

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Band: 49/50 (1907)
Heft: 23

Artikel: Neubauten der Stadt Berlin
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-26727>

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: Neubauten der Stadt Berlin. — Ueber «Städtebau». — Die Bodensee-Toggenburgbahn. — Miscellanea: Ein Syphon in Eisenbeton. Wiederaufbau des Markturms in Venedig. Randenbahn (Schaffhausen-Donauessingen). Verein schweizer. Konkordatsgeometer. Gesellschaft für Hebung der Fluss- und Kanalschiffahrt in Bayern. Saugbagger von Vickers Sons & Maxim. XXXVII. Jahresversammlung des Deutschen Vereins von Gas- und Wasserfachmännern. Bodensee-Toggenburgbahn. Kaiserl. Institut

der Wegebau-Ingenieure in St. Petersburg. — Literatur: Karten der Elektrizitätswerke und der elektr. Starkstromfernleitungen der Schweiz. Wärmeleitungsproblem bei völlig begrenzter Oberfläche etc. Handbuch der deutschen Kunstdenkmäler. Architektur der Kultbauten Japans. Literar. Neuigkeiten. — Korrespondenz. — Vereinsnachrichten: Zürcher Ingenieur- und Architekten-Verein. G. e. P.: Stellenvermittlung.

Tafel XII: Heimstätte für Brustkranke in Buch.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

Neubauten der Stadt Berlin.

(Mit Tafel XII.)

Am 1. Oktober des Jahres 1906 konnte *Ludwig Hoffmann* auf eine zehnjährige Tätigkeit als Stadtbaurat von Berlin zurücksehen, auf eine Tätigkeit, die an eine einheitliche Leitung des ausgedehnten Bauamtes und an die künstlerische Meisterung der zahlreichen schwierigen Aufgaben die höchsten Anforderungen stellte, auf deren wohlgeungene Ergebnisse aber er selbst wie auch die Stadt Berlin mit Genugtuung hinweisen können.

Das Hoffmann unterstellte Hochbauamt der Millionenstadt ist wohl eines der grössten des Kontinents. Es besteht aus dem Projektierungsbureau, in dem sämtliche Entwürfe, Kostenanschläge und Details ausgearbeitet werden, aus zehn Bauinspektionen, denen die Ausführung und Erhaltung der sämtlichen städtischen Bauten obliegt und aus dem Revisionsbureau, das die Anschläge und Abrechnungen zu prüfen hat. Der Etat der Hochbauabteilung verzeichnet an reinen Baukosten für 1903 und 1904 rund 10,9 und 15,7 Mill. Fr., für 1905 und 1906 je etwa 20 Mill. Fr. und für das laufende Jahr sind dieselben auf rund 16 Mill. Fr. veranschlagt. Einen Begriff von der Vielseitigkeit und dem Umfang der Arbeiten kann neben diesen Zahlen auch eine Zusammenstellung der bedeutendsten in letzter Zeit vollendeten oder ihrer Vollendung entgegengehenden Bauten geben. So wurden erbaut: das Rudolf Virchow-Krankenhaus (rund 23,4 Mill. Fr.), die Krankenstadt in Buch, von der bis jetzt eine Irrenanstalt für 1600 Kranke (etwa 14,6 Mill. Fr.), ein Hospital für 1500 Sieche (ungefähr 9 Mill. Fr.), eine Heimstätte für Brustkranke (etwa 1,45 Mill. Fr.) und die Betriebszentrale (rund 6 Mill. Fr.) fertiggestellt sind, während mit dem Bau einer zweiten Irrenanstalt soeben angefangen wurde; ferner das neue Stadthaus an der Judenstrasse (etwa 8,75 Mill. Fr.), ein Waisenhaus an der alten Jakobstrasse (ungefähr 1,75 Mill. Fr.), das städtische Museum (rund 1,9 Mill. Fr.), die Erweiterungsbauten am Krankenhaus in Moabit (etwa 1,48 Mill. Fr.), zwei Volksbäder, das eine in der Gerichtsstrasse (etwa 1,96 Mill. Fr.) und das andere ein Erweiterungsbau an der Schillingsbrücke (rund 1,3 Mill. Fr.), das Nahrungsmittel-Untersuchungsamt an der Fischerbrücke (etwa 820 000 Fr.), das Kaiser und Kaiserin Friedrich-Krankenhaus (rund 1 Mill. Fr.), dazu einige Feuerwachen, Standesämter usw., sowie die verschiedenen Doppelschulen, deren jede etwa 750 000 bis 1 000 000 Fr. kostet und von denen in den letzten Jahren bis zu 20 zu gleicher Zeit im Bau begriffen waren.

Die Bewältigung all dieser hier nur teilweise genannten Bauaufgaben stellt fürwahr eine gewaltige Summe von Arbeit dar; sie verdient aber auch in künstlerischer Hinsicht volle Anerkennung.

Der einst sprichwörtliche öde Schematismus der Verblendsteinfassaden, der die städtischen Bauten der vorhergehenden Periode selbst in der nüchternsten Umgebung der Arbeiterviertel als tote Punkte im Strassenbilde erscheinen liess, ist längst vergessen. Alles was in den letzten Jahren in dem weiten Weichbilde der Millionenstadt an städtischen Neubauten erstanden ist, zieht als Zeuge ersten Willens und kraftvollen Gestaltens die Blicke auf sich. Jeder neue Bau lässt das hervorragende Geschick erkennen, für anscheinend völlig gleiche Aufgaben, je nach den besondern Verhältnissen der Lage des Bauplatzes und der Umgebung, stets neue Gesichtspunkte zu einer dem Strassenbilde wie der Stadtgegend angepassten eigenartigen Lösung zu finden. So entwickelt die städtische Architektur Berlins einen Reichtum an guten Vorbildern, der Berlin um so mehr zu gönnen ist, je mehr in dem sich stetig ausdehnenden Häusermeer der Privatbauten Minderwertiges vorwiegt; ihre Veröffentlichung in monumentalen Tafelwerken aber muss gerade deswegen mit besonderer Freude begrüsst werden.

