

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 75/76 (1920)
Heft: 23

Wettbewerbe

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

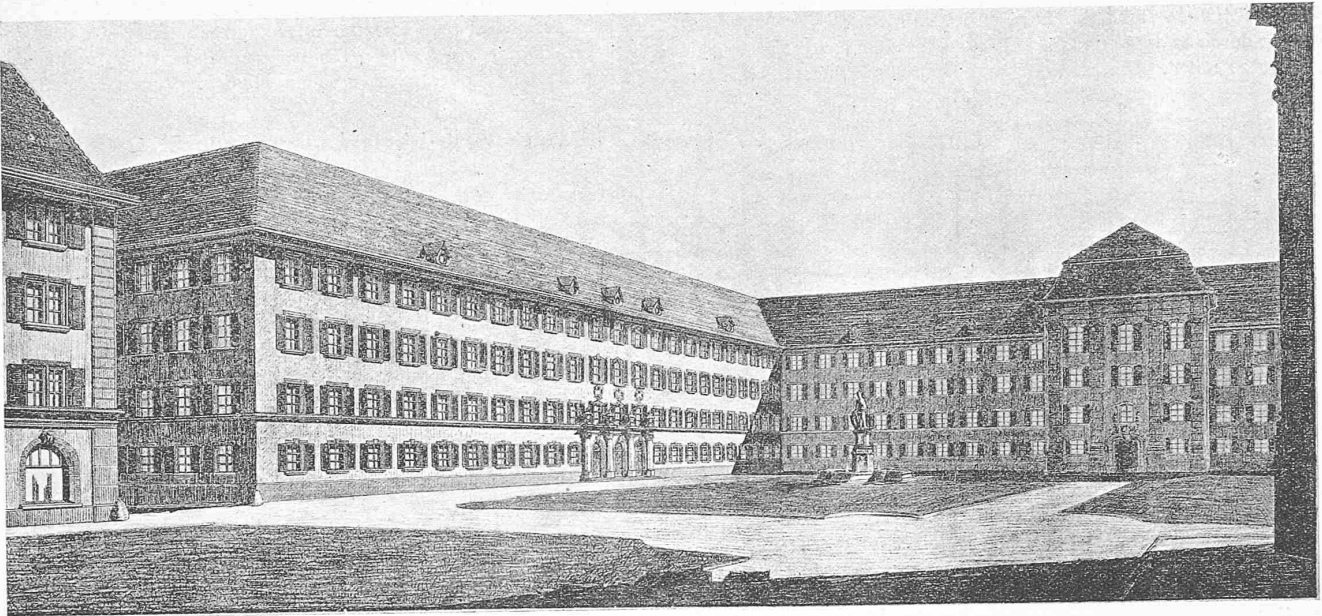
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

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: 06.02.2025

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



Entwurf Nr. 3 (Prämie 8000 Fr.). — Verfasser *Ernst Fehr*, Architekt in St. Gallen. — Perspektive des „Zeughausflügels“ vom Klosterhof aus.

Ideen-Wettbewerb für die Erweiterung der Regierungsgebäulichkeiten in St. Gallen.

Die den Architekten hier gestellte Aufgabe der endgültigen architektonischen Umgestaltung der sogen. Pfalz, des ursprünglichen Areals des Klosters St. Gallen, betrifft zwei Teile: einerseits den nördlichen Abschluss des Klosterhofs im rechtwinkligen Anschluss an das bestehende Regierungsgebäude („Neue Pfalz“), anstelle des gegenwärtigen Zeughauses, andererseits den Ausbau des dreieckigen Platzes östlich der Neuen Pfalz, der von dieser gegen die Moosbrückstrasse (ehemals das Flüsschen Steinach) ziemlich steil abfällt. Der Bauakt an dem durch die bekannte Stiftskirche monumental beherrschten Klosterhof ist zur Aufnahme von Verwaltungsräumen und Gerichtssälen bestimmt, die Bauteile am Osthof zur Beherbergung von Staatsanwaltschaft, Polizei, Untersuchungsgefängnis u. dgl., also für der „Oeffentlichkeit“ weniger zugängliche Lokale. Die Projektierung dieses Ostbaues war ausser durch die Ungunst der Baustelle nach Form und Gefällsverhältnissen weiterhin erschwert durch das zu erhaltende und dem neuen Baukörper einzuverleibende „Karlstor“, den alten Ostausgang des ehemals für sich umwallten Klosterareals. Das Karlstor ist für den heutigen Verkehr bedeutungslos; dieser verläuft vielmehr in der Richtung vom Durchgang des bestehenden Regierungsgebäudes nach Nordosten zum „Speisertor“.

