

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung

Band: 29/30 (1897)

Heft: 26

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

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-82540>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.10.2024

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://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. bzw. 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 abzuhelpen, 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 Bahnhöferweiterung 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 annähernd in demselben Rahmen, wie das letzterwähnte Projekt des Gemeinderates. Würde es sich nur um Vergrösserung der

Bahnhoflokaltäten 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 Verlegung 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-

gehoben, dass man sich entschloss, den Güterbahnhof erhöht anzulegen und zur Gewinnung von Platz die bestehende Linie, von den letzten Häusern an der Paradiesstrasse an, auf eine Länge von etwa 800 m nach rechts (nordwärts) zu verlegen und zwar im Maximum um 47 m. Ueberdies wurde das Hauptgeleise bei der Vordrücke auf eine Strecke von 300 m horizontal gelegt, was am Kulminationspunkt eine Senkung des Geleises von 1 m ergibt. Es soll dadurch die schädliche Gegensteigung vermindert und die gegenwärtig kaum 100 m lange Horizontale zwischen den beidseitigen Gefällen auch für längere Züge genügend gemacht und eine für den Betrieb vorteilhaftere Verbindung der Rangier- und Gütergeleise mit dem Hauptgeleise gewonnen werden. Vom Endpunkt der Horizontalen aus fällt das Hauptgeleise nach beiden Seiten mit 10‰ ab, während die Rangier- und Gütergeleise nach Osten mit 15‰ ansteigen. Es ergibt sich hieraus ein Höhenunterschied zwischen Personen- und Güterbahnhof von annähernd 7 m. Um gleichwohl einen durchgehenden Verkehr zu ermöglichen, wurde das erste Gütergeleise mit einer Steigung von 23‰ projektiert, und so die Möglichkeit des Passierens nicht nur einzelner Maschinen, sondern ganzer Züge geschaffen.

Die Einfahrt in den Güterbahnhof und zu den Ladeplätzen wurde ungefähr in die Mitte der Geltenwilerstrasse verlegt, was den Vorteil bietet, dass die Zufahrt sich sowohl von der Davidstrasse, als von der Vadian- und St. Leonhardsstrasse her gleich günstig gestaltet. Eine Fortsetzung der Vadianstrasse über die David-Bleiche bis zu ihrer Ein-

mündung in die Geltenwilerstrasse ist nur noch eine Frage der Zeit und da die Rosenberg- und Poststrasse vom Tramwayverkehr stark in Anspruch genommen werden, ist es wohl ohne weiteres einleuchtend, dass der Fuhrwerksverkehr von und nach dem Güterbahnhofe sich unter diesen Umständen vorzugsweise der zu verlängernden Vadianstrasse zuwenden wird.

Die Verlegung des Rangierbahnhofs nach Westen hat zur Folge, dass ein Verstellen von Wagen und, damit zusammenhängend, ein Manövrieren über den westlichen sog. St. Leonhardsübergang und dementsprechende Belästigung des Publikums wesentlich vermindert wird. Wenn nun noch für den ungehinderten Fussgängerverkehr eine Passerelle erstellt wird, so werden die bestehenden Verhältnisse ohne Zweifel wesentlich verbessert, umso mehr als ein grosser Teil des in Frage kommenden Fuhrwerksverkehrs gegenwärtig eine Folge des Verkehrs mit dem Rohguthbahnhof ist und bei Verlegung des letzteren eine ganz bedeutende Verminderung der Inanspruchnahme des Überganges zu gewärtigen steht. Gleichwohl ist es einleuchtend, dass die kantonalen und Gemeindebehörden sich damit nicht befriedigt erklären, sondern zur Erleichterung des Verkehrs die gänzliche Beseitigung des Niveauüberganges und Ersetzung durch eine Ueberführung verlangen. Da die Stadtgemeinde schon mit Rücksicht auf den Tramwayverkehr ein hohes Interesse an dem Zustandekommen dieser Ueberführung hat und auch der Bahnverwaltung durch Verschwinden des Niveauüberganges gewisse nicht zu unterschätzende Vorteile erwachsen, so ist zu erwarten,