Der vor kurzem erschienene vierte Band der „Neubauten der Stadt Berlin“¹⁾ reiht sich nach dem Wert des Gebotenen wie nach der Gediegenheit der Ausstattung würdig seinen Vorgängern an, von denen wir den ersten und zweiten Band bereits früher²⁾ einlässlich besprochen haben. Das dort über die Hoffmannsche Kunst Gesagte kennzeichnet auch die neuern

Bauten. Wenn der Meister bei der Gestaltung seiner Entwürfe auch am liebsten an die geschichtliche Formensprache anknüpft, schafft er doch völlig in modernem Geist von neuzeitlichen Bedürfnissen ausgehend und den herrschenden Anschauungen Rechnung tragend. Er benutzt die neuesten Techniken und konstruktiven Möglichkeiten, ja selbst die straffen Formen der modernen Schule und ihre Vorliebe für die Wirkung edler Materialien in ruhigen Flächen lassen ihn nicht unbeeinflusst. Doch scheint der vornehmen zurückhaltenden Art Hoffmanns eine massvolle und fein profilierende, oft nahezu detaillose, allein durch grosse ruhige Baukörper wirkende Renaissance- oder Barockkunst am

¹⁾ Neubauten der Stadt Berlin. Mit beschreibendem Text von Stadtbaurat *Ludwig Hoffmann*. Vierter Band. Berlin, Ernst Wasmuth A.-G. 17 Seiten Text mit 52 Abbildungen und 50 Tafeln, Format 40/52 cm. Preis in Mappe 50 Mk.

²⁾ Vergleiche unsern illustrierten Artikel «Städtische Neubauten in Berlin», Band XLII, S. 255 und 299.

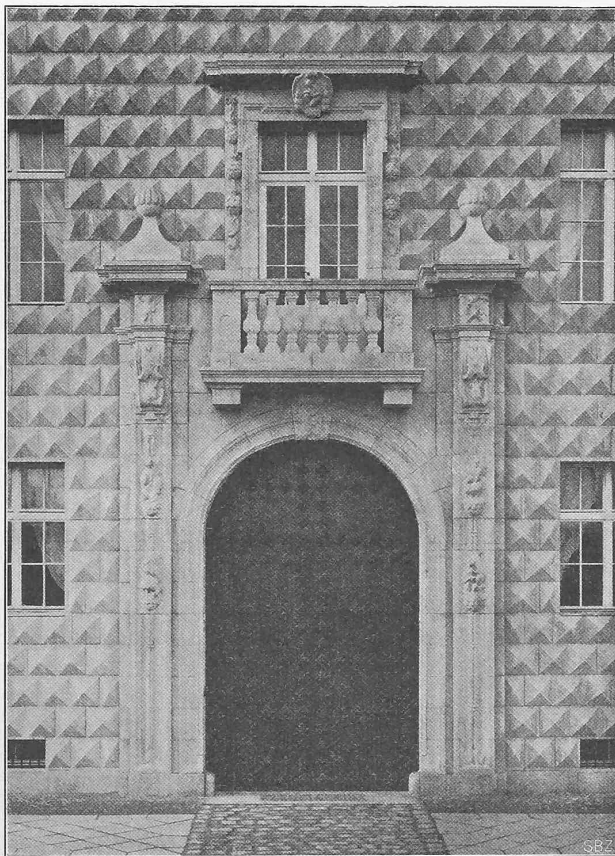


Abb. 1. Portal des Rektorenhauses der Gemeindeschule in der Hausburgstrasse.

Aus „Neubauten der Stadt Berlin“.

Verlag von Ernst Wasmuth A.-G. in Berlin.

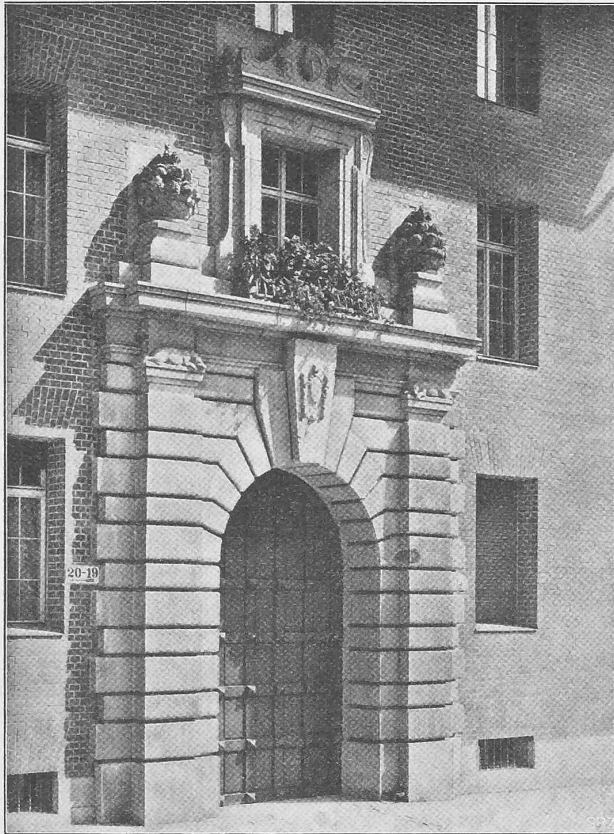


Abb. 2. Portal des Rektorenhauses der Gemeindeschule in der Samariterstrasse.

besten zuzusagen. Dabei ist Hoffmanns Kunst gleichwohl durchaus heimisch. Der ortsübliche handgestrichene Backstein oder schlichter Putz bilden zumeist die breiten Mauerflächen, auf denen das norddeutsche, braunrote Ziegeldach ziemlich steil oder mansardenförmig gebrochen mit weitem Ueberstand ruhig, behaglich und wetterfest aufruhet.