Wir beginnen die übliche Wiedergabe des Wettbewerbsergebnisses mit der Darstellung des vom Preisgericht als relativ beste Lösung bezeichneten Entwurfs Nr. 3, unter Beifügung des Gutachtens in seinen Hauptteilen.

Aus dem Bericht des Preisgerichtes.

Das Preisgericht trat am 6. April 1920 in der Turnhalle der Kantonschule in St. Gallen vollzählig zusammen, wo folgende, rechtzeitig eingegangene 15 Projekte übersichtlich aufgehängt waren:

1. „Platzwand und Unterordnung“, 2. „Gotzbert“, 3. „Müller-Friedberg“, 4. „Domhof“, 5. „Weite Räume“, 6. „Hof“, 7. „Staat“, 8. „Piazza“, 9. „Sphinx“, 10. „Abtei“, 11. „Ueberlieferung“, 12. „Ferdinand Beer“, 13. „Staat und Kirche“, 14. „Kapitol“, 15. „Speisertor-Klosterhof-Axe“.

Bei Projekt Nr. 11 fehlt das im Programm verlangte Fassaden-Detail. Bei Projekt Nr. 14 sind die Fassaden gegen den östlichen Hof und die Moosbrückstrasse nicht dargestellt. Im übrigen sind die Projekte vollständig.

Die Vorprüfung hinsichtlich der Erfüllung des Raumprogramms, die vom Kantonsbauamt sorgfältig durchgeführt worden ist, ergab,

dass bei mehreren Projekten einzelne Räume unter dem vorgeschriebenen Flächenmass bleiben, bei einzelnen Entwürfen sogar gewisse Räume fehlen. Dies ist aber nirgends in einem solchen Masse der Fall, dass deswegen ein Ausschliessen von der Beurteilung gerechtfertigt wäre. Auch die Projekte Nr. 11 und 14 wurden von der Beurteilung nicht ausgeschlossen, immerhin in der Meinung, dass dann zu entscheiden sei, ob eine Prämierung derselben trotz der formellen Mängel stattfinden dürfe, wenn sie allenfalls hierfür in Frage kommen sollten.

Eine erste gemeinschaftliche Besichtigung der Entwürfe diente nur zur Orientierung und wurde vorgenommen, ohne auf eine Kritik derselben einzutreten. Nachher wurde in gemeinschaftlicher Beratung festgestellt, dass sich die Aufgabe und die Beurteilung ihrer Lösungen in folgende Hauptteile zerlegen lassen:

1. *Die Verkehrsleitung*, besonders die fahrbaren Hauptverkehrswege.
2. *Der Klosterhof*: Seine Einteilung und Flächenbehandlung.
3. *Der Osthof*: Seine Niveauverhältnisse und Verkehrsrichtungen und die daraus folgende Auffassung über seine Durchbildung als streng symmetrischer oder frei ausgestalteter Hof.
4. *Der Zeughausflügel*: Seine Bedeutung für den Klosterhof, seine Bedeutung an der Einmündung der Marktgasse, seine Bedeutung gegenüber der St. Laurenzenkirche.
5. *Die Bauten am Osthof*: Ihre Bedeutung als östlicher Abschluss der ganzen Pfalz, ihre Beziehung zum Karlstor und zur neuen Pfalz.

Um sich über diese Hauptfragen ein Urteil bilden zu können, wurde ein Augenschein vorgenommen, wobei eingehende Betrachtungen von folgenden Standpunkten aus gemacht wurden: a) vom Standpunkte der verlangten Perspektive; b) vom Durchgang durch die neue Pfalz; c) von der Südwestecke der St. Laurenzenkirche; d) von der Moosbrückstrasse; e) vom Harfenberg; f) von der Linsebühlstrasse. Dabei kam das Preisgericht zu den nachfolgend festgelegten Ansichten, die für die Beurteilung der Projekte immerhin nur massgebend sein dürfen, sofern nicht andere Auffassungen durch die dargebotenen Lösungen überzeugend wirken.

