

# Copyrights wider die Moderne : Verona und klösterliche Orgelklänge am St.Galler Bahnhofplatz

Autor(en): **Röllin, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Unsere Kunstdenkmäler : Mitteilungsblatt für die Mitglieder der Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte = Nos monuments d'art et d'histoire : bulletin destiné aux membres de la Société d'Histoire de l'Art en Suisse = I nostri monumenti storici : bollettino per i membri della Società di Storia dell'Arte in Svizzera**

Band (Jahr): **37 (1986)**

Heft 1

PDF erstellt am: **03.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-393625>

## **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.

PETER RÖLLIN

## Copyrights wider die Moderne

Verona und klösterliche Orgelklänge am St. Galler Bahnhofplatz

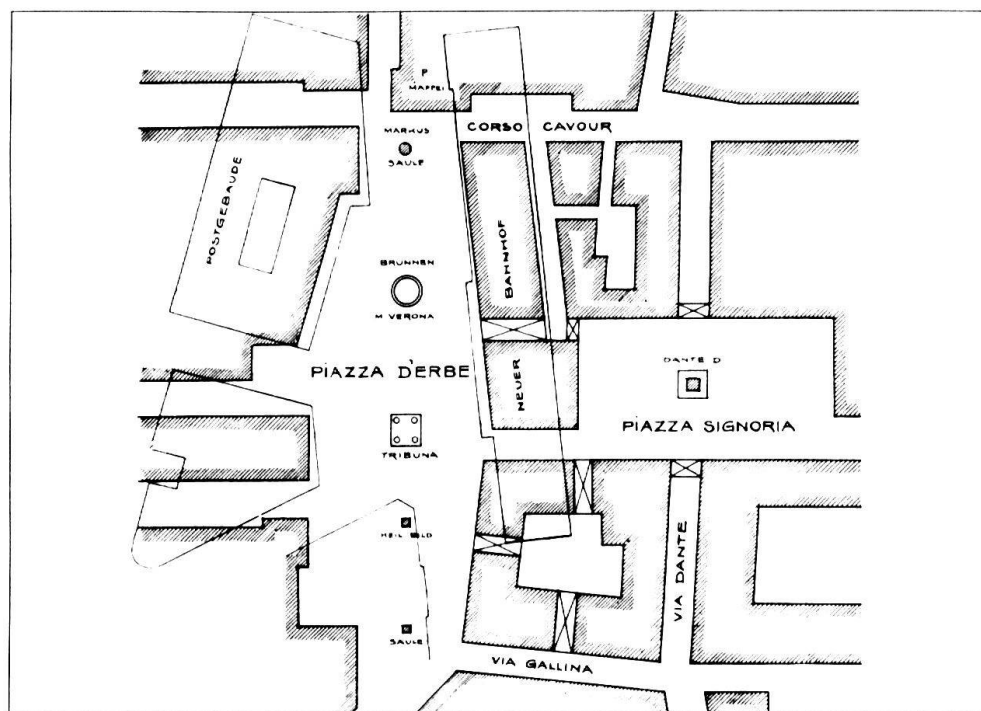
*Die kopienhafte Rückbindung an historische, vor allem mittelalterliche Vorbilder ist ein wichtiges Phänomen im Städtebau des späten 19. und beginnenden 20. Jh. Camillo Sittes analytische und thesenhafte Schrift «Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen» – 1889 in Wien erschienen – lieferte dafür die theoretischen und praktischen Grundlagen. Sehnsucht nach Unregelmässigkeit, Komplexität und auch lokalem Formenbezug drängte nach den Jahren des geradlinigen «Eisenbahnstyles» nach baulichem Ausdruck. Der 1907–1915 geschaffene Bahnhofplatz in der Stickereimetropole St. Gallen zählt diesbezüglich zu den bedeutendsten Schöpfungen innerhalb der damaligen Architekturentwicklung in der Schweiz. Verona stand Vorbild für Platzgrundriss und Baumasse, während vor allem der einheimische Klosterbarock dazu verführte, die verschiedensten Eisenbahn-Dienstleistungen mit grandioser barocker Geste zu umhüllen.*

Das Leben der Alten sei, so bemerkte 1889 der Wiener Stadtplaner und Städtebautheoretiker *Camillo Sitte* (1843–1903), der künstlerischen Durchbildung des Städtebaus entschieden günstiger gewesen, «als unser mathematisch abgezirkeltes modernes Leben, in dem der Mensch förmlich selbst zur Maschine wird»<sup>1</sup>. Mit seiner Analyse nördlicher und südlicher Altstadt Räume arbeitete Sitte gegen das Vergessen solcher «Werke grössten Stiles..., die uns vielmehr stets, als Ideal wenigstens, vorschweben sollten bei ähnlichen Unternehmungen»<sup>2</sup>. Den «künstlerischen Misserfolgen des modernen Städtebaues» galt es historische Vorbilder und Materialien gegenüberzustellen und damit eine Art Rehumanisierung einzuleiten. Starke Beachtung fanden Sittes Leitgedanken und praktische Ästhetik auch in der Schweiz. 1902 erschien «Der Städtebau» auch in französischer Sprache, «*L'Art de bâtir les Villes*», übersetzt und ergänzt vom Genfer Architekten *Camille Martin*, dem späteren BSA-Mitbegründer und Präsidenten der Schweizerischen Gesellschaft für Erhaltung historischen Kunstdenkmäler. Zum eigentlichen Copyright entwickelten sich Sittes Grundsätze bei der Projektierung des St. Galler Bahnhofplatzes. Die 1908 kurz nach der Wettbewerbsentscheidung vom SBB-Architekten *Heinrich Ditscher* verfasste Studie «*Zur Bahnhof-Platzfrage St. Gallen*» darf als eigentliche lokale Übersetzung und Anwendung von Sittes allgemeinen Stadt-Erinnerungen und Gestaltungswünschen bezeichnet werden.

