

**Zeitschrift:** Mitteilungen schweizerischer Ingenieure und Architekten : auf  
Veranstaltung des Vereins Schweizerischer Ingenieure und Architekten

**Herausgeber:** J.H. Kronauer

**Band:** 1 (1853)

**Heft:** 1-2

  

**Artikel:** Entwürfe für den Hochbau der Zürich-Bodensee-Bahn

**Autor:** Müller, J.G.

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1714>

### **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:** 02.02.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Entwürfe

## für den Hochbau der Zürich-Bodensee-Bahn.

Von

**J. G. MÜLLER**, Architekt,  
Professor der Baukunst an der k. k. Ingenieur-Akademie in Wien.\*)



T A F. 1 bis 4.

Im Jahr 1846 war aus den Kantonen Zürich und Thurgau eine Gesellschaft für die Vorarbeiten zum Bau einer Eisenbahn von Zürich an den Bodensee zusammengetreten, und hatte für Anfertigung der Entwürfe zum Hochbau derselben Herrn Architekt J. Müller gewonnen, welcher dieselben in Winterthur ausarbeitete. Diese Entwürfe dienten vor der Hand zur Aufstellung der Kostenvoranschläge und sind nicht im Detail ausgearbeitet; ebenso für die Bahnhofanlagen nur in ihrer allgemeinen Disposition angedeutet und keineswegs als massgebend zu betrachten. Dessenungeachtet aber enthalten jene Pläne so mannigfaltige Ideen, dass die Prüfungskommission mit grosser Bereitwilligkeit die Aufnahme derselben in gegenwärtige Sammlung bewilligte. (Da der Bahnhof von Winterthur nicht vollendet und derjenige von Frauenfeld nur eine Modifikation des Weinfelder ist, so wurden diese beiden nicht aufgenommen.)

In einem Bericht an die Direction der erwähnten Eisenbahn sagt Müller:

«Eine jede Bahnlinie sollte in ihren Gebäulichkeiten einen veredelten Ausdruck der im Lande üblichen Bauweise enthalten; desshalb war es vor allem mein Bestreben, den verschiedenen Compositionen in ihrem Äussern einen nationalen Charakter zu verleihen. So wird neben der Befriedigung der praktischen Bedürfnisse — die allerdings stets zuerst im Auge behalten wurden — auch vortheilhaft auf die Wiederbelebung einer nationalen Bauweise im Volke hingewirkt. Denn nur zu oft vertauscht dieses mit unverständener Nachahmung städtischer Architektur seine früher mit Vorliebe gepflegte konstruktive und dauerhafte Bauart.»

«Auch scheint es mir nur auf diese Weise möglich, die Eisenbahnen mit unserer schweizerischen Natur in Harmonie zu bringen; wo aber dies nicht ist, wird keine Bahnstrecke den Reisenden ansprechen.»

\*) Johann Georg Müller aus dem Kanton St. Gallen. Geb. am 15. Sept. 1822; gest. in Wien am 2. Mai 1849. Dessen Biographie von Ernst Förster. 1851.

### Bahnwartshäuser I. Classe.

T A F. 1. Fig. 1 und 2.

Dieselben bestehen aus einer Stube *a* (12—13' lang, 9—19' breit), in welcher sich ein Ofen mit Kochrohr befindet; einer Geschirrkammer *b* (6 und 7') und einem Abtritte *c*. Diese Räumlichkeiten sind in ihrem Grundplan so anzuordnen, dass der Austritt des Bahnwartes aus der Geschirrkammer kommt, welche somit den Vorplatz der Stube bildet. Hiedurch wird letztere vor Kälte und Durchzug bewahrt. Stellt sich nun das Gebäude seiner Länge nach parallel mit der Bahn, so ist sein Ausgang bei *d*, kehrt es sich aber mit seiner Giebelseite gegen dieselbe, so ist die Thüre bei *e* anzuordnen. Im Garten *f* befindet sich ein Brunnen. Für diese Gebäude sind der einfachern Construction, als auch der geringern Kosten wegen bloss Giebeldächer anzuwenden mit ziemlich starkem Wasserschlag und Gesimsvorsprung. Balken- und Rafenköpfe sind unverkleidet zu lassen, sowie überhaupt bei diesen kleinsten und vielfältigsten Bauten der Bahnstrecke ungenirte, constructiv-malerische Mannigfaltigkeit einer Gleichförmigkeit vorzuziehen ist.

### Bahnwartshäuser II. Klasse.

T A F. 1. Fig. 3, 4, 5:

Diese dienen für verheirathete Bahnwärter und bestehen aus einer Stube *a* (15—11'); einer Küche *b* (15—8½'); einer Geschirrkammer *c* (14—7½'); einem Schlafzimmer unter dem Dache und einem kleinen Keller. Der Entwurf hiezu sucht durch ein gegen die Nordseite abfallendes Pultdach dem Gebäude gegen die Bahn ein grösseres Ansehen zu geben und zugleich unter der Dacherhöhung gegen Süd ein Schlafzimmer und eine Dachkammer zu gewinnen. *d* Abtritt; *e* Garten; *f* Hof mit Brunnen.