dass sich Gemeinde und Bahnverwaltung zum gemeinsamen Werke die Hand reichen. Vom Standpunkt der allgemeinen Interessen aus wäre es sehr zu begrüssen, wenn über diesen Punkt eine Einigung erzielt werden könnte. Was nun den Personenbahnhof anlangt, so ist, wie aus dem Plan ersichtlich, das Aufnahmegebäude an Stelle des abzurreissenden Versandt-Schuppens und Zoll- und Niederlagshauses projektiert unter Beibehaltung eines senkrechten Abstandes zwischen dem Aufnahmegebäude und dem Perron des Güterbahnhofs von etwa 20 m. Der zur Verfürgung stehende, freie Raum ist mithin gleich gross wie beim neu erbauten Winterturmer Bahnhofe.

Als Zoll- und Niederlagshaus soll der frei werdende Empfangsschuppen bestimmt und diesem ein Anbau für den Eilgutverkehr beigelegt werden. Ueber die Verlegung des Zoll- und Niederlagshauses werden sich übrigens die Vereinigten Schweizerbahnen mit dessen Eigentümer, dem kaufmännischen Direktorium in St. Gallen, eventuell den Miinteressen besonders zu verständigen haben.

Wagen- und Lokomotivremise werden abgerissen und auf dem Areal des gegenwärtigen Rohmaterialbahnhofs längs der Lager- und Grünbergstrasse neu aufgeführt.

Der gesamte, durch diese Änderungen frei werdende Raum im bestehenden Bahnhof wird dem Personenverkehr dienstbar gemacht. Zwei geleckte Perrons dienen dem Verkehr nach und von den beiden Haupttrichtungen. Sollte infolge der Anlage der geplanten Linie St. Gallen-Romanshorn sich das Bedürfnis nach einem weiteren Perron fühlbar machen, so kann derselbe mit Leichtigkeit erstellt

werden; für den gegenwärtigen Verkehr reichen jedoch die beiden im Projekt vorgesehenen Perrons vollkommen aus. Dieselben sind durch zwei je 4 m weite Personentunnel miteinander verbunden, so dass das gefährliche Ueberschreiten der Geleise seitens des Publikums ausgeschlossen ist, was als grosser Vorteil auch in betriebstechnischer Hinsicht betrachtet werden kann. Das Treppensteigen wird allerdings vom reisenden Publikum immer als lästig empfunden werden. Doch ist dies eben ein notwendiges Uebel, das jedem Durchgangsbahnhofs anhaftet. Die Anlage eines Kopfbahnhofs, bei welchem allein dieser Uebelstand vermieden wird, konnte für St. Gallen nicht in Betracht kommen.

Die Passerelle zwischen Post- und Rosenbergstrasse soll im Interesse des Fussgängerverkehrs bestehen bleiben.