### St. Galler Bahnhofplatz: Grossbaustelle für Bundesbauten

Der kleine, 1856 von den Vereinigten Schweizer Bahnen in Betrieb genommene St. Galler Bahnhof konnte schon vor der Jahrhundertwende nicht mehr genügen und bedingte bereits damals Neubaupro-

1 Den von Camillo Sitte 1889 publizierten Situationsplan der Piazza d'Erbe in Verona überzeichnete der SBB-Architekt Heinrich Ditscher mit den Grundrissen der geplanten St. Galler Bahn- und Postbauten (feine Linien). Plan Nr. 4 aus Ditschers Studie «Zur Bahnhof-Platzfrage St. Gallen» 1909.



jektierungen<sup>3</sup>. Zu Beginn des 20. Jahrhunderts erlebte St. Gallen einen enormen wirtschaftlichen und städtebaulichen Aufschwung. Die damalige *Stickereiblüte* schlug sich zahlenmässig auch in gesamtschweizerischen Spitzenfrequenzen des Bahn- und Postbetriebes nieder<sup>4</sup>. Neben den bestehenden Bahnverbindungen Winterthur–St. Gallen–Rorschach–St. Margrethen (1856), St. Gallen–Gais (1889) und St. Gallen–Speicher–Trogen (1903) stand die Betriebseröffnung der Bodensee–Toggenburg-Bahn in Aussicht (1910). Die innerstädtische Trambahn (1897), Droschken und die ersten Automobile erhöhten schliesslich erheblich die Verkehrsdichte am Bahnhofplatz.

1907 eröffnete das Eidgenössische Departement des Innern – zuständig für Postbauten – und die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen unter schweizerischen und in der Schweiz ansässigen Architekten einen *Wettbewerb zur Erlangung von Entwürfen für die einheitliche architektonische Gestaltung der Fassaden des neuen Postgebäudes und des neuen Aufnahme- und Verwaltungsgebäudes der SBB in St. Gallen, sowie des Aufnahmegebäudes des Schmalspurbahnhofes und des Verbindungsganges zu letzterem* (Nebenbahnhof für die Appenzellerbahnen). Eine dem Wettbewerb beigelegte Grundrissdisposition mit schematischen Vorentwürfen machte auf die besondere Situation der St. Galler Bahnanlagen aufmerksam: die engen topographischen Verhältnisse des Talgrundes und die sich daraus ergebende Bahnführung erlaubten nicht wie anderswo eine axiale Ausrichtung des Bahnhofgebäudes auf die Innenstadt. Eine geschlossene, stadteinwärts geöffnete Platzgestaltung als städtebauliches Sammelbecken galt es dennoch zu erreichen<sup>5</sup>.

Unter den 23 eingesandten Entwürfen erhielten die Architekten *Pflegghard & Häfeli (Zürich)*, *Curjel & Moser (Karlsruhe und St. Gallen)* sowie *Kuder & von Senger* zweite Preise. Ein erster wurde nicht vergeben<sup>6</sup>. Das Preisgericht empfahl das weitere Studium des Bauunter-



2 und 3 Praktische Umsetzung von Camillo Sitte's «Städtebau nach künstlerischen Grundsätzen» (1889): Vorbild Piazza d'Erbe in Verona, Photographie aus Heinrich Ditschers Studie «Zur Bahnhof-Platzfrage in St. Gallen» 1909 (oben), und die auf der Veroneser «Erinnerung» aufbauende St. Galler Bahnhofplatz-Bebauung 1911–1915. Links Postgebäude von Pflegard & Häfeli, rechts Bahnhofgebäude von Senger. – «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.» («Schweizerische Bauzeitung», 1915).

nehmens und die Vorstände des St. Galler Kunstvereins, des SIA, der Heimatschutzvereinigung und des Industrievereins befanden in einer Resolution an den Gemeinderat 1908, dass der im offiziellen Grundriss vorgesehene Vorplatz den Verhältnissen zu wenig entspreche<sup>7</sup>.

### Plazierung nach «baukünstlerischen Grundsätzen»

«Beim Städtebau handelt es sich nicht lediglich um die Lösung rein technischer Probleme, sondern in eben so hohem Masse um künstlerische und ethische Gesichtspunkte.» Mit diesem Zitat von *Karl Henrici*, Architekt und Professor an der Technischen Hochschule in