Es ist vielleicht zu bedauern, dass sich das vorliegende Werk fast ausschliesslich mit der künstlerischen Seite des Geschaffenen beschäftigt und alle gerade bei solch städtischen Bauten besonders interessanten und wichtigen Angaben über Kosten und Bauzeiten, über Konstruktion, Einzelheiten oder Besonderheiten, über Materialien und die zu erfüllenden baulichen Bedürfnisse fast ganz vermissen lässt; doch darf das die Freude an dem auch so überaus lehrreichen Werke nicht trüben.

Im Einzelnen enthält der vierte Band ausser der Heimstätte für Brustkranke in Buch (Tafel XII), zu der mehrere prächtig in die märkische Landschaft passende Nebengebäude gehören (Abbildung 3), noch drei Gemeindeschulen, jede in eigenartiger Weise durchgebildet (Abb. 1 und Abb. 2) und eine Handwerkerschule; ferner ein Amtsgebäude in der Lychenerstrasse mit grossem Dachüberstand (Abb. 5 und 6, S. 280 und S. 281) und Innenansichten vom Standesamt an der Fischerbrücke, das in edlen Materialien reich und doch vornehm ausgestattet wurde (Abb. 4). Ein Aertzwohnhaus in Gütergotz von traulich ländlichem Eindruck und ein kleines Haus für Parkgeräte in den stillen Parkanlagen am Planufer ergänzen die Darstellungen, deren Glanzpunkt wohl die prachtvollen metallenen Kandelaber vor dem Brandenburger Tor bilden, die „in keiner Beziehung den berühmten Flaggenmasten des Markusplatzes in Venedig nachstehen“.

Alles in allem ist auch der vorliegende Band wieder ein eindringlicher Beweis, wie viel gutes ein städtisches Hochbauamt zu leisten und zu wirken vermag, wenn es

seine Aufgabe mit künstlerischer Energie grosszügig im Sinne der Stadtbaukunst und doch wieder mit einer bis ins Einzelne gehenden Sorgfalt und Liebe zu lösen bestrebt ist. Ein Vergleich des in Berlin Entstandenen mit den Schöpfungen anderer städtischer Bauämter, nicht zum wenigsten auch in unserem Lande, wird den Eindruck nur noch vermehren, dass es eine unverantwortliche Schädigung des Volksvermögens und der ästhetischen Volkserziehung bedeutet, wenn staatliche wie städtische Baubehörden ihren Verpflichtungen nicht mit dem nötigen Ernst und mit Sinn für Geschmack und Fortschritt nachzukommen versuchen.

Ueber „Städtebau“.

Kein Bauproblem erfordert die Berücksichtigung zahlreicherer Gesichtspunkte als der Städtebau; soziale, bodenpolitische und technische Mächte ringen da miteinander. Und besonders heute, wo die Fragen der Hygiene immer komplizierter werden und auch die ästhetischen Forderungen endlich wieder nach Gehör verlangen, ist die Städtebau-Kunst eine derart schwierige, anspruchsvolle, aber auch wichtige geworden, dass es sich wohl lohnt, kurz auf zwei Veröffentlichungen über Städtebau hinzuweisen, die zwar, für verschiedenartige Leser geschrieben, das Thema von unterschiedlichen Gesichtspunkten aus behandeln, dennoch aber in den Grundzügen, in der Würdigung der sich für jede Zeit und für jede Art menschlicher Ansiedlung gleich bleibenden künstlerischen Gestaltungsweise, völlig übereinstimmen.

Da ist zunächst das Buch „Der Städtebau“ von Dr. Ing. J. Stübgen¹⁾ ein stattlicher Band des umfangreichen monumentalen Sammelwerkes „Handbuch der Architektur“, dessen zweite Auflage von dem auf dem Gebiete des

¹⁾ *Der Städtebau.* Von Dr. Ing. J. Stübgen. «Handbuch der Architektur», 10. Teil, 9. Halbband, zweite Auflage. Mit 990 Abbildungen im Text und 18 Tafeln. Stuttgart 1907. Alfred Kröner Verlag. Preis geh. 32 Mk., geb. 35 Mk.

