

Die neue St. Paulus-Kirche zu Basel: Architekten: Curjel & Moser

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **39/40 (1902)**

Heft 1

PDF erstellt am: **16.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-23381>

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.

INHALT: Die neue St. Paulus-Kirche zu Basel. I. — Neue schweiz. Eisenbahnprojekte. — Elektr. betriebene Aufzüge. I. — Miscellanea: Entwicklung der Ingenieurvereine in England. Internat. Schifffahrts-Kongress zu Düsseldorf. Das metrische System in den Vereinigten Staaten. Gewinnung von Eisen auf elektrischem Wege. Neue Orthographie. Die 15. Wanderversammlung des Verbandes deutscher Arch.- und Ing.-Vereine. Ein Kongress der internat. Vereinigung für gewerbl. Rechtsschutz. Schweiz. Bundesbahnen.

Eidg. Polytechnikum. Neubau der mittleren Rheinbrücke zu Basel. Der Verein schweiz. Maschinen-Industrieller. — Konkurrenzen: Schulhaus in Oerlikon. Rathaus in Cassel. — Preisausschreiben: Schutzvorrichtung für elektr. Strassenbahnbetrieb. — Literatur: Baukunde des Architekten. Entwurfskizzen. Eingeg. literar. Neuigkeiten. — Korrespondenz betr. «Schlach-tendenkmal Vögelinsegg». — Vereinsnachrichten: G. e. P.: 27. General-versammlung. — Hiezu eine Tafel: Die neue St. Paulus-Kirche in Basel.

Abonnements-Einladung.

Auf den mit dem 5. Juli 1902 beginnenden XL. Band der *Schweizerischen Bauzeitung* kann bei allen Postämtern der Schweiz, Deutschlands, Oesterreichs und Italiens, ferner bei sämtlichen Buchhandlungen, sowie auch bei Herren **Ed. Raschers Erben**, Meyer & Zellers Nachfolger in Zürich und bei dem Unterzeichneten zum Preise von 10 Fr. für die Schweiz und 12,50 Fr. für das Ausland abonniert werden. Mitglieder des Schweiz. Ingenieur- und Architektenvereins oder der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker geniessen das Vorrecht des auf 8 Fr. bzw. 9 Fr. (für Auswärtige) ermässigten Abonnementspreises, sofern sie ihre Abonnementserklärung einsenden an den

Zürich, den 5. Juli 1902.

Herausgeber der Schweizerischen Bauzeitung:

A. Waldner, Ingenieur,
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Die neue St. Paulus-Kirche zu Basel.

Architekten: *Curjel & Moser*.
(Mit einer Tafel.)

I.

Der Entwurf zur St. Paulus-Kirche ist das Ergebnis eines Wettbewerbes, den das Baudepartement Basel-Stadt im Dezember 1896 ausgeschrieben hatte¹⁾. Im Programm war der schöne, in der Achse des Viaduktes liegende, von der Arnold Böcklin-Strasse und dem Steinenringweg ausgeschnittene Bauplatz zur Verfügung gestellt. Die polygonale Gestaltung des Platzes forderte eine konzentrierte Anlage und die lange Achse: Bahnhofplatz-Paulus-Kirche kräftige Massen. In der Tat hatte denn auch die weitaus grössere Anzahl der Bewerber Zentralanlagen mit Vierungsturm geschaffen. Um den kräftigen Turm herum lagerten sich die Lang- und Querschiff-Bauten über den Kreuzarmen.

Die Ausführung der Kirche entspricht im grossen und ganzen dem Konkurrenzprojekt, da nur wenige Veränderungen verlangt wurden. Diese betrafen die Erhöhung des Vierungsturmes, Vertiefung des Orgelraumes und Veränderung der Gestühlanlage im Erdgeschoss. Der Grundriss (Abbildung auf S. 4) bildet ein einfaches Kreuz, dessen drei vordere, dem Eingang gegenüberliegende Arme im halben Achteck geschlossen sind. In den Schultern des Kreuzes liegen die Vorhallen der Seiteneingänge und, daran anschliessend, die Treppen zu den Emporen. Dem Haupteingang ist eine grosse dreiachsige geschlossene Vorhalle vorgelegt. Durch einfache Bogenstellungen sind die Kreuzarme auf drei Seiten vom mittleren Viereck getrennt. Der westliche Arm ist durch die sogenannte Kanzelwand abgeschlossen und bildet dadurch einen besondern Raum zur Abhaltung von kleinen Andachten, Taufen, kleineren Hochzeiten u. s. w. Mit diesem Raum ist eine geräumige Nische, die als Sakristei dient, verbunden. Das wäre in kurzen Worten die Einteilung zu ebener Erde. Der Grundriss der Emporenetage sieht ähnlich aus. Ueber den Kreuzarmen liegen die vier Emporen, diejenige gegenüber dem Haupteingang, über Kanzel und Konfirmandensaal ist die Orgel-empore.