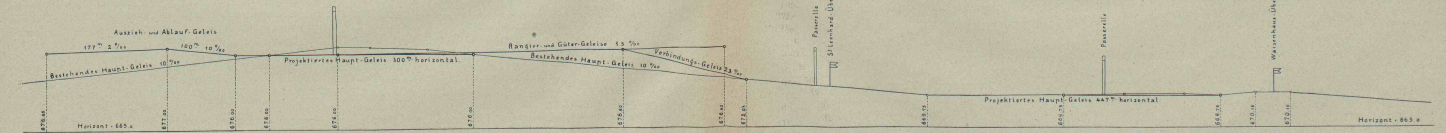
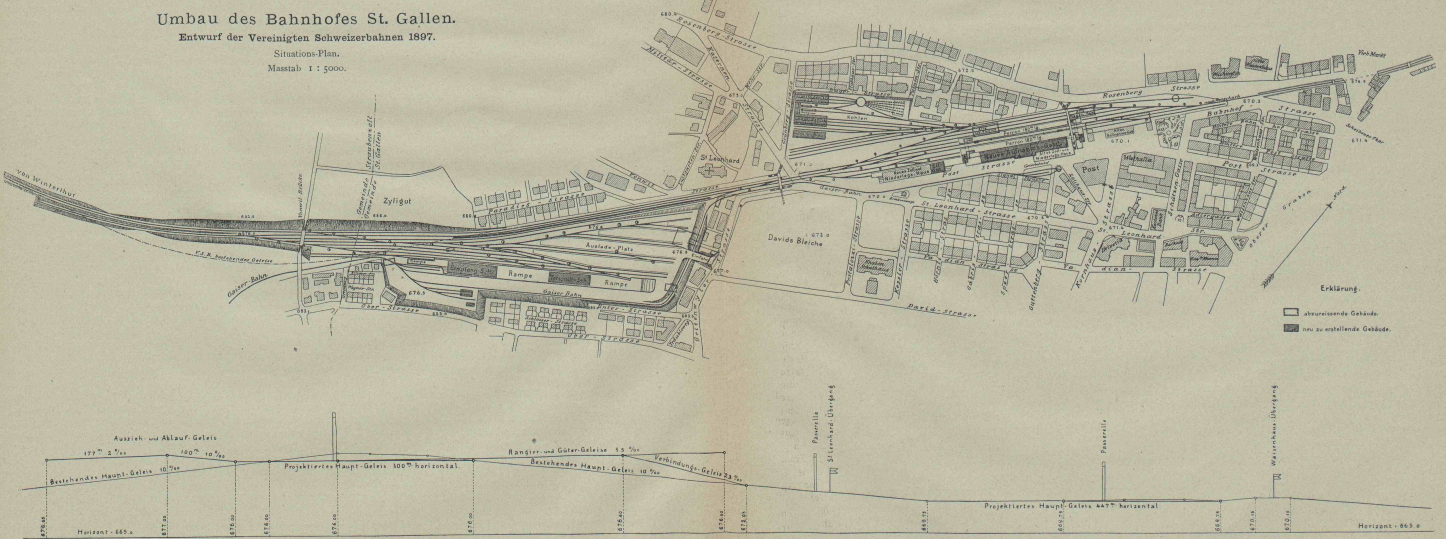
Auch hier verlangt der Gemeinderat eine für das Publikum günstigere Lösung dadurch, dass an Stelle der bestehenden Passerelle die eine der Perronunterführungen entsprechend vorbereitet und bis zur Rosenbergstrasse durchgeführt wird. Da es sich aber hierbei besonders wegen des ungemein schwierigen Baulertrains um sehr bedeutende Mehrkosten handelt, so kann die Ausführung der verlangten Verbesserung nicht wohl einzig und allein der Bahnverwaltung zugemutet werden. Ein öffentlicher Personentunnel wäre eine erhebliche Verkehrs erleichterung für das Publikum und es ist zu wünschen, dass auch über diesen Punkt eine Einigung zwischen Bahnverwaltung und Gemeinde zu stande komme.

Das gegenwärtig bestehende Aufnahmegebäude bleibt

Umbau des Bahnhofes St. Gallen.

Entwurf der Vereinigten Schweizerbahnen 1897.

Situations-Plan.
Masstab 1:5000.



Längen-Profil.

Längen 1:5000. — Höhen 1:500.

stehen und wird zur Aufnahme weiterer Bureaux hergerichtet, was eine Vereinigung der gegenwärtig in den verschiedensten Gebäuden untergebrachten Dienstabteilungen ermöglicht.

Der östliche Uebergang beim alten Waisenhaus bleibt ebenfalls unverändert bestehen; nur ist zu bemerken, dass durch die rationellere neue Geleiseanlage die zur Zeit häufigen Absperrungen während des Manövrierens wegfallen. Ein Belassen dieses Ueberganges in der gegenwärtigen Form ist umsomehr gerechtfertigt, als bei einer eventuellen Verwirklichung des Bahnprojektes St. Gallen-Romanshorn für jeden Fall eine durchgreifende Aenderung Platz greifen muss.