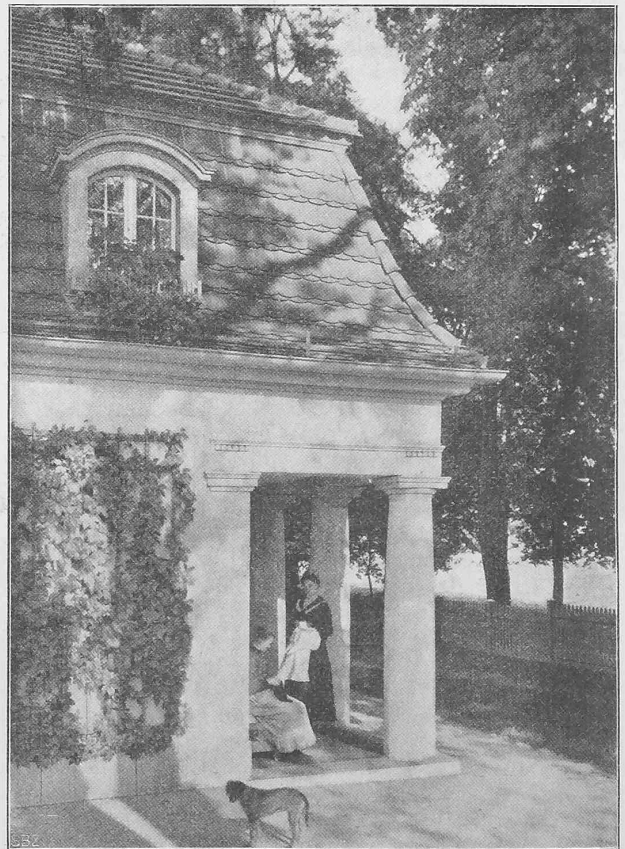
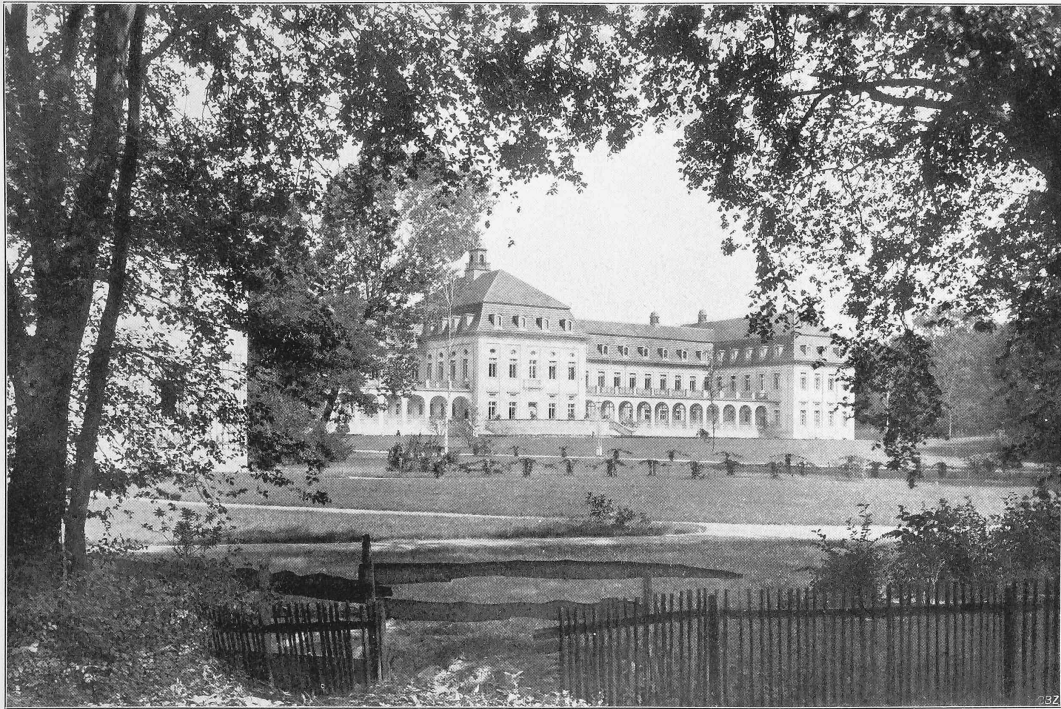


Abb. 3. Pfortnerhaus der Heimstätte für Brustkranke in Buch.



Heimstätte für Brustkranke in Buch.

Erbaut von *Ludwig Hoffmann*, Stadtbaurat in Berlin.

Ansicht des Hauptgebäudes.

Aus „Neubauten der Stadt Berlin“. — Verlag von *Ernst Wasmuth A.-G.* in Berlin.