Auf diesen Grundlinien nun sind die Bauteile als sprechender Ausdruck des Innern erstanden. Ueber dem Mittelraum erhebt sich der mächtige viereckige Central- oder Glockenturm, welcher sich in zwei Stockwerken (dem untern, geschlossenen und dem durchbrochenen, obern Teil) aufbaut. Ueber dem Glockengeschoss ist er durch einen mit Ziegeln gedeckten Helm überdacht, der, 63 m hoch, mit seinem vergoldeten Kreuz weit in die Landschaft hinaus-

schaat. Der Oberbau enthält die luftige, durch reich verzierte Bogenöffnungen nach aussen ausgezeichnete Glockenstube. Fünf Bronze-Glocken, die auf den Accord: B, Des, Es, Ges, B gestimmt sind, rufen die Andächtigen zum Gottesdienst und künden die Stunden und Viertelstunden der Uhr, die am kräftigen Unterbau allen vier Himmelsrichtungen ihre Zifferblätter weist. Auch im Flachornament des Aeussern ist Bezug auf die lebendigen, ehernen Zungen genommen worden. Im Geschling des Pflanzenornaments sind an den abgescrägten Ecken der Türmchen, die aus dem Hauptturm herauswachsen, vier Frauengestalten eingebettet, jede mit einem Musikinstrument, die dem Beschauer von ihrer Tätigkeit erzählen:

Die eine mit einem Triangel sagt: Ich verkünd die Freud!

Die zweite mit einer Glocke „ : Ich verkünd die Zeit!

Die dritte mit einer Harfe „ : Ich verkünd die Not!

Die vierte mit einer Posaune „ : Ich verkünd den Tod!

Die Sprüche sind auf der flachen, runden Scheibe hinter dem Haupte jeder Figur eingemeisselt.

Der Turmunterbau erhebt sich als geschlossene Steinmasse über kräftigen, konstruktiven Bogen, die aussen nicht sichtbar sind. Er ist oben mit einer durch ornamentales Bildwerk verzierten Brüstung abgeschlossen. Die vier Ecken sind mit Türmchen verstärkt, die ausser dem konstruktiven auch einen dekorativen Zweck erfüllen und die Silhouette günstig beeinflussen. Diese Türme sind kuppelförmig abgedeckt und tragen in symbolischer Bedeutung als Strebepfeiler der Kirche die Evangelistenzeichen: den Engel (Matthäus), den Löwen (Markus), den Adler (Johannes) und den Ochsen (Lucas).

Wir haben bis jetzt um klar zu bleiben den Aufbau über dem Mittelraum, dem Zentrum, dem sich alle Bauteile in organischer Weise unter- und einordnen betrachtet, wenn sich auch einwenden lässt, dass dieser nicht zuerst entstanden ist, sondern dass alle Mauern ringsherum immer etwa auf gleiche Schichtenhöhe aufgeführt wurden. Aber wohl jeder Beschauer nimmt die Hauptsache, den Turm, zuerst wahr und beurteilt, selbst wenn er Fachmann ist, die übrigen Bauteile nach den Verhältnissen des Grundstockes, des Zentralturmes.

An den Unterbau des Turmes nun legen sich die Dächer der Kreuzarme und die Kreuzarme selbst und diese Bauten sind die Lichtspender für den Kirchenraum. Sie sind auch dem entsprechend konstruiert, man kann sagen in gotischem Sinne mit grossen Lichtöffnungen über und unter den Emporen und kräftigen Strebepfeilern, auf welche die Lasten und Spannungen konzentriert sind. In den Kreuzecken liegen naturgemäss die vier seitlichen Eingänge, von denen der nördliche als Brauttor architektonisch besonders ausgezeichnet ist. Die beiden hintern Nebeneingänge stehen in direkter Verbindung mit den hintern Treppenhäusern,

¹⁾ Bd. XXVIII S. 185, XXIX S. 105, 113, 119, 133, 164, 165, 166, 173, 174, 175, 182 und 187.

die sich seitlich an den nördlichen Kreuzarm anlegen und im halben Achteck geschlossen sind. Die beiden vordern Nebeneingänge führen direkt in den Kirchenraum. Dagegen sind die vordern Treppenhäuser mit der Haupteingangs-Vorhalle in Verbindung, was auch wieder den praktischen Zweck erfüllt, dass der Hauptstrom der Emporenbesucher in die geräumige Südvorhalle und zum breiten Haupteingang geführt wird. Dieser ist nach aussen durch eine besonders reiche

Portalbildung und einen Giebel ausgezeichnet. Die beiden mit Ornament verzierten steinernen Türpfosten tragen als Sinnbild der immer siegenden Wahrheit des christlichen Wortes feuerspeienden Drachen entsteigende Engelsfiguren mit Lilien. Ueber dem Portal steht:

„Dein Reich komme“.

