wirklichen Bahnhofplatz von stattlichem Umfang. Auch er liefert den Beweis, dass originelle Lösungen möglich sind und dass der Architekt nicht der Krücke der eidgenössischen Baudirektion bedarf. Nur liegt sein Platz an der falschen Stelle; abseits der Linie, die den Bahnhof mit dem Geschäftszentrum verbindet. Auch die Eingangshalle ist am Flügel des Bahnhofs, der von der Stadt am weitesten entfernt ist. Um zur Schalterhalle der Post zu gelangen, muss man um das ganze Gebäude herumgehen. Die Architektur ist auch nicht einwandfrei; die Pfeiler sind zu stark für ihre Last, und die niedern Giebel über den Eingängen allzu drückend. — Auch Architekt Ditscher von St. Gallen (Architekt der Kreisdirektion IV der Bundesbahnen!) hat eine originelle Lösung der Platzfrage gesucht. Sein Platz ist dreieckig, die offene Seite gegen die Stadt gekehrt. Allerdings wird er an einer Stelle auf 23 Meter zusammengedrückt. Die Architektur ist nicht nur schwer, sondern geradezu plump. Fünfmal wiederholt sich ein grässlicher Kasten, der auf den Baukörper aufgesetzt wird und als Turm wirken soll. Auch wird die innere Architektur nicht immer durch die äussere Form ausgedrückt. Immerhin bedeutet seine Lösung eine der Ideen, um derentwillen man Ideenkonkurrenzen ausschreibt.

Offenbar hätten sich noch viele Architekten mit dem Problem befasst und es wäre vielleicht eine einwandfreie Lösung eingereicht worden, wenn nicht das von den Bundesbahnen und der Postdirektion befolgte Verfahren bei Wettbewerben sie entmutigt hätte. Nun steht man wieder wie zu Anfang vor der Frage „Was tun?“, die trotz der mehr als 20,000 Fr., die die Konkurrenz gekostet hat, nur wenig geklärt worden ist. Und doch ist es äusserst wichtig, dass gerade St. Gallen, das eines unserer grössten Industrie- und Verkehrszentren ist, eine auch ästhetisch befriedigende Bahnhofanlage erhalte. Denn es ist doch mindestens überflüssig, dass auch der Fremde gewahr werde, wie im demokratischen Staat die rationelle Entwicklung des Bauwesens durch die schwere Hand einiger Bürokraten niedergedrückt werden kann.

ZÜRICH.

DR ALBERT BAUR.