Werden die äussern Umfassungswände (was im obern Thurgau der Fall sein dürfte) aus Riegelfeldern erbaut, so sind Thür- und Fensterpfosten unverputzt zu lassen und in passender Oelfarbe anzustreichen.

### Stationshaus II. Ranges.

T A F. 2. Fig. 1 und 2.

- |                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| <i>a.</i> Vorplatz.                  | <i>g.</i> Bedecktes Trottoir.                 |
| <i>b.</i> Billet- und Gepäckbureau.  | <i>g'</i> . Unbedecktes Trottoir.             |
| <i>c.</i> Wartsaal.                  | <i>h.</i> Bedeckte Ausgänge.                  |
| <i>d.</i> Treppenhaus der Wohnung.   | <i>i.</i> Kleines Magazin für Geräthschaften. |
| <i>e.</i> Zimmer für den Bahnwärter. | <i>k.</i> Ladeplatz für Vieh und Früchte.     |
| <i>f.</i> Abtritt.                   | <i>l.</i> Abtritte für die Reisenden.         |

Die Riegel der äussern Umfassungswände müssen durchschnittlich aus 6—7" dicken Hölzern erstellt werden. Die Farben, die zu deren Anstrich zu wählen sind, dürfen verschieden sein; vornehmlich sollen sie roth oder grün gewählt werden. Die Verzierungen, die sich innert den Archivolten des Erdgeschosses befinden, sowie jene in den Brüstungen sind in Grisail. Die Kosten werden etwas geringer, wenn man (was indessen die Oertlichkeit bedingt) die gezeichnete Façade gegen die Bahn stellt, und diess ist sogar das Empfehlenswerthe. Alsdann fällt das Gitter, das sonst den Eingang von der Strasse schliessen müsste, sowie die fünf Glastüren auf der Bahnseite weg.

Nach dem Motiv des vorliegenden Entwurfes kann auf die mannigfaltigste Weise varirt und vereinfacht werden.

**Stationshaus I. Ranges.**

TAF. 3. Fig. 1, 2, 3.

- |  |   |
|--|---|
| <i>a.</i> Vorplatz.                    | <i>f.</i> Bahnwärterzimmer.                       |
| <i>b, c.</i> Billet- und Gepäckbureau. | <i>g.</i> Magazin.                                |
| <i>d.</i> Wartsaal.                    | <i>h.</i> Treppenhaus der Wohnung.                |
| <i>e.</i> Cabinet für die I. Klasse.   | <i>i, i'.</i> Bedecktes und unbedecktes Trottoir. |

Das vorliegende Stationsgebäude ist eines der grössten, welche auf der projektirten Linie zu erbauen sein dürften.

Die Anhängung der bedeckten Trottoirs an die Stationshäuser hat im Motive etwas Unschönes, was durch den Ueberbau einer kleinen Mittelpartie über die Mitte des bedeckten Trottoirs zu vermitteln gesucht wurde; — die Beachtung dieses Punktes bei der Ausführung dürfte für die gefällige Wirkung der Façaden gegen die Bahn von Wichtigkeit sein. Neben dem angegebenen Inhalt des Erdgeschosses befindet sich im obern Stocke Raum genug für die Wohnung des Bahnwärters und des Expeditors.

Die Nähe Zürich's veranlasst die äussern Umfassungsmauern dieses Gebäudes aus Mauerwerk, die Thür- und Fensterschambrolen der Aussenseiten aus gehauenen Steinen anzunehmen. Ebenso sind die Pfosten des bedeckten Trottoirs von Sandstein. Die vorkommenden Backsteinwölbungen sind aus unverputzt gelassenem Backstein.

**Bahnhof zu Weinfeldern.**

TAF. 4. Fig. 1, 2.

- |  |  |
|--|--|
| <i>a.</i> Platz und Anfahrt vor dem Bahnhof.   | <i>n.</i> Ausgang für die Ankommenden.   |
| <i>b.</i> Reserveplatz für spätere Ausdehnung.   | <i>o.</i> Trottoir für die Abgehenden.   |
| <i>c.</i> Offener Vorplatz.  | <i>p.</i> Trottoir der Ankommenden.  |
| <i>d.</i> Billetbureau.  | <i>q.</i> Wasserkrahnen.   |
| <i>e.</i> Gepäckbureau.  | <i>r.</i> Wasserreservoir.   |
| <i>f.</i> Wartzimmer der I. und II. Klasse.  | <i>s.</i> Stübchen.  |
| <i>g.</i> Wartsaal der III. Klasse.  | <i>t.</i> Waschhaus.   |
| <i>h.</i> Wohnung des Bahnhofverwalters etc. mit einem Entresol von gleicher Ausdehnung. | <i>u.</i> Holz- und Materialbehälter.  |
| <i>i.</i> Dienerzimmer.  | <i>v.</i> Zimmer für die Bahnhofsmannschaft. (Ob <i>u</i> und <i>v</i> Schlafkammern etc.) |
| <i>k.</i> Verbindungsgang.   | <i>w.</i> Holzmagazin.   |
| <i>l.</i> Treppe der Wohnungen.  | <i>x.</i> Güterschuppen.   |
| <i>m.</i> Abtritt.   | <i>y.</i> Einfahrt in den Hof.   |
|  | <i>z.</i> Abtritte für die Reisenden.  |