Die Giebelfront der Hauptfassade schmückt die reichgebildete Rose in verziertem architektonischem Rahmen. Sie ist bekrönt vom Erzengel Michael, mit dem sterbenden Drachen zu Füssen. Die Komposition dieser Gruppe ist besonders zu rühmen, nicht nur des kräftigen, einfach natürlichen Ausdruckes willen, sondern auch der schönen Linienführung, des klaren Reichtums glücklicher Ueberschneidung wegen. Es ist der Gruppe zum Vorwurf gemacht worden, sie sei im Verhältnisse zu den Massen des Turmes zu leicht und flau gebaut. Der Vorwurf erscheint nicht berechtigt. Die Gruppe, als Giebelabschluss der Vorderfassade ist nicht mit den Verhältnissen des dahinter liegenden Turmes in Beziehung zu bringen. Der Turm bildet aber durch seine steinerne Geschlossenheit einen ruhigen Hintergrund und einen gewollten Kontrast zur reichgestalteten Bronzegruppe des Giebelabschlusses.

Die neue St. Paulus-Kirche zu Basel.

Architekten: *Curjel & Moser.*



Ansicht von Südosten.

1. Lichtensteig-Riken-Rapperswil mit 22,4⁰/₁₀₀ Max.-Steig.
2. Wattwil-Riken-Uznach „ 33 „ „
3. Ebnat-Riken-Rapperswil „ 22 „ „

Es genügt, diese Projekte namhaft zu machen, näher auf dieselben einzutreten hätte wenig Wert, da sie ohnehin nur sehr oberflächlich behandelt waren und mit Ausnahme des erstgenannten später in verbesserter Gestalt wieder auftauchten. Lichtensteig wurde mit Recht als Ausgangspunkt fallen gelassen, weil bei Annahme einer durchschnittlichen Steigung bis zur Höhe des Rikens meist ein sehr ungünstiges Terrain angetroffen wird und die Baukosten einer solchen Linie deshalb unverhältnismässig hoch ausfallen würden.

Im Auftrage des Baudepartements des Kantons St. Gallen hat sodann im Jahr 1887 Hr. Gysin, gestützt auf die topographische Karte 1 : 25,000, Vorstudien für eine Verbindung des Toggenburgs mit dem Linthgebiet durchgeführt und ist zum Schlusse gelangt, ein Projekt Ebnat-Riken-Uznach mit 30⁰/₁₀₀ Maximalsteigung in erste Linie zu stellen, dessen Länge nach ihm 22,7 oder rund 23 km und dessen Baukosten 4 740 000 Fr., oder für den Kilometer 214 000 Fr. betragen hätten. Hr. Gysin ist sogar der Ansicht, es würden sich bei der Ausführung noch wesentliche Ersparnisse erzielen lassen. Es ist kaum notwendig, sich auch mit diesen Projekten, deren es im Ganzen drei waren,

eingehender zu beschäftigen; erwähnt sei immerhin, dass Hr. Gysin in Ebnat eine Spitzkehre vorgesehen und sich um die an vielen Stellen sehr misslichen Terrainverhältnisse allzu wenig bekümmert hat.