Es erübrigt nur noch eine kurze Bemerkung über die Verlegung der Appenzeller Strassenbahn St. Gallen-Gais. Da dieselbe eine direkte Verbindung mit den Güterschuppen der Vereinigten Schweizerbahnen haben muss, war die Anlage eine zum vornherein bestimmte, und einmal auf dem Areal des Güterbahnhofes angelangt, ergab sich auch deren Weiterführung im Einschnitt parallel der Geltenwilerstrasse, und unter der Zufahrtsstrasse zum Güterbahnhof durch ganz von selbst. Die Belassung der Endstation gegenüber dem neuen Aufnahmegebäude der Vereinigten Schweizerbahnen ist für das reisende Publikum die denkbar günstigste Anlage und es lag deshalb zu einer Aenderung kein Grund vor. Noch von einem andern Gesichtspunkte aus erschien es nicht ratsam, die Appenzeller-Strassenbahn direkt in den neuen Bahnhof der Vereinigten Schweizerbahnen einmünden zu lassen; es ist das die in Aussicht stehende Erstellung der Schmalspurlinien St. Gallen-Herisau und St. Gallen-Trogen. Sollten diese Projekte wirklich zur Ausführung gelangen, so wäre zu untersuchen, ob sich nicht die Erbauung eines besonderen Schmalspurbahnhofes empfehlen würde und darf diese Frage nicht durch einseitige Einbeziehung der Gaiser-Bahn in den neuen Bahnhof der Vereinigten Schweizerbahnen präjudiziert werden.

Seitens der Gemeinde wird geltend gemacht, dass vor dem Bahnhofgebäude unbedingt ein grosser freier Platz vorhanden sein müsse und dass infolgedessen eine Verlegung des Gaiserbahnhofes notwendig sei. Wie schon weiter oben gezeigt, stellen sich aber die projektierten Verhältnisse in St. Gallen nicht schlechter als anderswo, und es könnte also von diesem Gesichtspunkte aus ganz wohl von der Verlegung Umgang genommen werden, umsomehr als sich der Personen- und Fuhrwerksverkehr in der Hauptsache an der östlichen Seitenfassade des neuen Aufnahmegebäudes abwickeln wird. Es könnte sich auch noch fragen, ob nicht aus betriebstechnischen Rücksichten eine Einmündung der Gaiser-Bahn in der Bahnhof der V. S. B. zu empfehlen wäre. Diese Frage muss entschieden verneint werden, und es erscheint eine abwartende Stellungnahme bis nach Abklärung der verschiedenen erwähnten Nebenbahnprojekte angezeigt.

Dies sind die wesentlichsten Punkte des Projektes der Vereinigten Schweizerbahnen und der Gegenbegehren der Behörden. Es muss anerkannt werden, dass das Projekt der V. S. B. trotz der schwierigen Verhältnisse eine in der Hauptsache befriedigende Lösung bildet, die sowohl den Interessen des Betriebes als denen des Publikums entspricht. Die Kosten belaufen sich allerdings auch auf die sehr bedeutende Summe von rund vier Millionen Fr.

Noch ist zu erwähnen, dass die Direktion der V. S. B. das Bahnhof-Projekt durch einen anerkannten Fachmann, Herrn Weiss, Oberingenieur der N. O. B. begutachten liess und dass sich derselbe mit wenigen Aenderungen, denen Rechnung getragen wurde, durchaus damit einverstanden erklärt hat.

Es ist nun zu hoffen, dass über die Ergänzungsbegehren der Behörden bald eine Verständigung erzielt werde, damit die neuen Anlagen in kürzester Frist zu Nutz und Frommen der Stadt ausgeführt werden können.

Zwei Radierungen von Prof. Ernst Gladbach.

Von Professor G. Lasius.

(Mit einer Tafel.)

II. (Schluss.)

Heute verstehen wir unter „malerischer Auffassung“ etwas anderes, als Gladbach und seine Zeit darunter verstanden. Das andere Bild vom Kaiserpalast von Gelnhausen soll uns dies deutlich machen.