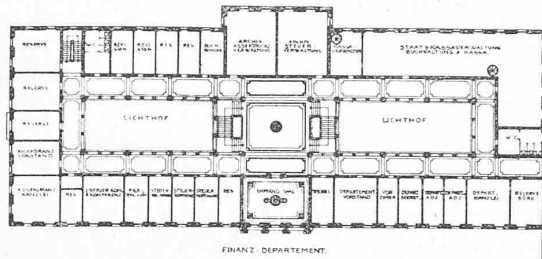
1. *Verkehrsleitung*: Die drei Hauptverkehrswege (fahrbar) vom Klosterhof sind ganz gegeben. Sie verlaufen a) vom Westteile der Stadt nördlich der Kathedrale entlang, b) vom Nordteile der Stadt durch die Marktgasse und c) vom Ostteile der Stadt vom Speisertor her durch den Mittelbau der neuen Pfalz.

Die Zugänge von der Kugelgasse und der Moosbrücke sind sekundärer Natur. Eine Durchführung der Zeughausgasse in die Moosbrückstrasse ist aus Verkehrsgründen durchaus nicht nötig. Sie würde nur städtebauliche Nachteile und voraussichtlich auch schlechte Gefällsverhältnisse ergeben.

2. Die Platzausbildung im Klosterhof: Infolge der verschiedenen schrägen Verkehrsrichtungen ist es nicht möglich, die Platzfläche durch Strassen und Rasenflächen in ästhetisch befriedigender Weise zu teilen. Die beste Wirkung kann durch Pflasterung, event.

der Dachflächen und horizontale Durchführung der Firstlinie im Anschluss an die neue Pfalz ist unbedingt geboten.

5. Bauten am Osthof: Südlich der alten Pfalz sollte der jetzige Bestand unverändert erhalten bleiben. Vom runden Turm



kombiniert mit Granitplattenbelag, erreicht werden. Eine räumliche Gliederung des Platzes ist mit einem Brunnen oder Denkmal zu suchen, dessen Stellung durch das Bauprojekt für den Zeughausflügel bestimmt wird. Bäume sollten im Klosterhof nicht gepflanzt werden.

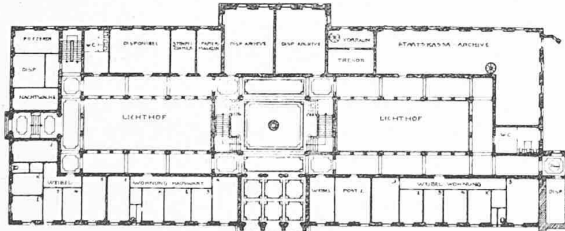
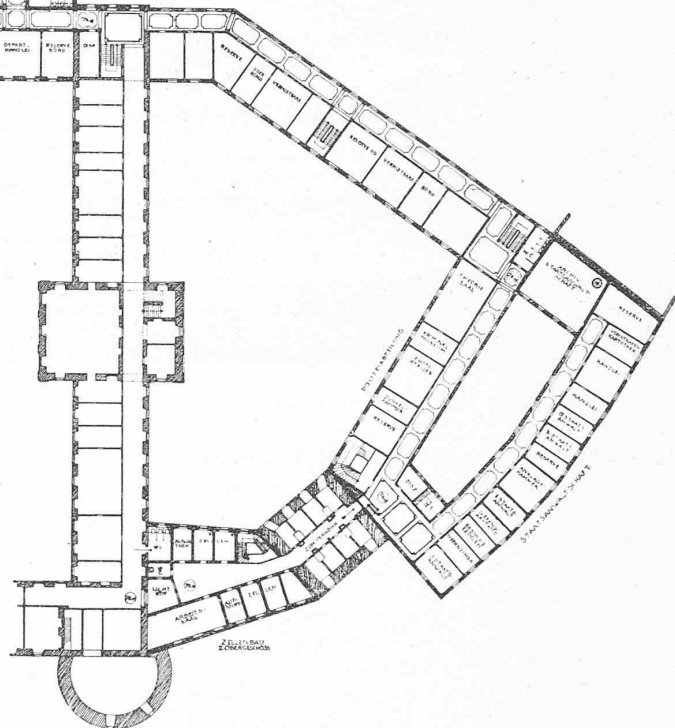
3. Der Osthof: Die schlanke Durchführung des Verkehrs vom Mittelbau der neuen Pfalz zum Speisertor und die daraus sich ergebenden Gefällsverhältnisse schliessen eine streng symmetrische Ausbildung dieses Hofes aus, was übrigens für die Kontrastwirkung zum Klosterhof nur zu begrüssen ist. Die neuen Hofwände ergeben sich von selbst durch ungezwungene Anlehnung der Bauten an die Zeughausgasse und die Moosbrückstrasse. Durch gut gewählte Stellung eines Brunnens oder Anpflanzung von 1 oder 2 Bäumen kann die Wirkung des Hofes bedeutend gesteigert werden.