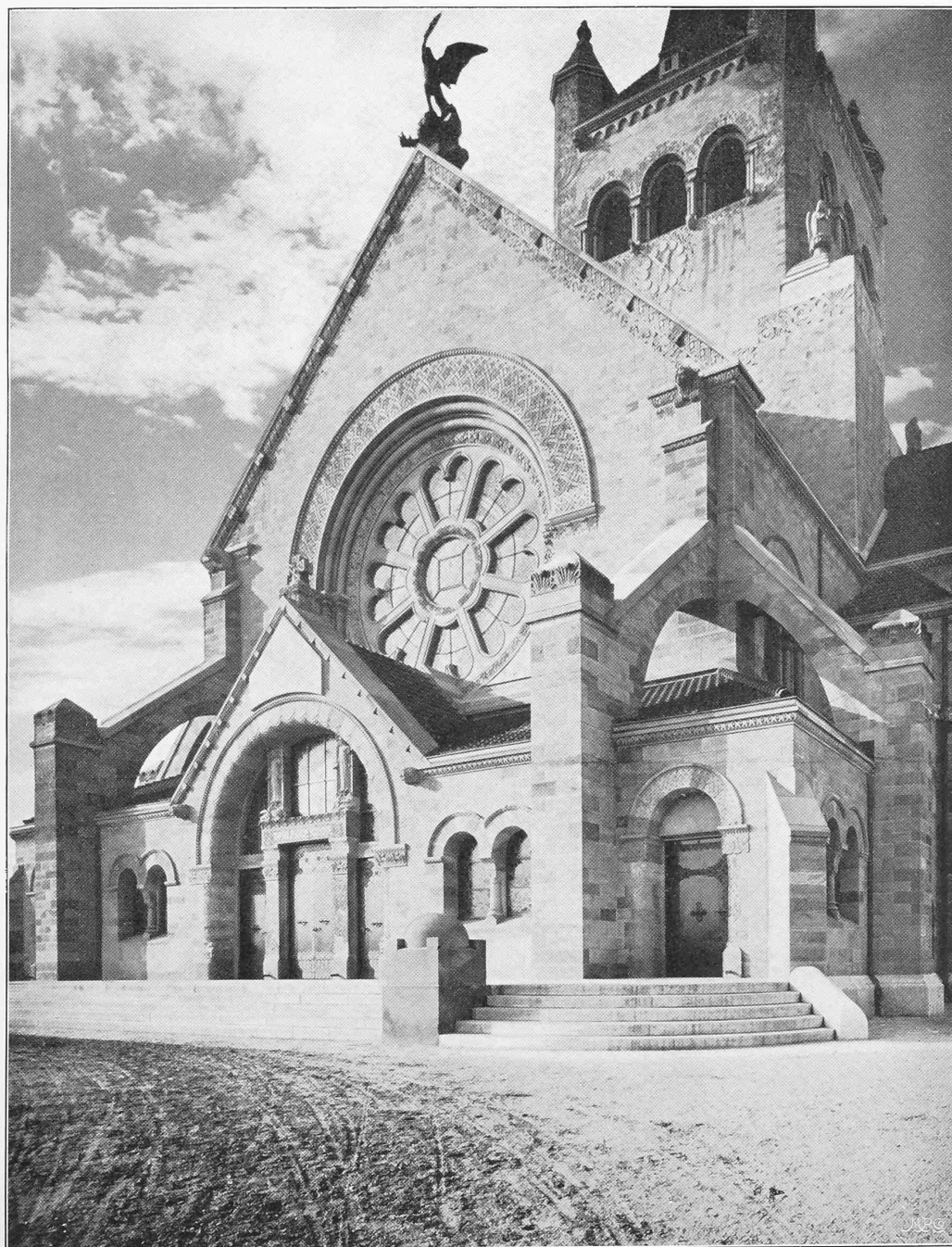
Ins Jahr 1890 fallen die Projekte der Herren *Brunner und Kürsteiner*, die im Auftrag eines Initiativkomitees, das am 14. Oktober 1889 ein Konzessionsgesuch für eine Linie St. Gallen-Rapperswil-Zug eingereicht hatte, etwas umfassendere Vorstudien vornahmen und Projekte für die ganze Strecke von St. Gallen bis Zug ausarbeiteten. In einem ersten Gutachten befürworteten sie in Bezug auf den Riken das Uebergangsprojekt Wattwil-Rapperswil mit einer Länge von 30 175 m, 30⁰/₁₀₀ Maximalsteigung, 250 m Minimalradius und 6 765 000 Fr. oder per km 224 200 Fr. Baukosten. Neben diesem Projekt kam noch ein solches mit einem Tunnel auf halber Höhe von 4 350 m Länge, 22⁰/₁₀₀ Maximalsteigung und 9 502 000 Fr. Baukosten in Frage, und es ist später bei einer weiteren Ausarbeitung der Projekte auf Grund von Kurvenplänen im Masstab 1 : 2 500 dieses

Neue Schweizerische Eisenbahnprojekte.

III. Die Rikenbahn.

Von a. Oberingenieur *Robert Moser.*

Schon bald nach der am 14. Juni 1870 erfolgten Eröffnung der Toggenburger-Bahn Wyl-Ebnat nahm deren Verwaltung infolge der gegen alles Erwarten unbefriedigenden Betriebseinnahmen eine Fortsetzung der Linie über den Riken ins Linthgebiet in Aussicht und liess durch Herrn *Ingenieur Dardier* auf Grund des damals vorhandenen Kartenmaterials verschiedene Projekte ausarbeiten, so die Tracés:



Die neue St. Paulus-Kirche in Basel.

Architekt: *Curjel & Moser.*

Oestliche Giebelfront mit dem Haupteingang.

Tunnelprojekt von Hrn. Brunner in erster Linie zur Ausführung empfohlen worden; dessen Kosten erhöhten sich nach den genaueren Aufnahmen auf 11 534 000 Fr.

Der Regierungsrat des Kantons St. Gallen hat die Herren Oberingenieure, bzw. Ingenieure *Meier, Hennings und Perbs* bereits im Jahr 1890 mit der Begutachtung der neuen Projekte des Initiativkomitees betraut; das Gutachten wurde jedoch erst im Februar 1893 von den Herren Hennings und Perbs abgegeben (Hr. Meier war inzwischen gestorben) und erlitt mannigfache Verzögerungen zum Teil dadurch, dass das Initiativkomitee bzw. Hr. Brunner erst im September 1892 mit den Projektierungsarbeiten zum Abschluss kam. Die Experten, die ein sehr umfangreiches Gutachten erstatteten, kamen zum Schlusse, dass die Kosten des Brunnerschen Tunnelprojekts von 11 534 000 Fr. auf 12 610 000 Fr. erhöht werden müssten, dass aber diese Ausgabe im Vergleich zu dem Nutzen, den eine solche Verbindung bringen könnte, und den zu erwartenden Betriebseinnahmen viel zu gross sein würde und empfahlen daher die Annahme eines Uebergangsprojektes mit einer Maximalsteigung von 25 ‰ und Minimalradien von 270 m.