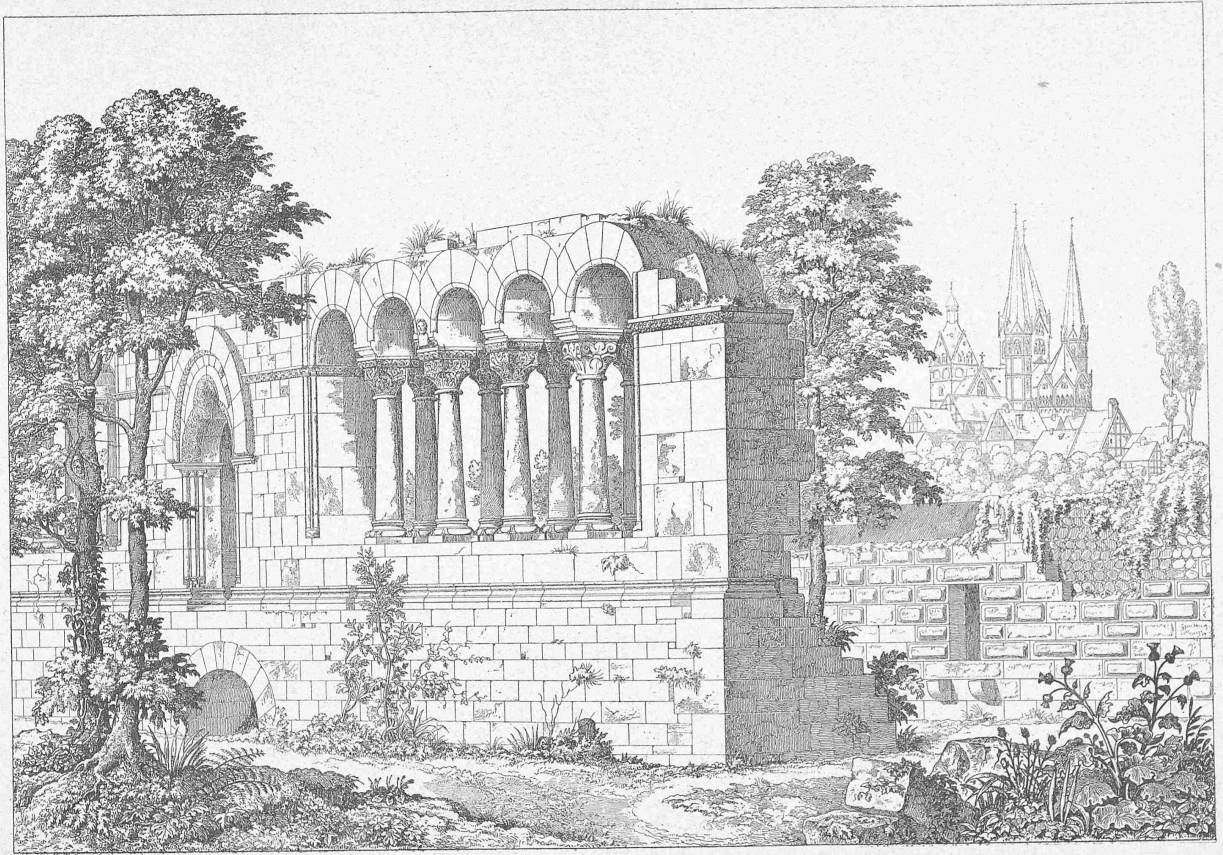
Was Gladbach uns im Bilde bietet, ist nicht eine bloss getreue Wiedergabe des damaligen Zustandes, von einem bestimmten Standpunkte aus als Bild gezeichnet, er will mehr geben. Er hat sein Bild entworfen, nachdem er den ganzen Bau gründlich kennen gelernt hat; alle Eindrücke, die er empfangen, möchte er auch wiedergeben nicht bloss das engere Objekt, auch den Reiz der Umgebung dazu. Die Stadt, wie sie sich an der Berglehne hinaufbaut, überragt von der schönen romanischen Kirche, sieht man aus dem Schlosshofe nicht, besonders nicht in der Richtung, wie sie sich im Bilde zeigt; er will sie nicht entbehren und stellt sie trotz der Ferne und des kleinen Masstabes so hin, dass man ihre Architektur vollkommen würdigen kann. Die Mauer unterhalb der Kirche mit den Bossenquadern kommt am Schlosshofe vor, aber wieder nicht an dieser Stelle, wo man eigentlich die Innenwand der Rückseite vom Palast selbst sehen sollte.