4. Der Zeughausflügel (Neubau anstelle des jetzigen Zeughauses) kann in gleicher Höhe wie die neue Pfalz ausgeführt werden, ohne dass dadurch ein Erhöhen der alten Pfalz bedingt wird. Er bietet dann, von der Durchfahrt der neuen Pfalz aus gesehen, ein gutes Gegengewicht zu der Baumasse der Kathedrale, und

Wettbewerb Regierungsgebäude St. Gallen.

Entwurf Nr. 3 (Prämie 8000 Fr.).

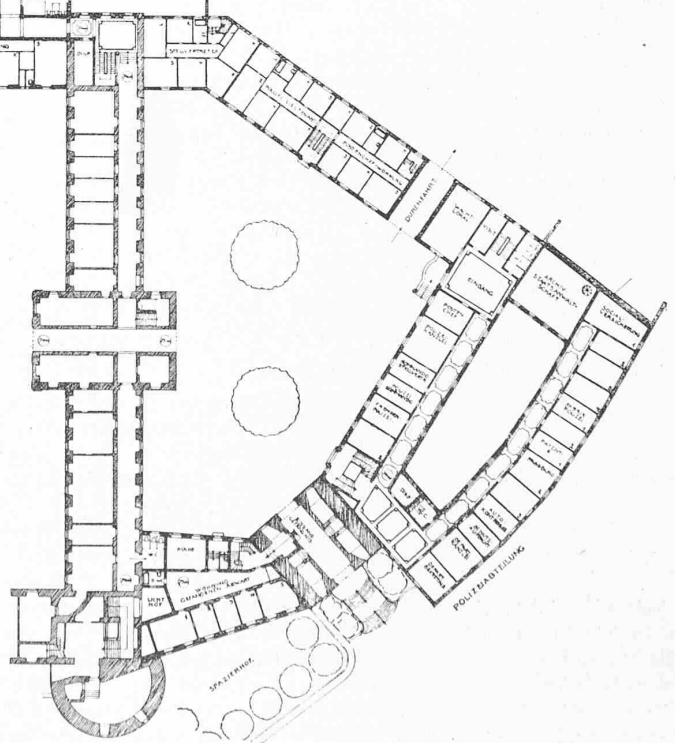
Verfasser: Architekt Ernst Fehr in St. Gallen.

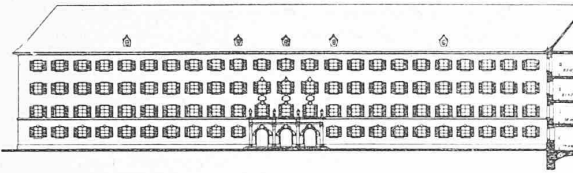


Grundrisse vom Erdgeschoss und I. Stock.

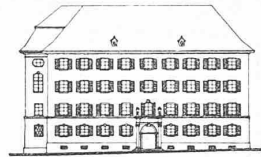
Masstab 1:1000.

vom Nord- und Westzugang zum Klosterhofe wird er fast nirgends mit der alten Pfalz zusammen gesehen, sodass die verschiedene Höhe nicht störend wirkt. Die alte Pfalz darf unter keinen Umständen erhöht werden, weil dadurch die Wirkung der Ostfassade der Kathedrale sehr beeinträchtigt, der Klosterhof schattiger und das schöne Bild von der Moosbrückstrasse aus vernichtet würde. Die Ausführung des Zeughausflügels mit Erdgeschoss und drei Obergeschossen ist auch im Interesse einer guten Ausnützung des Bauplatzes geboten. Die Westflucht darf nicht hinter die dortige Baulinie gestellt werden, da eher eine Verschmälerung als eine Verbreiterung der Marktgasse-Einmündung erwünscht ist. Das Abschliessen gegen die Marktgasse durch Arkaden oder portalartige Bauteile ist weder aus praktischen, noch ästhetischen Gründen wünschenswert. Der Blick von der Marktgasse zum Klosterurm ist jetzt sehr schön und soll weder verbaut noch durch Bäume verdeckt werden. Gegen die Zeughausgasse ist eine geschlossene Bauanlage einer offenen, mit Flügelbauten, vorzuziehen. Die Zugänge für das Publikum werden am zweckmässigsten nur vom Klosterhofe und der Marktgasse her angelegt. Ruhige Ausbildung





Fassade gegen den Klosterhof. — 1 : 1000.



