Objekttyp: **Miscellaneous**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **29/30 (1897)**

Heft 26

PDF erstellt am: **24.05.2024**

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

INHALT: Abonnements-Einladung. — Das Umbauprojekt der Vereinigten Schweizerbahnen für den Bahnhof St. Gallen. — Zwei Radierungen von Prof. Ernst Gladbach. II. (Schluss.) — Miscellanea: Der Gewölbe-Einsturz im Maximilianskeller in München. Verhandlungen der schweizerischen Bundesversammlung. Eisenbahnbeleuchtung mit Acetylen-Oelgas. Schweizerischer Bundesrat. Eine elektrische Eisenbahn von Amsterdam nach Haarlem. — Konkurrenzen: Jahrhundertfeier der Unabhängigkeit des Kantons Tessin. Bau eines Pavillons der Stadt Wien zur Jubiläumsausstellung Wien 1898. — Nekrologie: Konrad Hirzel-Gysi. Arthur Kammermann. Francesco Brioschi.
Hiezu eine Tafel: Ruine des Kaiserpalastes zu Gelnhausen.

Abonnements-Einladung.

Auf den mit dem 1. Januar 1898 beginnenden XVI. Jahrgang der *Schweizerischen Bauzeitung* kann bei allen Postämtern der Schweiz, Deutschlands, Oesterreichs und Frankreichs, ferner bei sämtlichen Buchhandlungen, sowie auch bei Herrn **Ed. Rascher, Meyer & Zeller Nachfolger** in **Zürich** und bei dem Unterzeichneten zum Preise von 20 Fr. für die Schweiz und 25 Fr. für das Ausland abonniert werden. Mitglieder des Schweiz. Ingenieur- und Architektenvereins oder der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker geniessen das Vorrecht des auf 16 Fr. bezw. 18 Fr. (für Auswärtige) ermässigten Abonnementspreises, sofern sie ihre Abonnementserklärung einsenden an den

Zürich, den 25. Dezember 1897.

Herausgeber der Schweizerischen Bauzeitung:
A. Waldner, Ingenieur,
Flössergasse Nr. 1 (Selnau), Zürich.

Das Umbauprojekt der Vereinigten Schweizerbahnen für den Bahnhof St. Gallen.

Es ist eine allbekannte Thatsache, dass die gegenwärtigen Einrichtungen im Bahnhof St. Gallen, sowohl für den Personen- als den Güterverkehr schon längst durchaus ungenügend sind und sich je länger je mehr das Bedürfnis nach einer gründlichen Verbesserung fühlbar gemacht hat. So konnten denn auch die Vereinigten Schweizerbahnen, die angesichts der sehr bedeutenden Ausgaben wie begreiflich die Sache möglichst hinauszuschieben bestrebt waren, dem allgemeinen Verlangen nicht länger widerstehen und legten dem Eisenbahndepartement, sowie den kantonalen und Gemeinde-Behörden im August d. J. ein Projekt für den Umbau des Bahnhofes vor. Es muss anerkannt werden, dass sich die Vereinigten Schweizerbahnen dabei nicht darauf beschränkten, durch Ergänzungsanlagen den grössten Uebelständen abzuhelfen, sondern durch einen vollständigen Umbau sowohl des Personen- als des Güterbahnhofes einen nach den gegebenen Verhältnissen möglichst zweckdienlichen neuen Bahnhof erstellen wollen.

Da nun fast jede Stadt gegenwärtig ihre mehr oder weniger brennende Bahnhof-Frage hat, so dürfte es auch weiterstehende Kreise interessieren, über die Art und Weise, wie die Lösung dieser Frage seitens der Verwaltung der Vereinigten Schweizerbahnen projektiert wurde, etwas näheres zu vernehmen. Wir folgen dabei in der Hauptsache einem im St. Gallischen Ingenieur- und Architekten-Verein gehaltenen Vortrage über diesen Gegenstand.

Zum bessern Verständnis des gegenwärtig vorliegenden Projektes ist es notwendig, einen kurzen Rückblick auf die früheren bezüglichen Versuche und Vorschläge zu werfen.