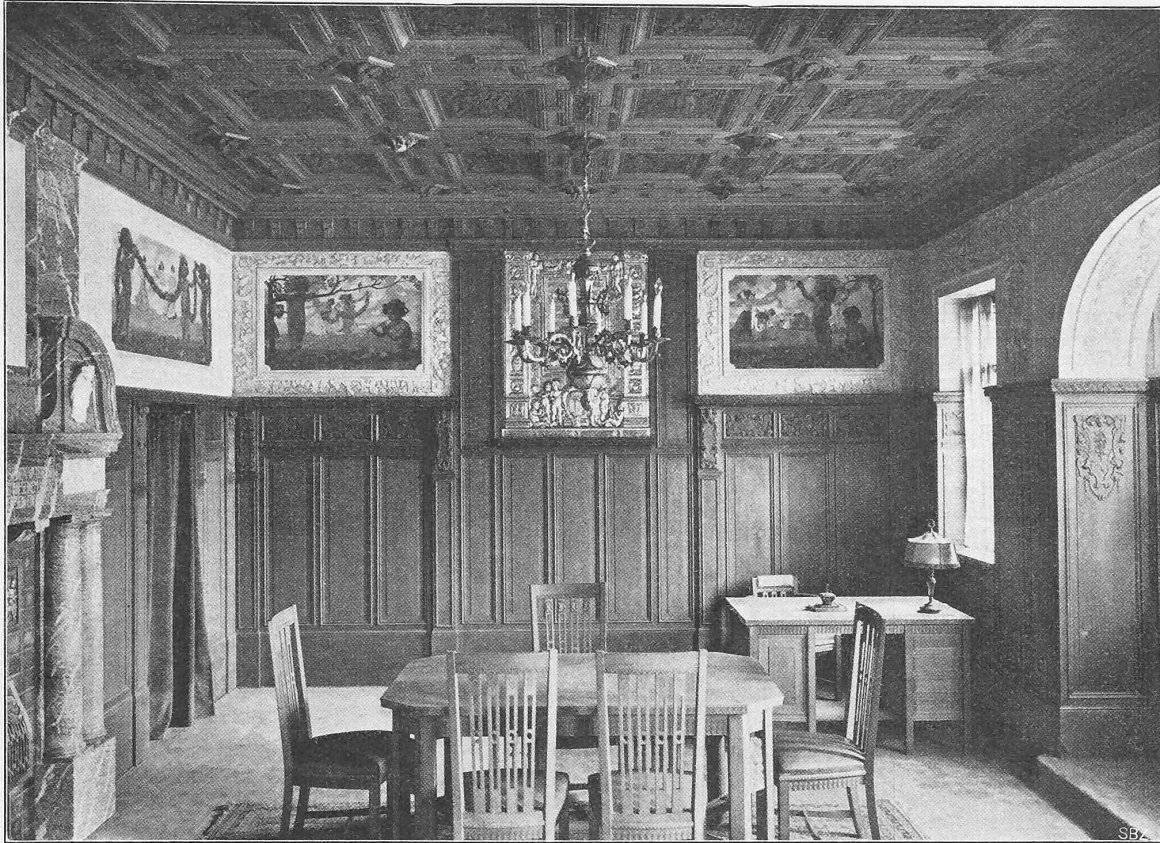


Abb. 4. Trauzimmer im Standesamt an der Fischerbrücke.

Städtebaus rastlos und vielseitig tätigen Verfasser teilweise umgearbeitet und in Text und Abbildungen wesentlich vermehrt, soeben erschienen ist.

Das Werk ist vor allem dem Fachmann gewidmet und soll den Städtebau als gemeinsame Unterlage, als gemeinschaftlichen Rahmen aller Einzelbauten darstellen. Es behandelt demnach alle diejenigen baulichen Anlagen, die dazu bestimmt sind, einerseits der städtischen Bevölkerung die Einrichtung zweckmässiger Wohnungen und Arbeitsstätten, den Verkehr untereinander und die Bewegung im Freien, andererseits dem Gemeinwesen die Errichtung von Baulichkeiten für Verwaltung, Gottesdienst, Unterricht, Gesundheits- und Krankenpflege, Lebensmittelversorgung, Sicherheit und Vergnügen, Kunst und Wissenschaft, Verkehr und sonstige öffentliche Zwecke zu ermöglichen. Der Städtebau bereitet also den allgemeinen Boden vor, auf dem sich die bauliche Einzeltätigkeit entfaltet; er schafft die örtlichen Vorbedingungen dazu und das Programm, nach dem sich die private und öffentliche Bautätigkeit, die mit einander wetteifernden und sich bekämpfenden Einzelbestrebungen, sowie der grosse und kleine Verkehr zu richten haben.

Als Ausgangspunkte bei der Anlage einer neuen Stadt oder eines neuen Stadtteils, ebenso wie bei der Verbesserung alter Stadtviertel müssen die obwaltenden örtlichen Erfordernisse des Wohnens, der gewerblichen Tätigkeit, des Verkehrs und der Gemeinsamkeit berücksichtigt werden; die Neuanlage hat an die örtlichen Gepflogenheiten und Bestrebungen anzuknüpfen und sie verbessernd und umgestaltend einer vollkommeneren Entwicklung entgegenzuführen. Bevor daher der Verfasser die verschiedenen Gebiete des Städtebaus bespricht, behandelt er im ersten Abschnitt seines Werkes die Grundlagen dazu, nämlich die städtische Wohnungsfrage unter Berücksichtigung sozialer und gewerblicher Verhältnisse, das städtische Verkehrswesen in bezug auf Strassen, Eisenbahnen und Wasserwege und

die öffentlichen Bauanlagen in ihrem Zusammenhang mit dem Stadtplane und in ihrem Einfluss auf denselben. Das Ergebnis dieser Betrachtung wird im zweiten Abschnitt verwertet, der den Entwurf des Stadtplans nach Grundriss und Höhenlage in seinen Einzelheiten behandelt, worauf der dritte Abschnitt den Stadtplan als Ganzes, d. h. für ganze Städte oder Stadtviertel darstellt, während der vierte Abschnitt die Ausführung des Stadtplans, die Uebertragung des Entwurfs in die Wirklichkeit, zum Gegenstand hat. Der fünfte Abschnitt beschäftigt sich mit der technischen und künstlerischen Ausstattung der Strassen und Plätze, erstreckt sich also auf die Besprechung der verschiedenen Versorgungsleitungen, der Entwässerung, der Befestigung, der Strassenbaulichkeiten und der künstlerischen Ausschmückung, während schliesslich im sechsten Abschnitt die gärtnerischen Anlagen, wie Baumreihen, bepflanzte Plätze und Parkanlagen behandelt werden. In einem Anhang sind mehrere massgebende gesetzliche Bestimmungen, örtliche Vorschriften und Vereinsbeschlüsse beigelegt.

Die wertvollste Vertiefung erfuhr die Bearbeitung des gewaltigen Stoffes in der vorliegenden zweiten Auflage nach zwei Richtungen, erstens durch eine mit vielen Plänen belegte allgemeine Darstellung der geschichtlichen Entwicklung des Städtebaus, und dann durch zahlreiche Abbildungen von Stadterweiterungen und einzelnen Teilen solcher aus jüngster Zeit nach Entwürfen von Th. Fischer, Henrici, K. Hofmann, Pützer, Sitte, Stübgen u. a. m. Auch sonst findet man im Vergleich mit der ersten Auflage von 1890 viele schätzenswerte Verbesserungen. So wurde eine Anzahl von Beispielen schematischer mehrarmiger Strassenkreuzungen, von Strassenvermittlungen und Platzanlagen, die man heute nicht mehr als mustergiltig ansehen kann, ausgetauscht und durch individuell gestaltete, neue Beispiele ersetzt. Vielleicht hätte der Verfasser mit dem Auscheiden noch weiter gehen können. Auch unter den Abbildungen von Bedürfnisanstalten, Beleuchtungsvorrichtungen,

Zeitungskiosks und ähnlichen Bauten findet sich gar manches, was eher in die Kategorie der Schultze-Naumburgischen Gegenbeispiele passt, als unter die Vorbilder eines sonst so vortrefflichen und vor allem der Belehrung gewidmeten Werkes.