Aachen (1893), leitet Heinrich Ditscher seine Studie «Zur Bahnhof-Platzfrage St. Gallen» 1908 ein, die er auf Ersuchen des Gemeindeamanns erarbeitete<sup>8</sup>. Erstrangige Aufgabe Ditschers war es, die verkehrstechnischen und architektonischen Vorzüge einer östlichen Platzerweiterung gegenüber lautgewordenen Westplatz-Ideen zu untersuchen<sup>9</sup>. Die 1909 in gedruckter Form publizierte Studie besteht zur Hälfte in einem 14seitigen, reich bebilderten Vergleich des St. Galler Platzprojektes mit Sittes historischen Platzvorlagen und dessen Überlegungen zur Unregelmässigkeit und Geschlossenheit städtischer Räume. Die Vereinigung mehrerer Monumentalbauten war schon, wie Ditscher fortfährt, für Henrici «Mittel und die willkommene Veranlassung, Grossartigkeit, wirkliche Würde und Sehenswürdigkeit meinen Plätzen beizulegen» (Henrici in seiner Schrift «Preisgekrönter Konkurrenz-Entwurf zu der Stadterweiterung Münchens», 1893). Und auch Aristoteles habe von einer Stadtanlage verlangt, dass die den Göttern geweihten Tempel und sonstigen Staatsgebäude in angemessener Weise vereint sein sollen<sup>10</sup>. Die St. Galler Baustelle für grosse Bundesbauten gab Anlass zur *monumentalen Umsetzung von Sittes Theorien*. Ditschers Studie enthält nicht nur die annähernd deckungsgleiche Überzeichnung der von Sitte vorgestellten *Piazza Erbe in Verona* mit der projektierten St. Galler Platzanlage, sondern noch eine Reihe weiterer vergleichbarer Stadtplätze (u.a. Münsterplatz in Freiburg i.Br., Altmarkt und Rathausplatz in Köln, Piazza dei Signori in Vicenza, Piazza della Signoria in Florenz). Ditscher unterliess es auch nicht, den St. Gallern den räumlichen Vergleich zu erleichtern, in dem er das Bahnhofplatzprojekt auf lokale Altstadtpläne übertrug<sup>11</sup>. Mit seiner Versicherung, dass Unregelmässigkeiten durchaus nicht unangenehm wirkten, sondern im Gegenteil die *Natürlichkeit* und das *Malerische* stärken und das Interesse anregen, lehnt sich Ditscher direkt an Sittes Sätze im Kapitel «Die Unregelmässigkeiten alter Plätze» an<sup>12</sup>.

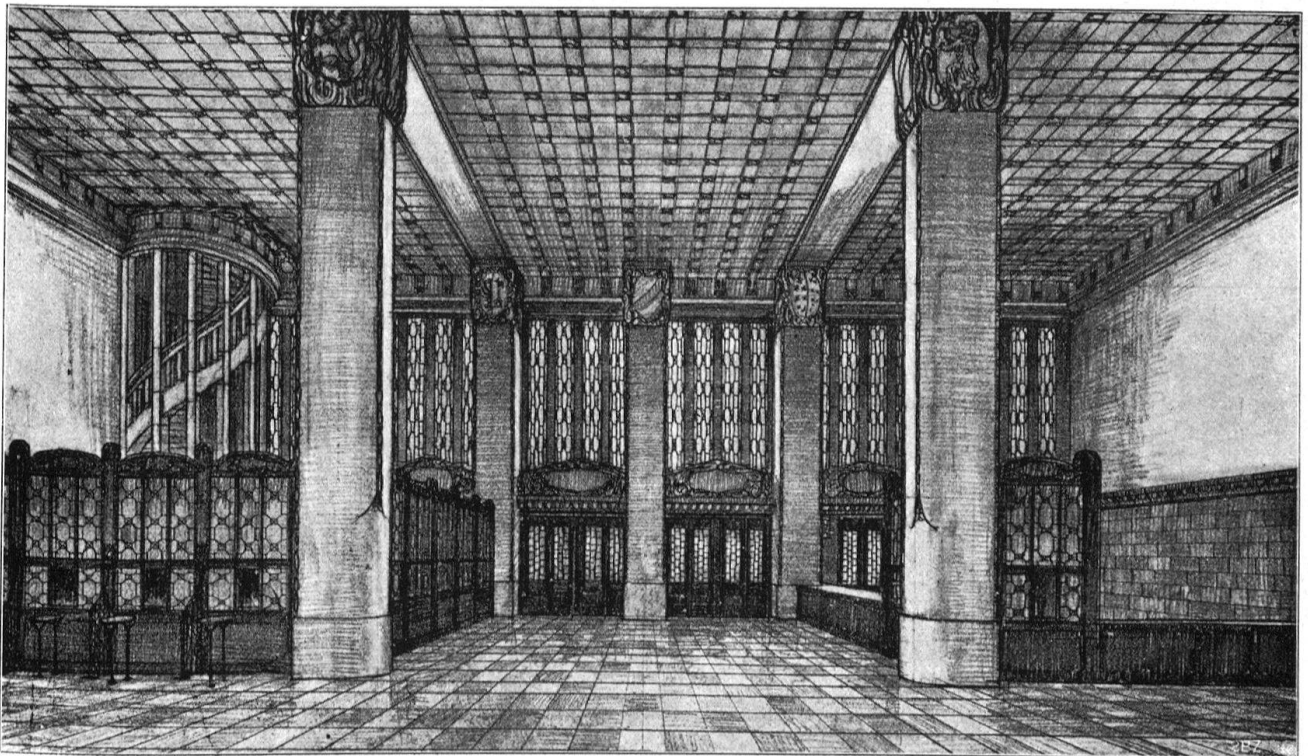
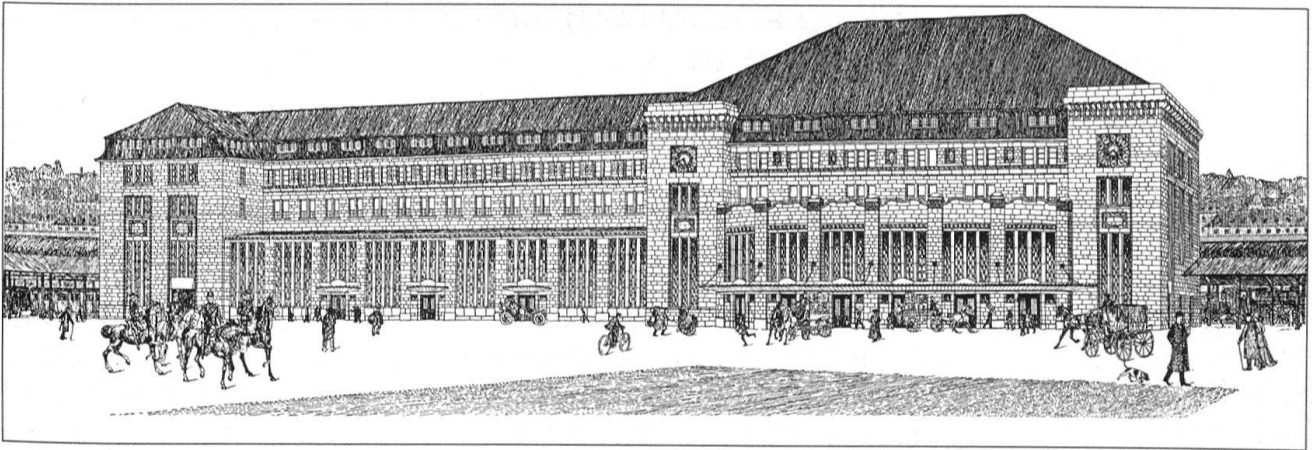
Abb. 1