Zum ersten Male trat die Frage einer rationellen Bahnhoferweiterung im Jahre 1884 auf. Damals wurde von der Bahnverwaltung ein Projekt ausgearbeitet, das sich aber nur auf eine Vergrösserung des bestehenden Bahnhofgebäudes durch beidseitigen Anbau zweier gegen den Bahnhofplatz stark vorspringenden Flügel beschränkte, während die Geleiseanlage selbst keine Veränderung erfuhr. Die Stadtgemeinde St. Gallen erhob aber hiegegen Einsprache, weil sie die Beeinträchtigung des Vorplatzes als unzulässig betrachtete. Sie arbeitete hierauf ein Gegenprojekt aus, welches eine nur östliche Erweiterung des Gebäudes vorsah. Dieses Gegenprojekt fand jedoch seitens der Bahnverwaltung keine Billigung und so blieben dann nach diesem ersten Anlaufe die Projektierungsarbeiten wieder längere Zeit ruhen.

Erst in neuester Zeit erfolgte eine Wiederaufnahme derselben. Die ersten Studien bewegten sich annährend in demselben Rahmen, wie das letzterwähnte Projekt des Gemeinderates. Würde es sich nur um Vergrösserung der Bahnhoflokalitäten handeln, so müsste dieses Projekt, das eine sehr günstige Anordnung der verschiedenen Räumlichkeiten ermöglicht, als sehr zweckentsprechend bezeichnet werden. Da es sich aber bei einem rationellen Umbau nicht nur um das Bahnhofgebäude, sondern in noch höherem Masse um eine günstigere Geleise- und Perronanlage handelt, so musste dieses Projekt aus betriebstechnischen Gründen wieder fallen gelassen werden. Es ist nämlich zu berücksichtigen, dass bei der in Aussicht genommenen Disposition des Aufnahmegebäudes die Personengeleise bis über den östlichen, sog. Waisenhaus-Uebergang reichen und mithin eine Beseitigung desselben notwendig machen würden. Aber auch für den Fall, dass dieses Vorgehen seitens der Kantonsregierung gebilligt würde, muss das Projekt wegen der anschliessenden Gefällsverhältnisse, welche ein Rangieren auf starkem Gefälle und dazu noch in einem tiefen schmalen, beidseitig von Mauern begrenzten Einschnitt erfordern würden, als nicht zweckentsprechend bezeichnet werden. Dazu kommt noch die Erwägung, dass der Güterverkehr auf die Dauer am gegenwärtigen Ort doch nicht bewältigt werden könnte und früher oder später eine Trennung von Güter- und Personenbahnhof und hiemit zusammenhängend eine Verleguug der Güterschuppen und Ausladeplätze erfolgen müsste; hiebei fällt der Umstand sehr ins Gewicht, dass die bereits ausgeführten Bauten und Anlagen für einen abermaligen Umbau grösstenteils unbrauchbar und sonach die auf jene verwendeten Ausgaben ebenfalls grösstenteils verloren wären. Bei diesem neuen Umbau würde dann das Unzweckmässige der ersten Anlage um so schärfer in die Augen springen und es könnte der Bahnverwaltung der Vorwurf nicht erspart bleiben, eines augenblicklichen finanziellen Vorteils halber eine rationelle Gestaltung der gesamten Bahnhofanlage unmöglich gemacht zu haben.

Gestützt auf alle diese Erwägungen kam die Bahnverwaltung zu dem Entschlusse, neue Projekte auszuarbeiten und zwar auf Grundlage einer vollständigen Trennung von Personen- und Güterbahnhof. Wenn auch eine solche radikale Umgestaltung der gewohnten Verhältnisse die Interessen einzelner verletzen mag, so ist doch aus dem früher Gesagten ersichtlich, dass nur auf dieser Grundlage eine rationelle Ausgestaltung der Bahnhofanlage in allen ihren Teilen durchführbar ist.

Nachdem die Bahnverwaltung bereits im Jahre 1890 die sog. Geltenwiler-Bleiche, eine auf der Westseite der Stadt zwischen der Bahn und der Unter- und Oberstrasse gelegene Wiese für über eine halbe Million Franken käuflich erworben hatte, war der Platz für den Rangier- und Güterbahnhof ein gegebener. Schwierigkeiten boten nur die ungünstigen Terrainverhältnisse, welche Erdarbeiten in grossem Umfange erheischten, sowie der etwas zu beschränkte Raum. Diesen Uebelständen wurde dadurch ab-