An einen völlig andern Leserkreis wendet sich ein Werk über Städtebau, das *Schultze-Naumburg*¹⁾ vor kurzem als *Band IV seiner Kulturarbeiten* herausgegeben hat. Die umfangreiche Arbeit soll durchaus nicht ein Lehrbuch einer Theorie des Städtebaus in gedrängter Form sein, sondern will, unterstützt durch die dem Verfasser eigene anschauliche Darstellungsweise, mit Gegenüberstellung guter und schlechter Beispiele eine Reihe von Problemen vor denen erörtern, die heute Städte anlegen lassen, nämlich vor *Laien*. Denn obwohl im Kreise der Fachgenossen Fragen des Städtebaues oft und lebhaft besprochen werden, sind sie doch noch lange nicht zum lebendigen Eigentum *der Menge* geworden, die der Aufklärung darüber am meisten bedarf.

Das Buch befasst sich im besondern mit ganz einfachen praktischen Fragen des täglichen Lebens, die dem Bürger heute beständig nahe treten, die er aber meist nur vom Standpunkt verbrauchter Vorurteile aus ansieht. Es möchte sodann auf die Schäden hinweisen, die unsere üblichen Bauordnungen anrichten, die Gesichtspunkte kritisch erörtern, die bei Stadterweiterungen den aufgestellten Bauungsplänen zugrunde liegen müssten, und endlich etwas zur Schätzung des Wertes der Städte beitragen, die sich noch nicht stolz Grosstädte nennen können. Dabei werden eine Reihe von Beobachtungen in den Vordergrund gestellt, die auch in Fachkreisen noch nicht oder doch noch nicht genügend behandelt und anerkannt worden sind, während andere, die in dem klassischen Werke von Sitte über den Städtebau und an anderer Stelle in voller Breite erörtert wurden, hier nur gestreift werden. Eine erschöpfende Behandlung des grossen Gebietes wird nicht angestrebt. Aber wer die geistreiche Darstellungsart Schultze-Naumburgs kennt und die Wirkung der bereits in den frühern Bänden seiner „Kulturarbeiten“ eingeschlagenen Methode beobachtet hat²⁾, der wird wissen, dass es dabei gar nicht so sehr darauf ankommt, dass alles gesagt und das Thema erschöpft werde, sondern dass der Zweck der Arbeit der ist, den Leser selbst zum Beobachten anzuregen.

Den Grosstädten gegenüber gibt sich Schultze-Naum-

¹⁾ *Kulturarbeiten*. Von Paul Schultze-Naumburg. Band IV. *Städtebau*. Herausgegeben vom Kunstwart. Georg D. W. Callwey, Kunstwartverlag, München. Preis geh. Mk. 5,80, geb. Mk. 6,50.

²⁾ Vergleiche unsere eingehenden und durch Illustrationsproben erläuterten Besprechungen von Band I und II der «Kulturarbeiten» in Band XLI, S. 96, und von Band III der «Kulturarbeiten» in Band XLII, S. 268 der Schweiz. Bauzeitung.

burg durchaus als Pessimist zu erkennen; am liebsten würde er es sehen, wenn dem fast unaufhörlichen Wachstum solcher Ansiedelungen irgendwie Einhalt getan werden könnte. Daher wendet er sich in seinem Buche auch mehr den kleinern und kleinsten Städten zu, denen er wieder eine grössere Bedeutung prophezeit, wenn erst die krankhafte Grosstadtsucht überwunden sei. Dabei irrt sich der Verfasser aber wohl in der Annahme, als ob seine anregenden Betrachtungen den Grosstädten nichts mehr zu nützen vermöchten. Denn er bestätigt dabei, was er ander-

seits bekämpft, dass nämlich die moderne Stadt doch etwas anderes ist als die Stadt unserer Vorfahren. Da aber, wie schon bei Beginn dieser kurzen Besprechung betont, die künstlerische Gestaltungsweise auch beim Städtebau stets und überall dieselbe ist, so hat sie auch ihre Gültigkeit für die von Schultze-Naumburg so sehr gehassten Grosstädte, die übrigens, ganz abgesehen von den vielen immer noch vorhandenen, aber mit etwas Willenskraft zumeist gut zu beseitigenden Mängeln, doch auch jetzt schon neben ihren Schattenseiten mancherlei schätzenswerte Vorzüge zu bieten imstande sind.

So ist das Buch trotz seinen teilweise negativen Tendenzen gleichwohl auch für den Fachmann von grossem Wert und eine reizvolle Ergänzung des Stübbschen Werkes vom Städtebau, die immer wieder mit Vergnügen zur Hand genommen und durchblättert werden wird. Denn trotz aller äusserlichen Gegensätze sind beide Verfasser in den Grundzügen ihrer Anschauungen doch völlig einig. Selbst Stübbsen, der nach alter Methode den „Städtebausystemen“ (Radial-, Rechteck- und Diagonalsystem) ein eigenes Kapitel widmet, schreibt anderswo (S. 305) doch wieder die trefflichen Bemerkungen: „Schon das Wort System ist unrichtig. Der Städtebau bedarf weder im praktischen noch im künstlerischen Sinne irgend eines Systems oder Schemas. Die natürlichen topographi-

schen Verhältnisse, Wege und Grenzen sind die gegebenen Anhaltspunkte für den Stadtbauplan; sie sind nur insofern zu verlassen, als sie zu den berechtigten Anforderungen des Verkehrs, der Wirtschaftlichkeit, des Anbaus und der Kunst im Widerspruche stehen. Je enger der Stadtplan sich an das natürlich gegebene anschliesst, desto eigenartiger und anziehender wird er.“

Die Bodensee-Toggenburgbahn.