### Piazza Erbe in Verona – Ideal und Erinnerung

Manch schwere Stunde würden wir, so beherzt der Wiener Stadtplaner Sitte, leichter tragen und neugestärkt «den ewigen Kampf des Lebens» weiterführen, wenn wir «öfter wieder an diesem oder jenen Platze, an dessen Schönheit man sich nicht sattsehen kann», verweilen könnten. Sitte spricht von einer «inneren Gewalt», die historischen Stadtanlagen innewohnt und auf das Erlebnis und Gemüt des Menschen wirkt: «Zu unseren schönsten Träumen gehören angenehme Reiseerinnerungen. Herrliche Städtebilder, Monumente, Plätze, schöne Fernsichten ziehen vor unserem geistigen Auge vorüber, und wir schwelgen noch einmal im Genusse alles des Erhabenen oder Anmutigen, bei dem zu verweilen wir einst so glücklich waren.»<sup>13</sup>

*Reiseerinnerung und Traumplatz* als Hilfsmittel gegen die Zerfahrenheit und Langeweile des, nach Sitte, «modernen Häuserkasten-





systems»? Es sei nun doch in hohem Masse interessant zu konstatieren, so schreibt Ditscher, dass im gemeinderätlichen Projekt «die Baufluchten der St. Galler Bauten sich mit den Veroneser Bauten sozusagen decken, dass die vorspringende Ecke der Post mit dem Turm in gleicher Art und Dimension sich in dem Veroneser Platz wiederfindet und dass gerade auch dort sich ein Turm (des Rathauses) befindet, der den Platz beherrscht». Fast genaue Übereinstimmung auch in der Platzbreite<sup>14</sup>. Die Suche nach dem Ideal im Traum schöner Erinnerungen überführte dann in der Tat einige Veroneser Platzverhältnisse über die Alpen, Platzverhältnisse nur, nicht Platzgeschehen. Den Uhrturm, den die Architekten Otto Pflughard und Max Häfeli für das Bahnhofgebäude vorsahen, setzte Ditscher in die gebrochene Baulinie des Postgebäudes, das die genannten Architekten dann schliesslich ausführten. *Sittes Copyright zur Unregelmässigkeit wurde zum Ideal und Massstab in der St. Galler Bahnhofplatzfrage.*

4 und 5 Das ursprüngliche Wettbewerbs-Projekt 1908 der Architekten Kuder & von Senger, noch ganz ohne Rückgriff auf lokale und fernere barocke Klosterarchitektur. Südfront und Halle im Aufnahmegebäude.

Abb. 6

## Mangelnde Koordination im eidgenössischen Verwaltungsapparat

Noch in dem 1907 vom Departement des Innern und der Generaldirektion SBB gemeinsam ausgeschriebenen Wettbewerb stand die «*einheitliche architektonische Gestaltung*» im Vordergrund der formalen Zielsetzung. Die Realisierung (seit 1910) nahm dann aber ganz neue, nämlich post- und bahnhofgetrennte Wege. Zwar blieb das Veroneser Grundkonzept für die Baumassenverteilung, doch schufen die beiden mit der Ausführung des Bahnhofgebäudes beauftragten Architekten Kuder und von Senger durch ihr erhebliches Abweichen vom früheren Wettbewerbprojekt eine empfindliche Abkehr vom einheitlichen Gestaltungswillen für die zu schaffenden Bundesbauten. Während sich Pflughard und Häfeli für ihren Postbau am ersten, zur Ausführung bestimmten Bahnhofprojekt von Kuder und von Senger orientierten, arbeitete *Alexander von Senger* (1880–1968) an einer barockbewegten Pfeilerordnung, wie sie in St.Gallen zuvor schon Karl Moser im Stickereigeschäftsbau erprobt hatte<sup>15</sup>. Ein ursprünglich eher sachlich und modern wirkender Entwurf<sup>16</sup> löste sich mehr und mehr in barocke Organik auf. Anstelle der geplanten schlichten Hausteilverkleidung – von Pflughard und Häfeli übernommen – sollte der nun in armiertem Beton zu erstellende Bahnhof mit einer feinen Haut überzogen werden. Kuder und von Senger waren der Ansicht, «dass ein Bau, der so vollständig ein Kind seiner Zeit ist, wie ein Bahnhof ... sich stets der neuesten Errungenschaften in Konstruktion und Material bedienen soll».

Abb.4 und 5

Auch *Robert Maillart* befürwortete den Bau in Eisenbeton<sup>17</sup>. Im November 1910 nahm Richard Kuder Abstand von der weiteren Projektierung – er starb 1912 –, und von Senger erinnerte sich in der Absicht, die Menge verschiedener SBB-Dienstleistungen unter ein einheitliches Dach zu bringen, an die *Rotunde der barocken St.Galler Klosterkirche*. 1911 publizierte die Schweizerische Bauzeitung von Sengers «*modernisiertes Barockformen*»-System, das «im Geiste der Renaissance, den ganzen innern Organismus durch eine einheitliche Aussenarchitektur umhüllt»<sup>18</sup>. Zu Verona und dem «mykenisch anmutenden Mauerwerk» des Postgebäudes trat das Jahrzehnte zuvor noch geächtete barocke Element, «das nicht fremd auf den St.Galler aus eingesessenem Geschlechte wirkt»<sup>19</sup>.