Die erste Konzession des Initiativkomitees datiert vom 27. Juni 1890; bei der Fristverlängerung, die im Jahre 1893 notwendig wurde, traten noch andere Bewerber auf und es wurde nach langen Verhandlungen am 28. Juni 1894 die Konzession gleichzeitig an alle vier Bewerber erteilt und bestimmt, dass derjenige den Vorzug erhalten solle, der binnen einer bestimmten Frist zuerst die vorschriftgemässen technischen und finanziellen Vorlagen einreichen werde und dass alsdann alle anderen Konzessionen dahinzufallen hätten.

Diese vier Konzessionen:

1. *Initiativkomitee* für eine Linie *St. Gallen-Wattwil-Rapperswil-Zug*,
2. *Bühler-Honegger und Konsorten* für eine Linie von *Rapperswil* nach *Wattwil* oder *Ebnat*,
3. *Toggenburgerbahngesellschaft* für eine Linie von *Wattwil* oder *Ebnat* nach *Rapperswil* und eine *Abzweigung* nach *Uznach*,
4. *Schubiger und Konsorten* (V. S. B.) für eine Linie *Ebnat-Uznach*

wurden in der Folge mehrfach, zuletzt bis zum 28. Juni 1902 verlängert. Alle Bewerber mit Ausnahme der Toggenburgerbahn haben sich auch eifrigst mit Projekten

beschäftigt und für dieselben Stimmung zu machen gesucht. Es würde jedoch viel zu weit führen, alle die vielen Projekte und Varianten, die entstanden und von den verschiedensten Seiten begutachtet worden sind, hier aufzuführen und es wird vollkommen genügen, nur diejenigen Projekte kurz namhaft zu machen, die von den Betreffenden schliesslich festgehalten worden sind.

Die neue St. Paulus-Kirche zu Basel.

Architekten: *Curjel & Moser*.



Ansicht von Nordwesten.

Von Seite des *Initiativkomitees* ist nach dem Hinschiede des Hrn. Brunner zuerst Hr. *Sieber* und dann Hr. *Lusser* mit der Fortsetzung der Studien betraut worden und es hat namentlich der letztere bereits im Jahr 1895 die vom Komitee in einer Eingabe an die Regierung vorgeschlagene Anlage eines *Basistunnels* weiter verfolgt, die ersten bezüglichen Projekte ausgearbeitet und deren Ueberlegenheit nachgewiesen.

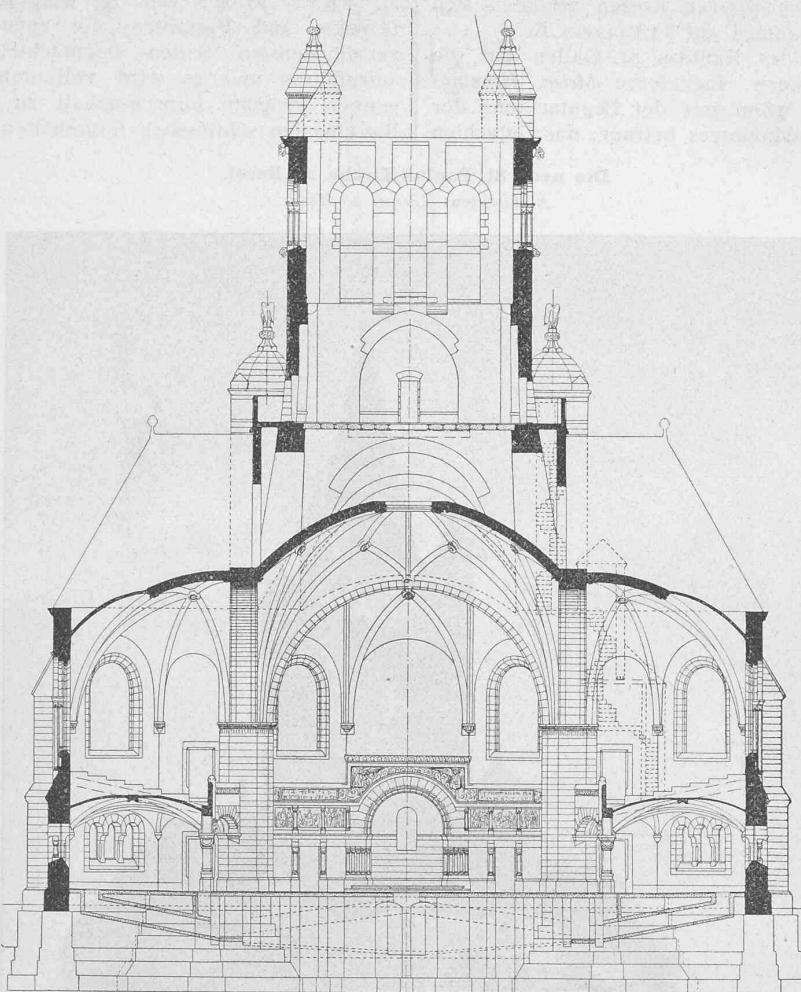
Die Studien für die 2. Konzession, *Bühler-Honegger und Konsorten* oder das sogen. *Rapperswiler Komitee*, besorgte Hr. *Oberingenieur Denzler* und als Experten wurden beigezogen die Herren Direktor A. Schucan, Oberst Ed. Locher, Prof. Heim, Direktor Escher und der Verfasser. Das Projekt, das schliesslich angenommen wurde, hat von Mitte Station Wattwil bis Rapperswil eine Länge von 26,41 km, 35 ‰ Maximalsteigung und die Baukosten belaufen sich — einschliesslich des Umbaues der Station Wattwil, für den 450 000 Fr. vorgesehen waren — auf 7 618 000 Fr. Während