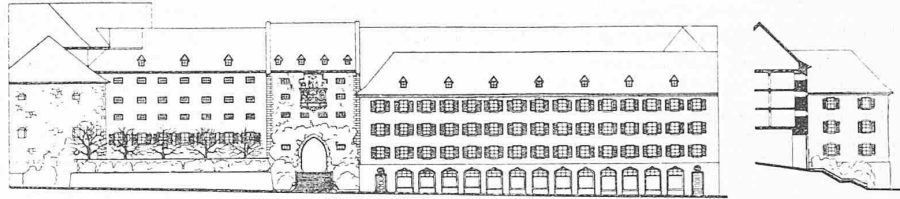
Fassade gegen die Marktgasse.



Querschnitt.

bis zum Karlstor wird als südliche Baulinie am besten die jetzige Flucht der dortigen Bauten beibehalten (abgesehen von dem vorspringenden niedrigen Hause, das allenfalls entfernt werden kann). Das Kriminalgebäude sollte bestehen bleiben und ein eventuelles Vorrücken bis an den Rand der Moosbrückstrasse erst östlich desselben erfolgen. Die anschliessenden Bauten müssen mit ihrem Gesims und Dachfirst unter der Höhe des Karlstors bleiben, da sie sonst von der Moosbrückstrasse aus zu hoch werden und unschön überschneiden.

Für die Vorschläge zur Umgestaltung der Kinderkapelle und der anschliessenden Bauten sind im Programm so wenig Angaben gemacht worden, dass diese bei der Beurteilung der Projekte keine wesentliche Rolle spielen dürfen. Es ist vollständig klar, dass dort stets ein relativ kleiner Baublock entstehen kann und die

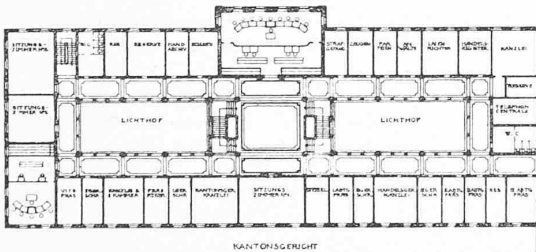
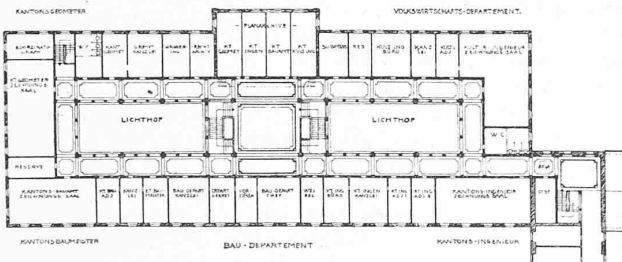


Fassade an der Moosbrückstrasse mit „Karlstor“ und Querschnitt durch dieses. — 1 : 1000.

Zu den verbleibenden zehn Entwürfen ist folgendes zu bemerken: (Wir beschränken uns hier unserer Uebung gemäss auf die Wiedergabe der Beurteilung der fünf mit Preisen ausgezeichneten Entwürfe. Red.)

Nr. 3: Die Verkehrsleitung ist gut; der Zugang vom Speisertor dürfte etwas mehr östlich verschoben werden. — Die Flächenteilung des Klosterhofes ist den Verkehrsrichtungen nicht angepasst. Der Brunnen vor dem Kircheneingange würde störend wirken. — Der Osthof ist mit gutem Verständnis behandelt. — Die Gesamtdisposition und Einzeldurchbildung des Zeughausflügels ist gut, die Doppeltreppenanlage zu luxuriös. — Die Bauten am Osthofe sind praktisch und natürlich ausgebildet mit schlichter und guter Architektur. Das Vorrücken an den Rand der Moosbrückstrasse würde in Rücksicht auf das Karlstor besser erst östlich des Kriminal-Gebäudes erfolgen. Die Einschaltung eines zweiten kleinen Hofes muss als besonders glückliche Idee bezeichnet werden. — Kubik-Inhalt 66 000 m³.