Das anfängliche Beharren der SBB auf Kuder und von Sengers erstem Entwurf und ihr Erwägen 1909, die ganze Projektierung in die Hände anderer Architekten zu legen, vermochten von Sengers Schritt ins Barocke nicht zu bremsen<sup>20</sup>. Noch 1915 beschäftigte die Frage, wo der Fehler für die *mangelnde architektonische Koordination* zu suchen sei. Die Zeitschrift Heimatschutz beendete die Bahnhof-Debatte mit dem Hinweis: «Es handelt sich hier um Fragen im Organisationsgetriebe der Bundesverwaltung, die weniger die künstlerischen als die politischen Kreise im ganzen Lande beschäftigen sollten.»<sup>21</sup>

## Kehrtwendung zum Barock – Reaktion auf den deutschen Werkbund-Gedanken

Alexander von Sengers plötzliche Abkehr von seinem ersten, näher der Moderne verpflichteten Projekt fiel zeitlich in die Jahre heftigster Auseinandersetzungen um die wahre Form und Schönheit. 1907, im selben Jahr der Wettbewerbsausschreibung für den St. Galler Bahnhofplatz, wurde in München der *Deutsche Werkbund* gegründet. Hermann Muthesius forderte für das moderne Leben eine neue Durchgeistigung und formale Durchdringung. Der Verfall der angewandten Kunst in Deutschland galt für ihn und seine Mitstreiter als Konsequenz der «vollständigen Anarchie der Formgebung» und der «Ausplünderung der alten Stile» seit dem späten 19. Jahrhundert. Die neue Bewegung, die künstlerische und kaufmännische Kräfte zu vereinen suchte und auch von einem tiefen ethischen und sozialen Gedanken durchdrungen war, wurde schon in den Anfangsjahren als Angriff auf die nationale Kultur und Wirtschaft verstanden und in den dreissiger Jahren sogar der bolschewistischen Zielsetzung angeklagt<sup>22</sup>. Die Auseinandersetzungen um das 1914 vollendete St. Galler Bahnhofgebäude in den damaligen Fachzeitschriften sowie von Sengers eigene Äusserungen bestätigen, dass die zeitliche Koinzidenz von dessen Schritt ins Barocke mit der Werkbund-Gründung mehr als zufällig war. Auch von Sengers bekannte düstere Rolle im Kampf gegen die moderne Sachlichkeit in der Zeit des Nationalsozialismus – er war damals der wohl heftigste Gegner von Le Corbusier – sind bekannt<sup>23</sup>. Die zweite Saat, die von Sengers barocke Entwicklung zum Blühen brachte, lag in der damaligen kunstgeschichtlichen Aufarbeitung und Wiederentdeckung der Barockarchitektur. Nach den frühen Würdigungen des deutschen Barocks und Rokokos vor 1900 durch Robert Dohme, Cornelius Gurlitt und andere erschienen noch vor 1910 zahlreiche weitere grosse Überblicke und baumonographische Publikationen.

Der lokale Applaus zu von Sengers barocker Überraschung und Erinnerung an die breite Rotundenausweitung der St. Galler Klosterkirche dürfte die verantwortliche Bauherrschaft innerhalb der SBB von der Richtigkeit des Unternehmens überzeugt haben. Die reiche innere, heute nur noch teilweise erhaltene Ausstattung wurde als gelungener, orientierungsstarker Empfang für den Bahnreisenden empfunden. Die *Örtlichkeit St. Gallen* mit ihren fürststädtischen Stiftsbauten hielt hier sozusagen *Voranmeldung*. Dieser «anheimelnden Empfangs-Stimmung» stand die Nüchternheit und beinahe schmucklose Vornehmheit des fast gleichzeitig vollendeten Badischen Bahnhofes in Basel von Karl Moser (1913) zur Diskussion gegenüber<sup>24</sup>. Von Sengers Rückgriff zur barocken Grandiosität – bei näherer Stilanalyse sprengt diese bald einmal den «einheimischen Klosterbarock» und lässt stärker noch an schlesische, böhmische und österreichische Vorbilder denken (Georg Bähr, Johann Bernhard Fischer von Erlach, Jakob Prandtauer u. a.) – führte vor allem in der *Schweizerischen Bauzeitung* zu einer grundlegenden, zeittypischen Auseinandersetzung. Der Werkbündler und Redaktor dieser Zeitschrift,



6 St. Galler Bahnhofplatz um 1920. Im Bild erkenntlich die Fassadenbrechung am Postgebäude «nach baukünstlerischen Grundsätzen». Uhrturm als Orientierungsmarke und «Mittelpunkt des sanktgallischen Geschäftslebens». Im Hintergrund der von Stadtbaumeister Max Müller erbaute Nebenbahnhof für die Appenzeler Schmalspurstrassenbahnen nach Gais-Appenzell und Speicher-Trogen.