um die nötige Entwicklung zu suchen, das frühere Tracé auf der Schattenseite des Riken über Schönenberg geführt wurde, ist schliesslich bei Wattwil ein *Kebrtunnel* angebracht und die Linie alsdann auf die Hummelwald- oder Sonnenseite gelegt worden, wo das Terrain eine viel bessere Beschaffenheit aufweist und auch der Betrieb, namentlich zur Winterszeit, weit weniger gefährdet sein würde. Die Richtung gegen Ebnat wurde trotz Ansuchen der Gemeinden Ebnat und Kappel vom Rapperswiler Komitee definitiv fallen gelassen, weil die Baukosten dieser Linie sich erheblich höher gestellt hätten und dazu in der Hauptrichtung ein Umweg von 5,3 km entstanden wäre.

An Stelle des 4. Konzessionärs, *Schubiger und Konsorten*, haben die *Vereinigten Schweizerbahnen* die Studien besorgt und ebenfalls auf Grund von Aufnahmen im Masstab 1 : 2 500 für die Verbindung Ebnat-Riken-Uznach ein vollständiges Projekt ausgearbeitet, während, wie bereits erwähnt, die Toggenburgerbahn sich in der Angelegenheit nicht weiter bemühte.

Von Wichtigkeit für die Rikenbahn war das *Uebereinkommen* betreffend die *Zusammenlegung der Konzessionen der Vereinigten Schweizerbahnen*, das am 7. Mai 1896 zwischen dem Bundesrat und der Bahngesellschaft abgeschlossen und sowohl von der Aktionärversammlung als den beiden Räten am 23. und 24. Juni gutgeheissen worden ist, da in dessen Artikel 1 in das Rückkaufobjekt einbezogen werden: 1. Die Toggenburgerbahn, insofern sie sich beim nächsten Rückkaufstermin im Eigentum der V. S. B. befindet und 2. die Rikenbahn, sofern die V. S. B. bis zum genannten Termin den Bau bzw. Betrieb derselben übernommen haben. Als nächster Rückkaufstermin wird, mit Kündigung am 30. April 1898, in Artikel 2 der 1. Mai 1903 bestimmt und in Artikel 3 des fernern festgesetzt, dass der Bund für die Rikenbahn die Anlagekosten bezahlt, sofern zur Zeit des Ueberganges dieselbe noch nicht in Be-

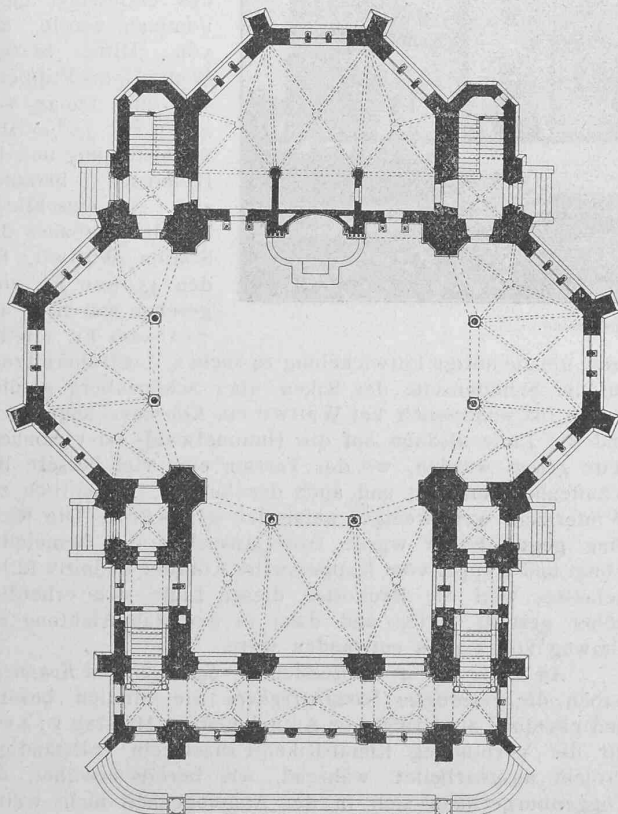
Die neue St. Paulus-Kirche zu Basel. Architekten: *Curjel & Moser*.