(Schluss folgt.)



Grundrisse vom II. und III. Stock. — 1 : 1000.

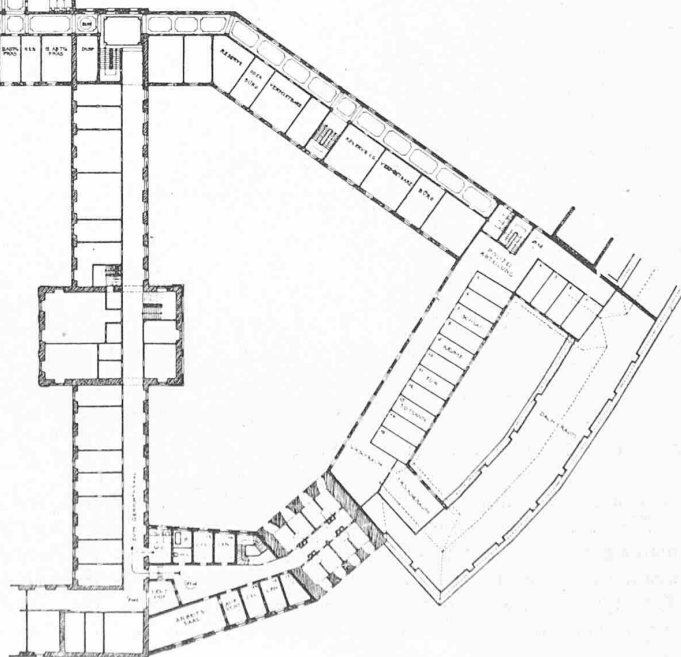
Bürgerhäuser an der Gallusstrasse, sowie das Kaufmännische Direktorium und das Stadthaus erhalten bleiben müssen. Es kann deshalb keine Rede davon sein, dass etwa der Zeughausflügel mit einem Pendant von der Kinderkapelle gegen Westen zu einer zukünftigen monumentalen Nordwand des Klosterhofes mit der Marktgasse als Mittel-Axe gemacht werden kann. Projekte, die die Ausbildung des Zeughausflügels auf eine solche Zukunftsidee zugeschnitten haben, sind in ihrem Grundgedanken verfehlt, weil sie sich nie verwirklichen lassen.

*

Nach diesen Erwägungen wurden in einem ersten Rundgange die Projekte Nr. 9 und 11 als in allen Teilen mangelhafte Arbeiten ausgeschieden. Bei einem zweiten Rundgange wurden wegen Mängeln in vielen von den vorerwähnten Hauptpunkten und besonders wegen mangelhafter Projektierung des Zeughausflügels die Entwürfe Nr. 2, 6 und 7 eliminiert.

Micellanea.

Eidg. Technische Hochschule. Diplomerteilung. Der Schweizerische Schulrat hat nachfolgenden, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Studierenden der Eidg. Techn. Hochschule auf Grund der abgelegten Prüfungen das Diplom erteilt:



dies eine dauernde Ueberlastung um 10% und eine kurzzeitige um 25% garantiert. Der Wirkungsgrad des mit 83,3 Uml/min arbeitenden Generators wurde bei Vollast und $\cos \varphi = 0,7$ zu 92,5%, bei $\frac{3}{4}$ Last zu 91,5% und bei $\frac{1}{2}$ Last zu 89% garantiert. Bei diesen Garantiezahlen ist jedoch mit einer Ueberschreitung des Wirkungsgrades um 1 bis 2% zu rechnen. Die charakteristischen Kurven des Generators gehen aus Abbildung 119 hervor.

(Forts. folgt.)

Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1919.

(Schluss von Seite 246.)

Rollmaterial.

Wegen der hohen Preise macht sich in bezug auf Ergänzungen und Neuanschaffungen im allgemeinen starke Zurückhaltung geltend. Einzig bezüglich der Beschaffung elektrischer Lokomotiven für die zu elektrifizierenden Linien trifft dies nicht zu. Von den Bundesbahnen wurden im Laufe des Jahres 32 Stück bestellt, und zwar an Einphasenwechselstromlokomotiven 13 Güterzuglokomotiven der Bauart 1C + C1 bei der Maschinenfabrik Oerlikon, 6 Schnellzuglokomotiven 1B + B1 und 1 Lokomotive 1B1 + 1B1 und 4 Lokomotiven 2C1 bei Brown Boveri & Cie. in Baden, 6 Schnellzuglokomotiven 1B1 + B1 bei den Ateliers de Sécheron in Genf, sowie zwei Drehstromlokomotiven für die Strecke Sitten-Iselle bei Brown Boveri & Cie., je in Gemeinschaft mit der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur. Auch die Lötschbergbahn hat 14 elektrische Lokomotiven für die erwähnten Linien der Bernischen Dekretsbahnen, und zwar je sieben Stück 1B + B1 an die MFO und an BBC in Auftrag gegeben.