Abb. 7



Carl Jaeger, erkannte in den «grünseidenen, liebevoll gerafften reizenden Vorhängelein mit Fransen» im Gepäck-Aufgabeschalter gar Feuchtmayers heitere Rokoko-Beichtstühle und sah in der «*zweckwidrigen Verwendung des Klosterbarocks*» einen grundsätzlichen Irrtum: «Den Lebensnerv des mittelalterlichen St.Gallen bildeten Kirche und Kloster, den der heutigen, von der damaligen grundverschiedenen Stadt Handel und Verkehr. Statt nun im neuen Bahnhof eine vom Zeitgeist zeugende, grosszügige und in Sachlichkeit monumentale Verkehrszentrale zu schaffen, wollte der Architekt, gewiss in bester Absicht, die baukünstlerischen Ausdrucksmittel jener vergangenen Zeiten wiederbeleben.» Zwar «populär», aber doch «ein Versuch mit untauglichen Mitteln». Es stimme: «Architektur ist gefrorene Musik, wie einmal ein Bauphilosoph treffend gesagt hat, und in die Orgelklänge der Klosterkirche mischt sich hier allzuvernehmlich das Gedudel vom St.Galler Jahrmarkt.»<sup>25</sup> Positiver äusserte sich Hans Bloesch in der Zeitschrift «*Das Werk*», dem Publikationsorgan des Schweizerischen Werkbundes und des Bundes Schweizer Architekten BSA, dem auch von Senger angehörte. Aber «trotzdem uns der Werkbundgedanke von der «inneren Wahrheit» etwas weniger engherzig als Leitstern vorschwebt und wir ihn bei einem Federhalter oder einer Salatschüssel anders leuchten lassen als bei einem Monumentalbau, gehen wir mit der Redaktion der Bauzeitung darin einig, dass wir im Grunde das gleiche erstreben sollten»<sup>26</sup>. Von Senger selbst wandte sich ebenfalls im Werk gegen die Kritik in der Bauzeitung und gegen deren «feuilletonistische Behandlung ernster Fragen, die in seltsamem Widerspruche zu den Allüren eines «Praeceptor Helvetiae» steht». Von Senger wies auf die seinem St.Galler Bahnhof gutgesinnten Urteile des bekannten französischen Kunstkritikers Thiébault-Sisson und des deutschen Architekten Ludwig Hoffmann. Dem Grundsatz, dass *innere Wahrheit die Schönheit eines Baues ausmache*, stellte von Senger den Leitsatz gegenüber: «*Die Grundbedingung eines Bauwerkes ist, dass es gut wirkt, und dies um jeden Preis, selbst auf Kosten der inneren Wahrheit; wobei natürlich zu berücksichtigen ist, dass die praktischen Notwendigkeiten in erster Linie restlos und auf die einfachste Art befriedigt werden*». Von Senger empfand den Satz der «inneren Wahrheit» als «unglaublich einseitig, einschnürend und erstickend»<sup>27</sup>.

### Feierliches Abseits, das nie ganz funktionierte

Man bedenke: Nicht nur die Werkbund-Bewegung war im Kommen, als Wettbewerb und Projektierung der St.Galler Bahnhof- und Postgebäude rezeptive Formen annahm. Adolf Loos nannte den modernen Ornamentiker eben eine «pathologische Erscheinung» (in «Ornament und Verbrechen», 1908). Otto Wagner arbeitete an der Planung der Wiener Bezirkszentren, und der Elsässer Paul Bonatz schuf seinen Stuttgarter Hauptbahnhof mit Flachdach (1910). Karl Moser stand mit seinem Zürcher Universitätsbau (1911–1913) zwar noch barocken Raumlösungen nahe (u.a. Prandtauers Treppenhaus



7 Klösterlicher Empfang im St. Galler Bahnhof-Buffer I. und II. Klasse, quasi als Einstimmung und Voranmeldung des St. Galler Klosterbarocks. Ursprünglicher Zustand, nicht erhalten.

im Stift St. Florian), aber doch in einer Übergangsphase, die sich von Reminiszenzen zu befreien suchte<sup>28</sup>. Und schon Jahre zuvor, 1901–1904, projektierte Tony Garnier seine revolutionäre Cité Industrielle samt unterirdischem (!) Bahnhof. Derweil brachten in St. Gallen der schiefe Winkel und die Wiederaufnahme fürststädtischer und höfischer Repräsentanz die «anheimelnde» Kontrapunktik zum geradlinigen Boulevard-Stil der vergangenen Jahrzehnte. Dieser «künstlerische Ausweg» führte die für seelenlos und kalt empfundene Baujahrzehnte in neue Bahnen und setzte kunstgeschichtliche Forschungen in die zeitgenössische Baupraxis um. Heinrich Ditscher selbst bezeichnete das *St. Galler Bahnhofplatzprojekt* «in Hauptsachen den Ergebnissen der Kunstgeschichte» entsprechend<sup>29</sup>.

8 Durch Abbrüche hat sich die St. Galler Bahnhof-«Altstadt» seit 1977 gelichtet. Der Platz, dem einst «künstlerische» und auch kunstgeschichtliche Grundsätze zur Form verhalfen, ist zum Schauplatz einwandfreier Dienstleistung geworden. Gegenwärtig wird von Sengers Bahnhofgebäude, im barocken Gewand einer der mächtigsten Eisenbetonbauten von Robert Maillart, restauriert.



Die Anstrengungen nach «sinnberückender Wirkung» (Sitte) auf der Grundlage der antiken Agora und vor allem italienischer Platzanlagen führten in St. Gallen – 673 Meter über Meer – in entscheidenden Punkten nie zum Ziel. Einerseits ist mediterranes Platzverhalten nicht transportabel und folglich auch eine Frage der geographisch-volkskulturellen Voraussetzungen. Andererseits war und ist der St. Galler Bahnhofplatz trotz seiner zeichenstarken Kulissen seit seiner Entstehung gar nicht richtig zu gebrauchen und nur in beschränkter Masse «sinnberückend» zu empfinden. Zur speziellen, städtebaulich komplizierten Lage kommt noch dazu, dass die *Personenführung schon immer eine ungünstige, vom Platz abseitige* war. Salomon Schlatter, der Begründer der St. Galler Heimatschutzbewegung, sah 1916 nicht nur im monumentalen Postturm ein Missgeschick – «weil andere Städte, z. B. Venedig, Vicenza, Verona etc., an ihren Hauptplätzen einen Turm haben, so musste St. Gallen auch einen solchen bekommen» –, sondern eben auch in der Verkehrsführung. Der stadtsseitige unterirdische Zugang zu den Bahnsteigen führt den Ankommenden weder in das Bahnhofgebäude noch auf den eigentlichen Bahnhofplatz. Schlatter: «Reisende, Vereine, Truppen ziehen aus und kommen heim, werden verabschiedet und empfangen, ohne den schönen Platz nur zu betreten. Er liegt, wie die gute Stube im Hause, feierlich abseits.»<sup>30</sup>