Die Bodensee-Toggenburgbahn (B. T.) verkürzt die Zufahrt von dem bedeutenden Eingangstore deutschen Verkehrs, Romanshorn, nach St. Gallen, und stellt von hier aus eine direkte Eisenbahnverbindung mit Herisau, dem Toggenburg und der Rickenbahn her. Erst nach lang-

Aus „Neubauten der Stadt Berlin“.

Verlag von Ernst Wasmuth A.-G. in Berlin.

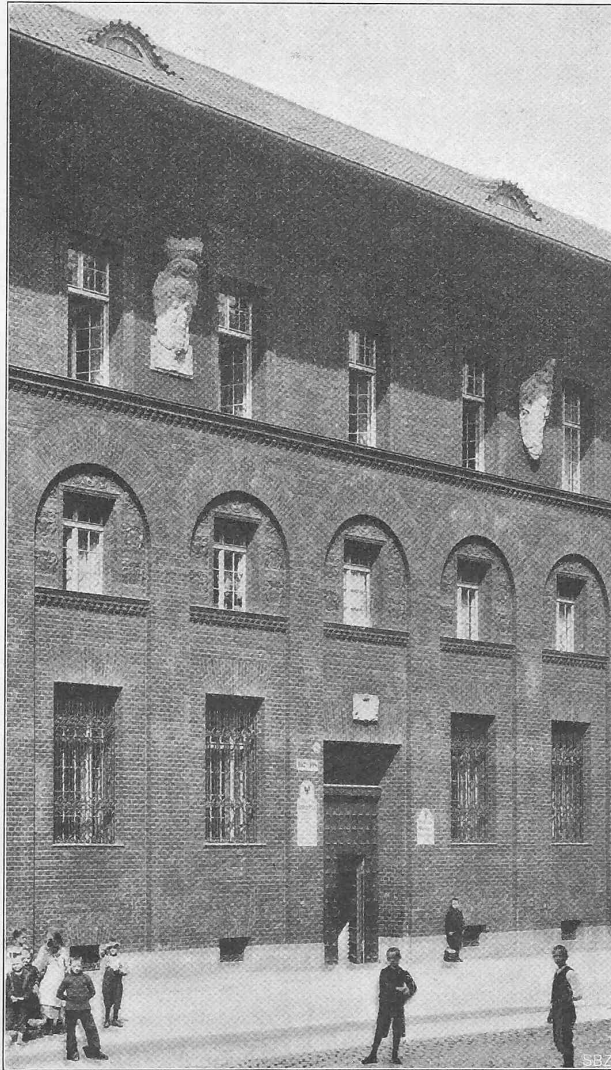


Abb. 5. Fassade des Amtsgebäudes in der Lychenerstrasse.

wierigen, mehr als zehnjährigen Verhandlungen kamen in den Jahren 1899 und 1902 die Gemeinde- und kantonalen Subventionsbeschlüsse für die Aktienbeteiligung, wie auch die Uebernahme der Zinsengarantie des Obligationenkapitals von 10 Millionen Fr. der Bodensee-Toggenburgbahn zu stande. Das generelle Projekt, das der Finanzierung der Bahn zugrunde gelegt wurde, sah als Baukosten vor: für die Strecke St. Gallen-Romanshorn 6 035 000 Fr.; für die Strecke St. Gallen-Wattwil 1 443 000 Fr., total 20 465 000 Fr.

Die Linienführung der B. T. über St. Fiden oder von Wittenbach direkt nach St. Gallen und ebenfalls die Tracéfrage zwischen Degersheim und dem Thurtale waren aber darin noch nicht gelöst. Mit Beschlussnahme vom 26. August 1904 genehmigte der Bundesrat den von der Direktionskommission der B. T. vorgelegten Finanzausweis von 21 Mill. Fr. und im November gleichen Jahres erachtete auch der st. gallische Grosse Rat das Kapital der B. T. als gesichert. Nun konnte die Ausarbeitung des Bauprojektes begonnen werden. Doch infolge von Abänderungen des ursprünglichen Projektes und auch der Lösung der früher noch offenen Tracé- und Anschlussfragen wurde der Baukostenvorschlag ein ganz anderer. Während im Juni 1906 die gesamten verfügbaren Mittel durch geleistete Nachsubventionen auf 21 557 000 Fr. gebracht worden waren, stellten sich die neuen Kosten, inbegriffen eine letzte Reserve für Unvorhergesehenes auf rund 26 Mill. Fr.; 2 023 500 betrug die Mehrkosten der Strecken St. Fiden-Romanshorn und St. Gallen-Lichtensteig; 3 011 500 Fr. kamen neu hinzu für früher nicht vorgesehene Anlagen, die daher rühren, dass die Linie St. Gallen-Romanshorn als Hauptbahn klassifiziert wurde und die B. T. sich an den Kosten der Linie St. Gallen-St. Fiden und der Erweiterung der Bahnhöfe in St. Gallen, St. Fiden und Romanshorn statt nur mit einer Zinsleistung jetzt mit Kapital zu beteiligen hatte; ferner musste die Erstellung eines zweiten Geleises von Lichtensteig nach Wattwil vorgesehen werden, während früher angenommen worden war, dass unter annehmbaren Bedingungen die bestehende Linie der S. B. B. benutzt werden könnte. Schliesslich kam noch eine