Der Mangel an normalspurigen Güterwagen machte sich zeitweise noch immer etwas fühlbar. Im Bau von privaten Güterwagen (Kessel-, Fass- und sonstigen Wagen) ist noch kein Rückgang zu verzeichnen; es waren 53 Vorlagen und 48 Indienstsetzungen zu behandeln gegenüber 33 bzw. 36 im Vorjahre.

Der Bestand an Spezialfahrzeugen zum Transport von Normalspurwagen auf Schmalspurbahnen hat wieder etwas zugenommen und beträgt am Ende des Jahres 96 Rollwagen und 36 Paar Rollböcke gegenüber 92 bzw. 36 im Vorjahre.

Auch im Berichtsjahre fanden noch Verkäufe von Dampf-Lokomotiven in das Ausland statt, was bei der weiter fortschreitenden Elektrifizierung wohl verständlich ist und übrigens nur in dem Masse gestattet wird, das in jedem Falle zulässig erscheint.

Bezüglich Verbesserungen am Rollmaterial ist zu erwähnen, dass auf Ende des Jahres 732 oder 52,3% aller Dampflokomotiven mit Rauchverminderungseinrichtungen ausgerüstet waren gegenüber 733 oder 51,8% im Vorjahre und mit Dampfüberhitzung 376 oder 26,4% gegenüber 373 oder 26,0% im Vorjahre.

Ueber den Stand der elektrischen Beleuchtung in den Personenwagen bei den normalspurigen Bahnen gibt nachstehende Zusammenstellung Auskunft:

Petrolbeleuchtung	122 Wagen	oder 3,19%	(3,82%)	
Gasbeleuchtung	94	"	2,46%	(2,78%)
Elektr. Beleuchtung	3610	"	94,35%	(93,5%)

Die Bemühungen des Departements, die Bahnen auch zum Ersatz der Lokomotiv-Petrollaternen zu veranlassen, ergaben noch keine nennenswerten Erfolge.

Auch bezüglich der Einführung der elektrischen Zugheizung auf den normalspurigen Bahnen hat das Berichtsjahr keinen merklichen Fortschritt gebracht; die Angelegenheit befindet sich noch im Studium.

Auf der Lötschbergbahn haben die mit elektrischen Lokomotiven der Bundesbahnen vorgenommenen Versuche die Möglichkeit der elektrischen Bremsung, verbunden mit Stromrückgewinnung, bewiesen.¹⁾

Die Ausrüstung der Trambahnmotorwagen mit selbsttätigen Schutzvorrichtungen neuer Bauart (mit Taster und Fanggitter) gegen das Ueberfahren von Personen und die Verbesserung dieser Apparate macht Fortschritte. Auf Ende des Berichtsjahres waren 281 oder 28,3% aller Trambahnmotorwagen mit solchen Schutzvorrichtungen ausgerüstet (im Vorjahre 23,5%).

¹⁾ Vergl. Band LXXIV, S. 84 (16. August 1919).

Bei elektrischen Schmalspurbahnen mit Adhäsionsbetrieb waren auf Ende 1919 mit elektromagnetischen Schienenbremsen ausgerüstet: 7 oder 10,1% aller Lokomotiven, 522 oder 39,7% aller Motorwagen, 10 oder 1,26% aller Anhängewagen. Auch bezüglich der Einführung dieser Sicherheitsvorrichtung, die bei Strassenbahnen nur bei mehr als 60‰ Gefälle auf Ueberlandstrecken und mehr als 50‰ Gefälle auf städtischen Strecken verlangt wird, ist ein Fortschritt zu verzeichnen.

Die selbsttätig wirkende Wagenkupplung wurde im Berichtsjahre von drei weiteren Strassenbahnen eingeführt und findet sich nun bei zwölf Bahnen vor.