Und heute? Platzgeschehen im historischen Sinne von zentralem Versammlungsraum und Markt kann heute noch weniger gelingen als zuvor. Durch den Abbruch des früheren Rathauses 1977 (als Postgebäude 1885–1887 vom Berner Architekten Ernst Baumgart erbaut) hat diese cisalpine Veroneser Piazza einen gewichtigen Eckpfeiler verloren. Dieser Abbruch und der gleichzeitige Bau des neuen, gläsernen Rathauerturmes anstelle des ersten Bahnhofgebäudes (1972–1977 von den Architekten Fred Hochstrasser und Hans Bleiker errichtet) brachten in die einst geschlosseneren Platzsituation eine Neuorientierung und eine einschneidende Baumassenverschiebung. Der zuvor dominierende eidgenössische Postturm erhielt das kompakte Zeichen städtischer Verwaltung zum Gegenüber und der frühere Bahnhofplatz weitete sich zum konzeptarmen Leerraum aus.

Schwere, undurchsichtige Perrondächer des zentralen Busbahnhofs durchschneiden mit ihren Horizontalen von Sengers starke Vertikalgliederung. Ein formales Zwiegespräch zwischen Alt und Neu vermag hier sowenig gelingen wie an der Ostfassade des Bahnhofgebäudes, in die die SBB mit seltsamer Grobheit eine Perrondachverlängerung einstossen liessen. Eine breitgeführte Architekturdebatte zu Beginn der Moderne und deren städtebaulicher Ausdruck sind so von den neuen Prämissen der Dienstleistung eingeholt worden. Der günstige Umstand, dass heute der öffentliche Verkehr hier in mancher Beziehung besser funktioniert als zuvor, müsste eigentlich auch der Architektur an dieser Zentralstelle städtischen Lebens noch in stärkerem Masse zugute kommen.

Le recours à des modèles historiques, avant tout d'origine médiévale, représente un phénomène important de l'urbanisme de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle et du début du XX<sup>e</sup> siècle. L'ouvrage analytique de Camillo Sitte intitulé «Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen» (L'urbanisme selon ses principes artistiques) qui parut à Vienne en 1889 en fournit les fondements théoriques et pratiques. Après les années passées dans la monotonie du «Eisenbahnstil» apparaît le désir nostalgique d'un style irrégulier, complexe et de nature locale qui cherche à s'exprimer dans le domaine de l'architecture. A cet égard la place de la gare aménagée à St-Gall, métropole de la broderie, au cours des années 1907 à 1915 compte parmi les créations les plus importantes dans l'évolution architecturale qui caractérise la Suisse à cette époque. Vérone servit de modèle pour le plan de la place et pour le volume de la construction, alors que le style baroque local marqua de son empreinte les divers services ferroviaires.

Résumé

La copia di modelli storici, soprattutto medievali, è un fenomeno importante dell'urbanistica di fine Ottocento / inizio Novecento. Le tesi analitiche di Camillo Sitte, dal titolo «Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen» – pubblicate a Vienna nel 1889 – forniscono le basi teoriche e pratiche per questa tendenza. La nostalgia per l'irregolarità, per la complessità e per le morfologie locali risvegliò il desiderio, dopo gli anni dello «stile ferrovia» lineare, di un'espressione architettonica più articolata. La piazza della stazione di San Gallo, metropoli dei pizzi, creata negli anni 1905–1915, si annovera in questo senso tra le più significative creazioni dell'architettura svizzera di quell'epoca. A modello per la pianta e la forma della piazza fu scelta la veronese Piazza Erbe, mentre il locale stile barocco dell'abbazia ispirò la ridondante imponentza dei vari settori della stazione.

Riassunto

<sup>1</sup> SITTE, CAMILLO. Der Städtebau nach seinen künstlerischen Grundsätzen (Wien 1889). Reprint der 4. Auflage von 1909. Braunschweig/Wiesbaden 1983.

<sup>2</sup> SITTE (wie Anm. 1), S. 12.

<sup>3</sup> STUTZ, WERNER. Bahnhöfe der Schweiz. Von den Anfängen bis zum Ersten Weltkrieg. Zürich 1976, S. 241/242.

<sup>4</sup> KIRCHGRABER, JOST. St. Gallen 1900–1914. Der St. Galler Jugendstil in seinem kulturhistorischen Zusammenhang. St. Gallen 1979, S. 12.