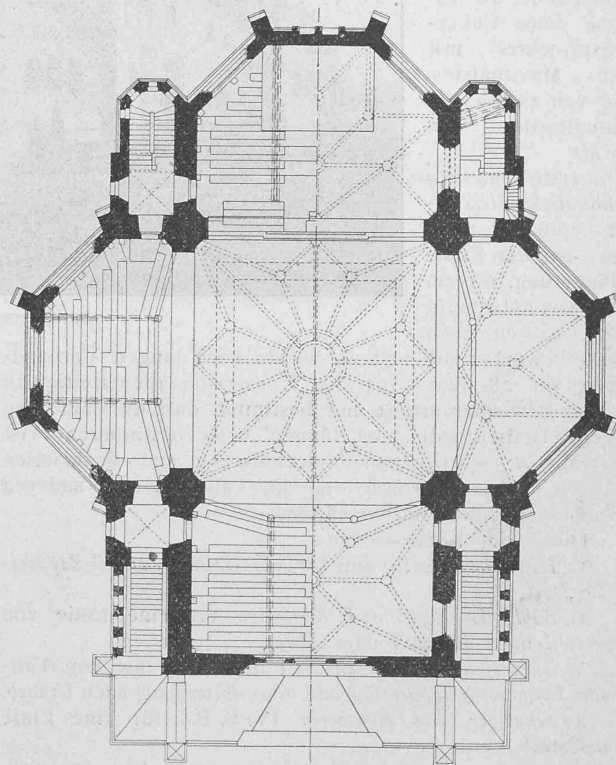
Schnitt durch Mittelbau und Turm. — Masstab 1:300.

trieb gesetzt sein sollte. In Artikel 7 endlich wird noch bestimmt, dass die V. S. B. von dem Zeitpunkte an, an dem ihnen der Bund seine Absicht, den Rückkauf der V. S. B. auf den 1. Mai 1903 zu bewerkstelligen, notifiziert haben wird, keine über diesen Termin hinausgehenden Verpflichtungen ohne Zustimmung des Eisenbahndepartements übernehmen dürfen.

Nach Abschluss dieses Uebereinkommens erklärten die V. S. B., dass sie nunmehr dasjenige Rikenbahnprojekt zur Ausführung bringen werden, das ihnen vom Bunde als das geeignetste bezeichnet werde. Dieses gab nun den verschiedenen Interessenten neue Anregung und es ist von ihnen aufs neue eine lebhaft Tätigkeit entwickelt worden. Die Regierung des Kantons St. Gallen ernannte neuerdings eine *Expertenkommission*, bestehend aus den drei Herren: *Weissenbach*, a. Präsident des Direktoriums der schweizer. Centralbahn,



Grundriss vom Erdgeschoss. — Masstab 1:400.



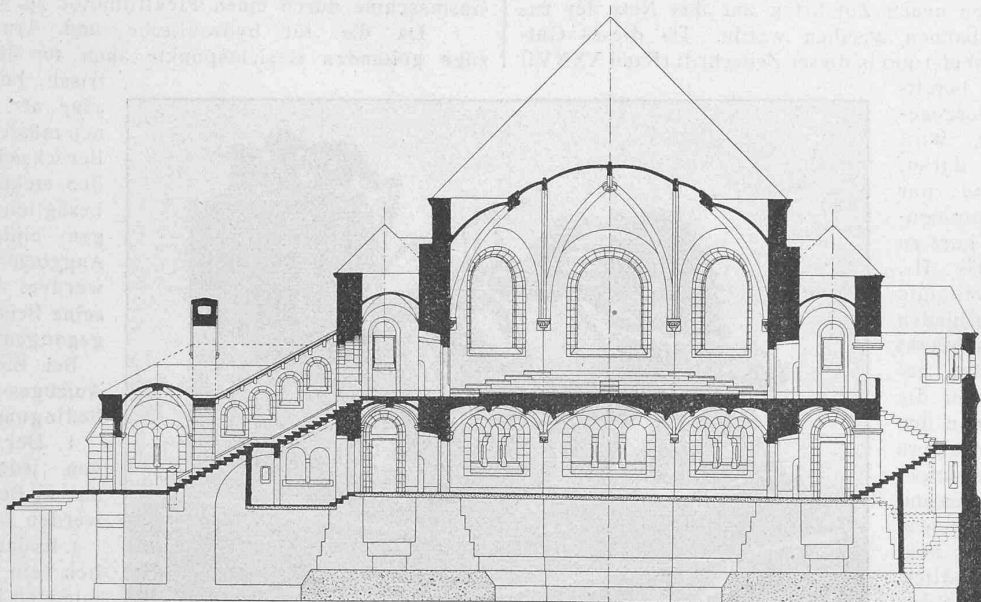
Grundriss in der Höhe der Emporen. Masstab 1:400.

Flury, Direktor und Egger, Maschinenmeister derselben Bahn, mit dem Auftrage, die verschiedenen Projekte zu prüfen und zu untersuchen, welches derselben geeignet sei, die grösste Summe St. gallischer und ostschweizerischer Interessen zu befriedigen und daher in erster Linie auf Staatsunterstützung Anspruch machen könnte.