Der Glanzpunkt ist die Wand im Vordergrund. Die Wirkung der Durchsicht der doppelten Säulenstellung ist der eigentliche Zweck seines Bildes. Das Detail des Portales, der Säulen, Kapitäle, Kämpfer, alles das hat er grösser und genauer in seinen Detailblättern zum Teil auch perspektivisch gegeben, aber es erscheint ihm so schön, dass er sich hier in der Gesamtansicht nicht mit Andeutungen begnügt, man darf die Lupe nehmen und erkennt jedes Kapitäl im einzelnen wieder, er ist eben voller Begeisterung und Liebe für seinen Gegenstand und möchte nichts missen.

Ebenso geht es ihm mit der pflanzlichen Staffage; die Art, wie die Bäume gestellt sind, wie Sträucher, Blätter, Gräser etc. gezeichnet und angeordnet sind, alles atmet denselben Zug der Hingabe an seinen Stoff. Das Bild ist also nicht Wirklichkeit, Natureindruck an Ort und Stelle, sondern es ist eine Abstraktion, es ist verstandesmässig aufgebaut mit poetischem Sinn und Gefühl und doch ohne eigentlich malerische Empfindung — dazu bietet es viel zu viel.

Der Einfluss Merians, der oben geschildert wurde, tritt uns hier deutlich entgegen. An der Ecke ist die rechts abfallende Wand im Schatten, darnach müssten auch die Bogenleibungen dort Schatten haben, wo sie Licht zeigen, ebenso die Kapitäle an den gleichgestellten Seiten. Da der Himmel das weisse Papier zeigt, müsste die ganze Wand auch im Lichte einen Ton haben, ebenso die Kirche im Hintergrunde, die Bäume vor der Kirche müssten sich dunkel vor derselben abheben. Aber mit dem Ueberlegen solcher Töne durch Strichlagen würde sich der Zeichner seine grosse Sorgfalt in der Darstellung des Details wieder zerstört haben, und da ihm diese Zeichnung bis aufs kleinste am Herzen lag, so suchte er das Malerische in seiner Weise zu erreichen. Er benutzt zunächst die scharfe Umrisslinie und sucht die einzelnen Partien immer durch Gegensätze zu trennen, selbst auf die Gefahr hin, nicht ganz konsequent zu sein. So schiebt sich das Bild aus lauter Coulissen zusammen, die sich dunkel auf hell oder hell auf dunkel trennen.

Unsere heutige Zeit ist durch die grossen Leistungen der Photographie, die allgemeine Verbreitung photographischer Aufnahmen von Bauten und Landschaften an ganz andre Ansprüche gewöhnt. Es ist ja keine Frage, dass eine architektonische Publikation in ihren geometrischen Aufnahmen durch gut gewählte Photographien ganz vorzüglich ergänzt wird. Die malerische Wirkung, der räumliche Eindruck in seiner ganzen Stimmung sind oft wunderbar auf das Blatt gezaubert, wie es eine Künstlerhand



Ruine des Kaiserpalastes zu Gelnhausen.

Nach einer Radierung von Prof. Ernst Glasbach.

119. ZÜNGER & FÜRNER - ZÜRICH

Atzung von Meisenbach, Riffarth & Cie. in München.

Seite / page

198(3)

leer / vide /
blank

stehen und wird zur Aufnahme weiterer Bureaux hergerichtet, was eine Vereinigung der gegenwärtig in den verschiedensten Gebäuden untergebrachten Dienstabteilungen ermöglicht.

Der östliche Uebergang beim alten Waisenhaus bleibt ebenfalls unverändert bestehen; nur ist zu bemerken, dass durch die rationellere neue Geleiseanlage die zur Zeit häufigen Absperrungen während des Manövrierens wegfallen. Ein Belassen dieses Ueberganges in der gegenwärtigen Form ist umso mehr gerechtfertigt, als bei einer eventuellen Verwirklichung des Bahnprojektes St. Gallen-Romanshorn für jeden Fall eine durchgreifende Aenderung Platz greifen muss.