Subvention von 275 000 Fr. an die Appenzellerbahn hinzu, eine Folge des in Herisau neu zu erstellenden Gemeinschaftsbahnhofes. Diese Mehrausgaben werden aber durch Betriebsersparnisse für Pacht- und Mietzins teilweise kompensiert. Nachdem endlich im November 1906 in einem im Auftrag der Regierung von Prof. Dr. F. Hennings, Direktor Schrafl und Direktor Auer erstatteten Gutachten die Bedingungen für die Existenzfähigkeit und spätere Prosperität des Unternehmens als vorhanden anerkannt wurden,

ward in einer dafür einberufenen ausserordentlichen Grossratsession in der Sitzung vom 25. Januar 1907 die Nachfinanzierung der B. T. beschlossen. Der Kanton St. Gallen übernahm dabei die Zinsengarantie für das von 10 auf 14 Millionen Fr. erhöhte Obligationenkapital unter der Voraussetzung, dass das Aktienkapital ohne weitere Inanspruchnahme des Kantons auf 12 100 000 Fr. erhöht werde und dass die Gemeinde St. Gallen sich verpflichte, an den projektierten Rosenbergertunnel gegen Ueberlassung des frei werdenden Landes und der heutigen Bahnanlage St. Gallen-St. Fiden 800 000 Fr. à fonds perdu zu leisten. Die Erhöhung des Aktienkapitals erfolgte durch Aktienzeichnung der Stadt St. Gallen und der Gemeinde Tablat. Damit war endlich das Geld beisammen und das Werk war reif zur Ausführung.

Da die Linie, ungeachtet dass die Strecke St. Gallen-Wattwil als Nebenbahn klassifiziert ist, hinsichtlich der baulichen Anlage ungewöhnliche Verhältnisse aufweist, dürften einige bezügliche Mitteilungen und Darstellungen von allgemeinem Interesse sein.

Das Tracé. Die definitive Tracéanlage der Gesamtlinie Romanshorn-Wattwil hängt eng zusammen mit einer vorgenommenen Modifikation der Steigungsverhältnisse des Vorprojektes. Während früher in der Strecke St. Fiden-Romanshorn die Maximalsteigung von 16‰ und in der Strecke St. Gallen-Lichtensteig von 20‰ durch Gerade und Kurven durchgeführt war, beruht das gegenwärtige Projekt auf dem Prinzip der *Linie gleichen Widerstandes* und kommt die gleiche „massgebende Steigung“ von 18,66‰ von Romanshorn bis Wattwil zur Anwendung, ein Prinzip,

Aus „Neubauten der Stadt Berlin“. — Verlag von Ernst Wasmuth A.-G.

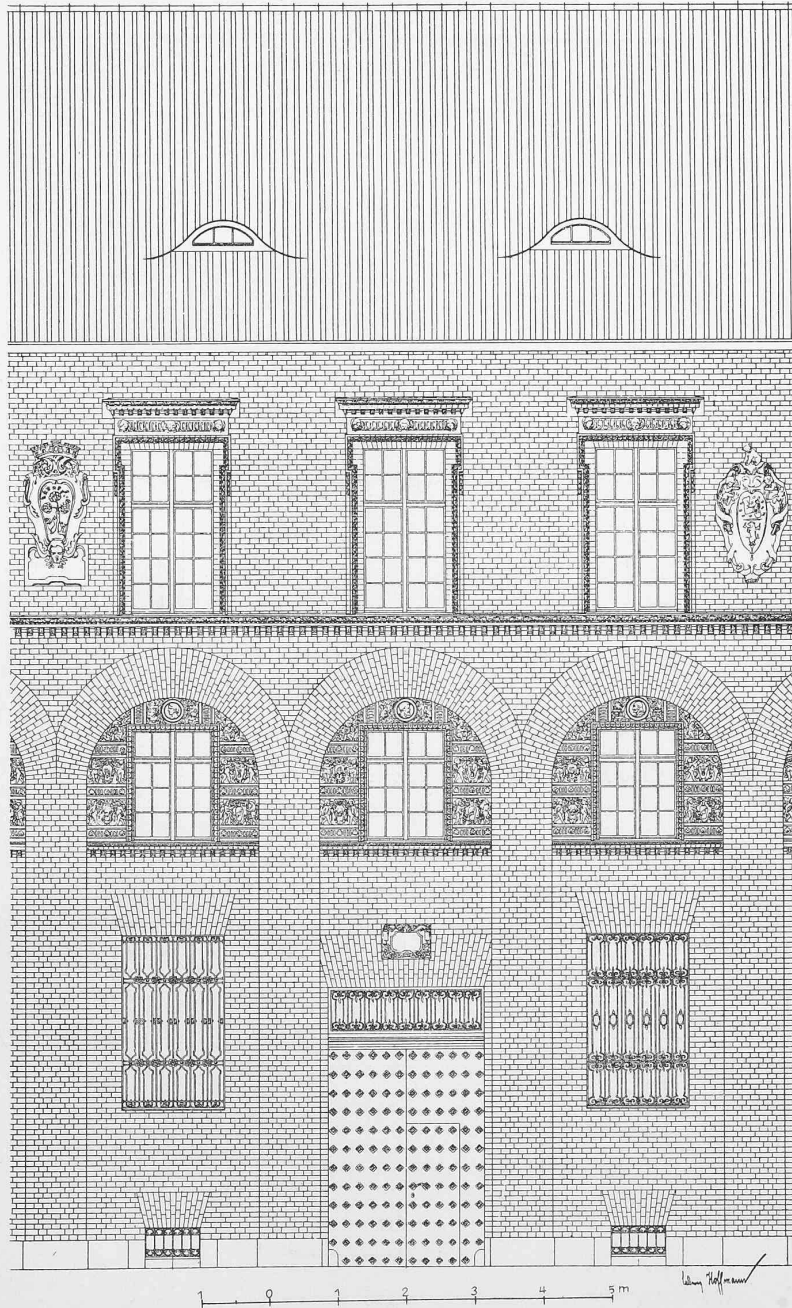


Abb. 6. Teil der Fassade des Amtsgebüdes in der Lychenerstrasse. — 1 : 100.