Nach Prüfung der hauptsächlichsten Entwürfe in Bezug auf Baukosten, Betriebsausgaben und Einnahmen beant-

fechtung erfahren, namentlich aber hat im Auftrag des Initiativkomitees Hr. Lusser dem gegenüber das Basistunnelprojekt weiter ausgearbeitet und dessen Vorzüge in seinem bezüglichen Gutachten vom 10. Mai 1898 und noch ausführlicher in demjenigen vom 15. Mai 1899 begründet. Hr. Lusser hat aus seinen umfangreichen Untersuchungen die Ueberzeugung gewonnen, „dass das Basistunnelprojekt sowohl vom Standpunkte der Rentabilität, als von dem der an der

Die neue St. Paulus-Kirche zu Basel. Architekten: Curjel & Moser.

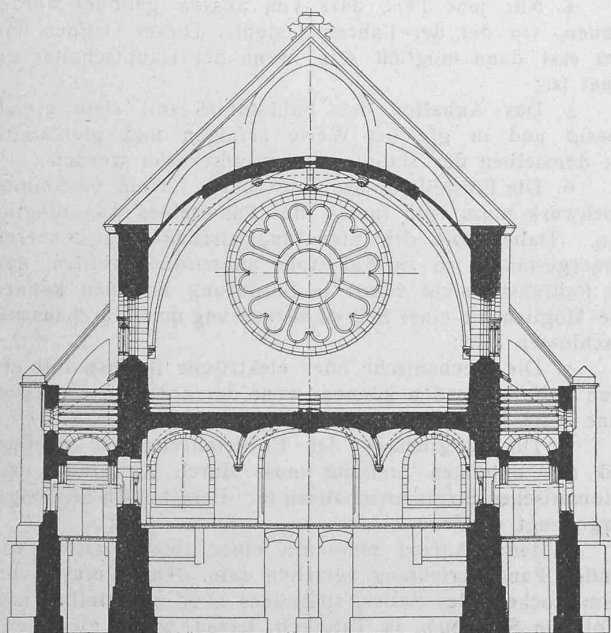


Schnitt durch Seitenschiff und Empore. — Masstab 1:300.

worteten die Experten am Schlusse ihres Gutachtens vom 15. Mai 1897 die an sie gestellte Hauptfrage dahin, „dass der Kanton St. Gallen eine Staatsbeteiligung in erster Linie einem Uebergangsprojekte Waltwil-Rapperswil mit 35 ‰ Maximalsteigung zuwenden sollte, da ein solches der grössten

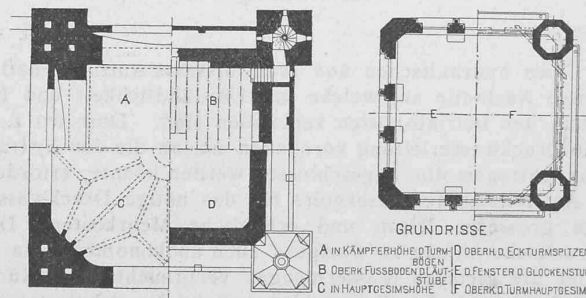
Rikenbahn interessierten Bevölkerung und der allgemeinen volkswirtschaftlichen Interessen als die beste und für alle günstigste Lösung der Rikenbahnfrage zur Ausführung zu empfehlen wäre.“

Im Oktober 1898 ist sodann Hr. Ritter-Egger mit einem neuen Basistunnelprojekt Ebnat-Uznach hervorgetreten, dessen Kosten nach seinen Angaben bei einer Maximalsteigung von höchstens 15 ‰ im Tunnel und 20 ‰ auf offener Bahn nur 10 Millionen Franken betragen würden. Da von der Gegend des Steinenbachtobels, in das Hr. Ritter die westliche Tunnelmündung gelegt hatte, keine Aufnahmen in grösserem Massstab vorhanden waren, so war Hr. Ritter nur auf die topographische Karte im Masstab 1:25 000 angewiesen, die sich später für jene Gegend als höchst unzuverlässig erwiesen hat. Die Vorteile dieses Projektes sind in einer



Schnitt durch die vordere Empore und Ansicht der Giebelwand. Masstab 1:300.

Summe St. gallischer und ostschweizerischer Interessen entspricht und auch einer späteren weiteren Entwicklung des ostschweizerischen Bahnnetzes förderlich ist“. Dieses Ergebnis befriedigte weder die Bevölkerung noch die Regierung und hat auch in der Tagespresse vielfache An-



Grundrisse vom Turm. — Masstab 1:400.

besonderen Eingabe der Gemeinderäte von Ebnat und Kappel an den Regierungsrat des Kantons St. Gallen vom 2. Juli 1900 näher begründet und es enthält die bezügliche Eingabe neben dem Berichte des Hrn. Ritter auch noch die Gutachten des Hrn. Prof. Heim und des Hrn. Vogt, damaligen Oberingenieurs der schweizer. Centralbahn, die beide sowohl vom geologischen als auch vom technischen Standpunkte aus für diese neue Linie sehr günstig lauten.