Es erübrigt nur noch eine kurze Bemerkung über die Verlegung der Appenzeller Strassenbahn St. Gallen-Gais. Da dieselbe eine direkte Verbindung mit den Güterschuppen der Vereinigten Schweizerbahnen haben muss, war die Anlage eine zum vornherein bestimmte, und einmal auf dem Areal des Güterbahnhofes angelangt, ergab sich auch deren Weiterführung im Einschnitt parallel der Geltenwilerstrasse, und unter der Zufahrtsstrasse zum Güterbahnhof durch ganz von selbst. Die Belassung der Endstation gegenüber dem neuen Aufnahmegebäude der Vereinigten Schweizerbahnen ist für das reisende Publikum die denkbar günstigste Anlage und es lag deshalb zu einer Aenderung kein Grund vor. Noch von einem andern Gesichtspunkte aus erschien es nicht ratsam, die Appenzeller-Strassenbahn direkt in den neuen Bahnhof der Vereinigten Schweizerbahnen einmünden zu lassen; es ist das die in Aussicht stehende Erstellung der Schmalspurlinien St. Gallen-Herisau und St. Gallen-Trogen. Sollten diese Projekte wirklich zur Ausführung gelangen, so wäre zu untersuchen, ob sich nicht die Erbauung eines besonderen Schmalspurbahnhofes empfehlen würde und darf diese Frage nicht durch einseitige Einbeziehung der Gaiser-Bahn in den neuen Bahnhof der Vereinigten Schweizerbahnen präjudiziert werden.

Seitens der Gemeinde wird geltend gemacht, dass vor dem Bahnhofgebäude unbedingt ein grosser freier Platz vorhanden sein müsse und dass infolgedessen eine Verlegung des Gaiserbahnhofes notwendig sei. Wie schon weiter oben gezeigt, stellen sich aber die projektierten Verhältnisse in St. Gallen nicht schlechter als anderswo, und es könnte also von diesem Gesichtspunkte aus ganz wohl von der Verlegung Umgang genommen werden, umso mehr als sich der Personen- und Fuhrwerksverkehr in der Hauptsache an der östlichen Seitenfassade des neuen Aufnahmegebäudes abwickeln wird. Es könnte sich auch noch fragen, ob nicht aus betriebstechnischen Rücksichten eine Einmündung der Gaiser-Bahn in der Bahnhof der V. S. B. zu empfehlen wäre. Diese Frage muss entschieden verneint werden, und es erscheint eine abwartende Stellungnahme bis nach Abklärung der verschiedenen erwähnten Nebenbahnprojekte angezeigt.

Dies sind die wesentlichsten Punkte des Projektes der Vereinigten Schweizerbahnen und der Gegenbegehren der Behörden. Es muss anerkannt werden, dass das Projekt der V. S. B. trotz der schwierigen Verhältnisse eine in der Hauptsache befriedigende Lösung bildet, die sowohl den Interessen des Betriebes als denen des Publikums entspricht. Die Kosten belaufen sich allerdings auch auf die sehr bedeutende Summe von rund vier Millionen Fr.

Noch ist zu erwähnen, dass die Direktion der V. S. B. das Bahnhof-Projekt durch einen anerkannten Fachmann, Herrn Weiss, Oberingenieur der N. O. B. begutachten liess und dass sich derselbe mit wenigen Aenderungen, denen Rechnung getragen wurde, durchaus damit einverstanden erklärt hat.

Es ist nun zu hoffen, dass über die Ergänzungsbegehren der Behörden bald eine Verständigung erzielt werde, damit die neuen Anlagen in kürzester Frist zu Nutz und Frommen der Stadt ausgeführt werden können.

Zwei Radierungen von Prof. Ernst Gladbach.

Von Professor G. Lasius.
(Mit einer Tafel.)

II. (Schluss.)

Heute verstehen wir unter „malerischer Auffassung“ etwas anderes, als Gladbach und seine Zeit darunter verstanden. Das andere Bild vom Kaiserpalast von Gelnhausen soll uns dies deutlich machen.