NB. Im obern Stock des Mittelbaues die Wohnung des Expeditors etc. mit einem Entresol für den Bahnwärter.

Die Anlage und Eintheilung des Dienstgebäudes (78' lang, 48' breit) zeigen Grund- und Aufriss. Die Umfassungsmauern sind aus verputzten Bruchsteinen, die innern Scheidewände aus Riegel zu erstellen. Sockel, Thür- und Fensterschambrolen, sowie die Ecklisenen des Äussern sind aus gehauenen Steinen; die Dachgesimse aus Holz mit mässig stark ausgeladenen Rafenköpfen.

Die Lichthöhe der Bahnhalle (von 150' Länge und 23' Breite) beträgt von oben der Spur bis unter den Streckbalken 19'. Da diese Dimension als Gesimshöhe für das Erdgeschoss

des Dienstgebäudes angenommen werden muss, so befinden sich ob den Räumen *h*, *d*, *e*, *f*, *i* und *k* Zwischenstockwerke, deren Fenster auf den Seiten des Gebäudes und unter der Lichthöhe der Bahnhofe angebracht sind, um die grossartigere Erscheinung der Hauptfaçade nicht zu beeinträchtigen.

Die Dachneigungen sind so angenommen, dass überall Ziegel eingedeckt werden können. Die Verzierungen in den Fensterbrüstungen der Vorderfaçade sind in Verputz. Die Vorhalle *c* ist durch ein eisernes Gitter abgeschlossen; der Verbindungsgang *k* durch eine Glathüre erleuchtet. Die Wohnungen haben ihren eigenen Ausgang bei dem Stiegenhaus *l*.

Die hölzerne Bahnhofe, deren leichte Pfosten auf Sockeln aus Sandsteinen stehen, geht nur über ein Geleise. Zur Erstellung des Querverbandes zwischen den einzelnen Pfosten sind die Büge, die sich unter der Langschwelle kreuzen, angeordnet; dieselben sind wiederum durch dickes gestemtes Täferwerk ausgefüllt, dessen Mittelpunkt durchbrochen ist, während die Ränder mit Schablonen in Oel gemacht sind. Dies ist die wesentlichste Dekoration der einfachen Bahnhofe. Sämmtliches Holzwerk, das gegen Aussen geht, hat einen Anstrich in Oel, aus tiefer Ockerfarbe mit dunkelbraunen Linien zur Garnierung der Ränder, zu erhalten.

Das Wasserreservoir ist ohne Wärmeapparat, doch in der Grösse gezeichnet, dass ein solcher später angebracht werden könnte, ohne das Gebäude vergrössern zu müssen. Seine Architektur ist gänzlich ohne alle Verzierung. Die Stufen der über die Rafen hinauftretenden Feuerwand sind mit gewöhnlichen Ziegeln gedeckt, ebenso die Pfosten der Einfriedigung. Dies ist bedeutend wohlfeiler, als Mauerdeckel und Sandstein und passt zu der einfach malerischen Architektur des Ganzen in der Farbe besser.

Das Magazin-Gebäude ist in Riegelwand ausgeführt, während sein oberer Theil — das zu den Wohnungen nöthige Waschhaus mit Holzbehälter — sich in gleicher Architektur dem auf der andern Seite liegenden Wasserreservoir gegenüberstellt.

In der ganzen Composition wurde eine freie, malerisch wirksame und mit dem Baucharakter des Städtchens Weinfelden übereinstimmende Architektur erstrebt.

## Skizze zu einem kleinen Schlosse

bei Lindau am Bodensee.

Von

J. C. HUNZLER, Architekt in St. Gallen.

TAF. 5, 6 und 7.

Taf. 5. Vordere Ansicht des Gebäudes;

Taf. 6. Seiten-Ansicht desselben;

Taf. 7. Grundpläne des Erdgeschosses und des ersten Stockes.

Zu diesem Projekte wurde dem Architekten vom Besitzer des Gutes Allwind folgendes Programm gegeben:

a. Kellergeschoss.

1) Ein Fleisch- und Milchkeller. 2) Ein Weinkeller. 3) Ein Gemüse- und Obstkeller.

4) Eine Waschküche (unter der Küche).