Anmerkungen



- <sup>5</sup> Schweizerische Bauzeitung (SBZ) 50 (1907), S. 246. Im Preisgericht sassen die Architekten Marc Camoletti (Genf), Gustav Gull (Zürich), Emil Wild (St.Gallen), Arnold Flückiger, Direktion eidg. Bauten (Bern), Otto Sand, Generaldirektor SBB.
- <sup>6</sup> SBZ (wie Anm. 5) 51 (1908), S. 181, 197, 210, 291–308 (Wiedergabe der Entwürfe). 3. Preise erhielten Montandon & Odier (Genf) und Yonner & Grassi (Neuenburg). Ankäufe: Eduard Hess (Zürich) und Heinrich Ditscher (St.Gallen).
- <sup>7</sup> SBZ (wie Anm. 5) 51 (1908), S. 300, 301.
- <sup>8</sup> DITSCHER, HEINRICH. Zur Bahnhof-Platzfrage St.Gallen. Gedruckt zufolge Beschlusses des Gemeinderates vom 23. November 1908. St.Gallen 1909, S. 6.
- <sup>9</sup> Die Idee eines Westplatzes vertrat Ulrich Diem, Obmann der sanktgallischen Heimatschutzvereinigung, Konservator und Präsident des Kunstvereins St.Gallen. Die Westplatz-Idee vertrat im Wettbewerb 1907 Eduard Hess (Zürich). Sowohl der Gemeinderat als auch die Konferenz der eidgenössischen und kantonalen Bauherrschaften befürworteten 1908 den Ostplatz. SBZ (wie Anm. 5) 52 (1908), S. 297, 66 (1915), S. 5. – Heimatschutz 10 (1915), S. 58.
- <sup>10</sup> DITSCHER (wie Anm. 8), S. 15, 16, und SITTE (wie Anm. 1), S. 2.
- <sup>11</sup> DITSCHER (wie Anm. 8), S. 8/9. Raumvergleiche mit dem Bohl und der Marktgasse in St.Gallen.
- <sup>12</sup> DITSCHER (wie Anm. 8), S. 17, und SITTE (wie Anm. 1), S. 58 ff.
- <sup>13</sup> SITTE (wie Anm. 1), S. 1, 12.
- <sup>14</sup> DITSCHER (wie Anm. 8), S. 17.
- <sup>15</sup> Vgl. Unsere Kunstdenkmäler 34 (1982), S. 233/234.
- <sup>16</sup> SBZ (wie Anm. 5), 51 (1908), S. 297/298.
- <sup>17</sup> STUTZ (wie Anm. 3), S. 244.
- <sup>18</sup> SBZ (wie Anm. 5) 58 (1911), S. 106, Tafel 22.
- <sup>19</sup> Heimatschutz 10 (1915), S. 55 (August Steinmann).
- <sup>20</sup> STUTZ (wie Anm. 3), S. 245.
- <sup>21</sup> Heimatschutz 10 (1915), S. 126.
- <sup>22</sup> Stimme des Deutschen Werkbundes 1925–1934. Hrsg. von FELIX SCHWARZ und FRANK GLOOR. (Bauwelt Fundamente 24). Gütersloh 1969, S. 82–94.
- <sup>23</sup> GUBLER, JACQUES. Nationalisme et internationalisme dans l'architecture moderne de la Suisse. Lausanne 1975, S. 183–192, Abb. XXXII.
- <sup>24</sup> SBZ (wie Anm. 5) 65 (1915), S. 241 (Leserbrief). Die Redaktion SBZ bedauerte, dass es ihr «durch den Protest des Architekten v. Senger verunmöglicht worden» sei, dessen St.Galler Bahnhof in gleicher Breite wie Mosers Badischen Bahnhof in Basel zu würdigen (S. 242, Anm. 1).
- <sup>25</sup> SBZ (wie Anm. 5) 65 (1915), S. 242/243. «Im Wartsaal II. Klasse klingt's anders, hier herrscht eine Lila-Serenissimus-Architektur, im feierlichen Halbdunkel der Korridore in den Obergeschossen dann aber ausgeprägte Klosterstimmung, wesentlich gehoben durch die stilgerechten, an die Granittreppen angeschraubten hölzernen Treppenwangen und Geländer.» – Vgl. auch KIRCHGRABER, JOST. Jugendstil und Klosterbarock. Bemerkungen zur St.Galler Stilkunde. (Gallus-Stadt 1978), S. 53–69.
- <sup>26</sup> Das Werk. Schweizerische Zeitschrift für Baukunst/Gewerbe/Malerei und Plastik 2 (1915), Heft 6, S. X. – Bebildeter Aufsatz (auch Innenraumgestaltung) in: Das Werk 1 (1914), Heft 11, S. 1–8.
- <sup>27</sup> Das Werk (wie Anm. 26) 2 (1915), Heft 6, S. XI/XII. – Zur Konfrontation vgl. auch Heft 9, S. XIII, und SBZ (wie Anm. 5) 65 (1915), S. 242.
- <sup>28</sup> VON MOOS, STANISLAUS. Karl Moser und die moderne Architektur. In: Fünf Punkte in der Architekturgeschichte. Festschrift für Adolf Max Vogt, hrsg. von KATHARINA MEDICI-MALL. Institut für Geschichte und Theorie der Architektur ETH Zürich. Band 28. Basel 1985, S. 255.
- <sup>29</sup> DITSCHER (wie Anm. 8), S. 24.
- <sup>30</sup> SCHLATTER, SALOMON. Die Entwicklung des Stadtbildes seit dem Jahre 1800. In: FELDER, GOTTLIEB. Die Stadt St.Gallen und ihre Umgebungen. Natur, Geschichte, Leben und Einrichtungen in Vergangenheit und Gegenwart. Band I. St.Gallen 1916, S. 342/343.

## Abbildungsnachweis

1, 2: Aus Ditscher, Heinrich. Zur Bahnhof-Platzfrage St.Gallen. St.Gallen 1909, S. 18/19. – 3, 6: Eidgenössisches Archiv für Denkmalpflege Bern. – 4, 5: Aus «Schweizerische Bauzeitung» 51, 1908, S. 297/298. – 7: Aus «Das Werk» 1, 1914, Heft 11, S. 8. – 8: Peter Röllin, Rapperswil.

## Adresse des Autors

Dr. Peter Röllin, Kunsthistoriker, Hintergasse 32, 8640 Rapperswil