Was Gladbach uns im Bilde bietet, ist nicht eine bloss getreue Wiedergabe des damaligen Zustandes, von einem bestimmten Standpunkte aus als Bild gezeichnet, er will mehr geben. Er hat sein Bild entworfen, nachdem er den ganzen Bau gründlich kennen gelernt hat; alle Eindrücke, die er empfangen, möchte er auch wiedergeben nicht bloss das engere Objekt, auch den Reiz der Umgebung dazu. Die Stadt, wie sie sich an der Berglehne hinaufbaut, überragt von der schönen romanischen Kirche, sieht man aus dem Schlosshofe nicht, besonders nicht in der Richtung, wie sie sich im Bilde zeigt; er will sie nicht entbehren und stellt sie trotz der Ferne und des kleinen Masstabes so hin, dass man ihre Architektur vollkommen würdigen kann. Die Mauer unterhalb der Kirche mit den Bossenquadern kommt am Schlosshofe vor, aber wieder nicht an dieser Stelle, wo man eigentlich die Innenwand der Rückseite vom Palast selbst sehen sollte.

Der Glanzpunkt ist die Wand im Vordergrund. Die Wirkung der Durchsicht der doppelten Säulenstellung ist der eigentliche Zweck seines Bildes. Das Detail des Portales, der Säulen, Kapitäle, Kämpfer, alles das hat er grösser und genauer in seinen Detailblättern zum Teil auch perspektivisch gegeben, aber es erscheint ihm so schön, dass er sich hier in der Gesamtansicht nicht mit Andeutungen begnügt, man darf die Lupe nehmen und erkennt jedes Kapitäl im einzelnen wieder, er ist eben voller Begeisterung und Liebe für seinen Gegenstand und möchte nichts missen.

Ebenso geht es ihm mit der pflanzlichen Staffage; die Art, wie die Bäume gestellt sind, wie Sträucher, Blätter, Gräser etc. gezeichnet und angeordnet sind, alles atmet denselben Zug der Hingabe an seinen Stoff. Das Bild ist also nicht Wirklichkeit, Natureindruck an Ort und Stelle, sondern es ist eine Abstraktion, es ist verstandesmässig aufgebaut mit poetischem Sinn und Gefühl und doch ohne eigentlich malerische Empfindung — dazu bietet es viel zu viel.

Der Einfluss Merians, der oben geschildert wurde, tritt uns hier deutlich entgegen. An der Ecke ist die rechts abfallende Wand im Schatten, darnach müssten auch die Bogenleibungen dort Schatten haben, wo sie Licht zeigen, ebenso die Kapitäle an den gleichgestellten Seiten. Da der Himmel das weisse Papier zeigt, müsste die ganze Wand auch im Lichte einen Ton haben, ebenso die Kirche im Hintergrunde, die Bäume vor der Kirche müssten sich dunkel vor derselben abheben. Aber mit dem Ueberlegen solcher Töne durch Strichlagen würde sich der Zeichner seine grosse Sorgfalt in der Darstellung des Details wieder zerstört haben, und da ihm diese Zeichnung bis aufs kleinste am Herzen lag, so suchte er das Malerische in seiner Weise zu erreichen. Er benutzt zunächst die scharfe Umrisslinie und sucht die einzelnen Partien immer durch Gegensätze zu trennen, selbst auf die Gefahr hin, nicht ganz konsequent zu sein. So schiebt sich das Bild aus lauter Coulissen zusammen, die sich dunkel auf hell oder hell auf dunkel trennen.

Unsere heutige Zeit ist durch die grossen Leistungen der Photographie, die allgemeine Verbreitung photographischer Aufnahmen von Bauten und Landschaften an ganz andre Ansprüche gewöhnt. Es ist ja keine Frage, dass eine architektonische Publikation in ihren geometrischen Aufnahmen durch gut gewählte Photographien ganz vorzüglich ergänzt wird. Die malerische Wirkung, der räumliche Eindruck in seiner ganzen Stimmung sind oft wunderbar auf das Blatt gezaubert, wie es eine Künstlerhand