An Materialschäden sind dem Departement zur Kenntnis gebracht worden: Lokomotiv- und Motorwagenschäden 150 bei den Bundesbahnen, 375 bei den übrigen Bahnen; ferner 1472 Kuppelungsbrüche gegen 2093 im Vorjahre, 17 Radreifenbrüche und 46 Achsenbrüche.

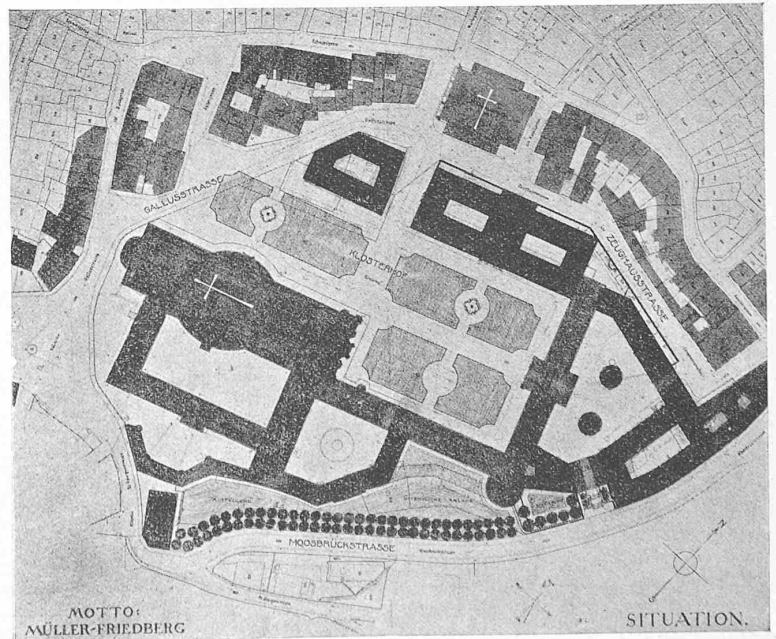
Für die Ausbesserung oder den Ersatz von kupfernen Feuerbüchsteilen wird immer Eisen verwendet, jedoch schon in vermindertem Masse, da Kupfer wieder etwas leichter erhältlich ist. Das Departement hat über die Erfahrungen, die mit den eingebauten eisernen Ersatzteilen gemacht wurden, Erhebungen angestellt, die jedoch noch nicht zum Abschluss gebracht werden konnten.

Die im Frühjahr in beträchtlichem Umfang aufgenommene Holzfeuerung auf den Lokomotiven musste während der trockenen Jahreszeit wegen der Feuersgefahr eingestellt werden, da trotz aller Bemühungen ein sicheres Mittel zur Verhütung des Funkenwurfes nicht gefunden wurde.

Bauausgaben.

Die im Laufe des Berichtsjahres durchgeführte Prüfung der Baurechnungen für das Vorjahr 1918 ergab einen Zuwachs an Bauwert von 62,5 Mill. Fr. gegenüber 23,5 Mill. Fr. im Jahre 1917, 34,5 Mill. Fr. im Jahre 1916 und 78,0 Mill. Fr. im Jahre 1915. Dabei entfallen 61,8 Mill. Fr. auf die Bundesbahnen (davon der Hauptteil für die Elektrifizierung), 6,7 Mill. Fr. auf die Schmalspurbahnen, 2,6 Mill. Fr. auf Trambahnen und 142 000 Fr. auf Drahtseilbahnen, während die privaten Normalbahnen infolge des Verkaufes der Tösstal- und der Wald-Rüti-Bahn an den Bund mit einer Abnahme der Baukosten von 8,8 Mill. Fr., die Zahnradbahnen mit einer solchen von 51 000 Fr. in der Aufzählung figurieren.

Als gesamte bis Ende 1918 für das schweizerische Eisenbahnnetz gemachte Ausgaben werden angegeben: für die Bundesbahnen 1587 Mill. Fr., für die andern Normalspurbahnen 325,5 Mill. Fr., für die Schmalspurbahnen 326 Mill. Fr., für die Zahnradbahnen 51,6 Mill. Fr., für die Trambahnen 91,5 Mill. Fr. und für die Drahtseilbahnen 29 Mill. Fr., zusammen rund 2411 Mill. Fr. gegenüber 2348 Mill. Fr. zu Ende 1917.



Entwurf Nr. 3 (Prämie 8000 Fr.). — Arch. Ernst Fehr in St. Gallen. — Situationsplan 1:3000.