

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 65/66 (1915)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Die neue Hauptpost in St. Gallen: Architekten Pflughard & Häfeli, Zürich und St. Gallen  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-32264>

### **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:** 01.04.2025

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

von Wirbeln erkannt wurde, hat man erst in letzter Zeit diesen Erscheinungen besondere Beachtung geschenkt. Den Gesetzen der tausendfältigen Bewegungserscheinungen streng nachzuforschen, ist jetzt nicht an der Zeit, ganz abgesehen davon, dass die hierfür notwendigen besonders empfindlichen Mess-Instrumente vorerst noch erfunden werden müssen.

Dennoch würde es sich empfehlen, um in Zukunft z. B. das Spiegelgefälle von Kanälen noch etwas vermindern zu können, die Beziehungen zwischen Profilform und innerer Wasserbewegung weiter zu untersuchen, und damit die Frage nach dem hydraulisch günstigsten Profil unter spezieller Mithinwirkung des Wirbeleinflusses aufzurollen. Weitere Untersuchungen, aufbauend auf der von Rümelin angewandten Methode, dürften in absehbarer Zeit, wenn auch nicht das Urgesetz des Fließens, so doch andere, für die Praxis wertvolle Resultate zeitigen. Es scheint u. a. nicht ausgeschlossen, dass die Erforschung der stossweisen Wirkung vielgliedriger Wirbel befruchtend auf die Theorie der Geschlebebewegung zu wirken vermöchte.

### Die neue Hauptpost in St. Gallen.

Architekten *Pfleghard & Häfeli*, Zürich und St. Gallen.

(Schluss von Seite 7, mit Tafeln 5 bis 8.)

Der Öffentlichkeit zugänglich sind sozusagen nur Schalterhalle und Schlossfächerhalle, ferner die im Erdgeschoss des Turms untergebrachte Telegramm-Aufgabe; hier und bei den Schlossfächern befinden sich auch Telephonzellen für Fern- und Stadtverkehr (Erdgeschoss-Grundriss Abbildung 5). Vornehmheit und Gediegenheit in Material, Farbe und Form gepaart mit sorgfältiger Anpassung aller, auch der kleinsten Einzelheiten an ihren technischen Zweck,

All das in möglicher Einfachheit und Solidität, sind das Charakteristische dieser Schalterhallen (Tafel 5). Das ist Werkbundarbeit, in bestem Sinn moderne Architektur. Nichts ist spielerisch und kleinsüßig, nichts gequält oder gesucht, alles, wie es einem modernen Geschäftshaus geziemt, ernsthaftem Gebrauch bestimmt und dabei doch von hoher Schönheit, beinahe Festlichkeit. Unverwundliche Castione-Granitplatten, hell

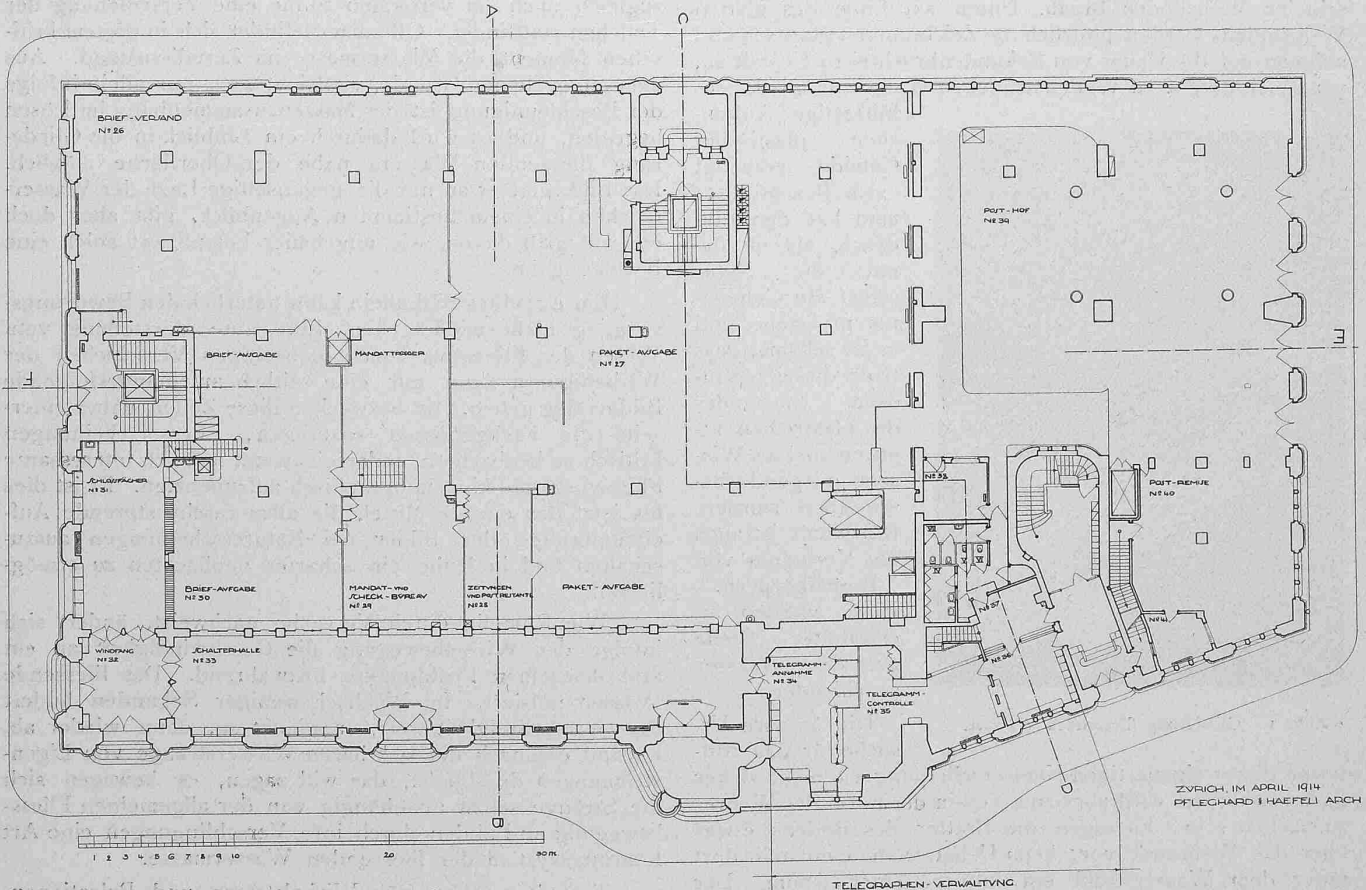


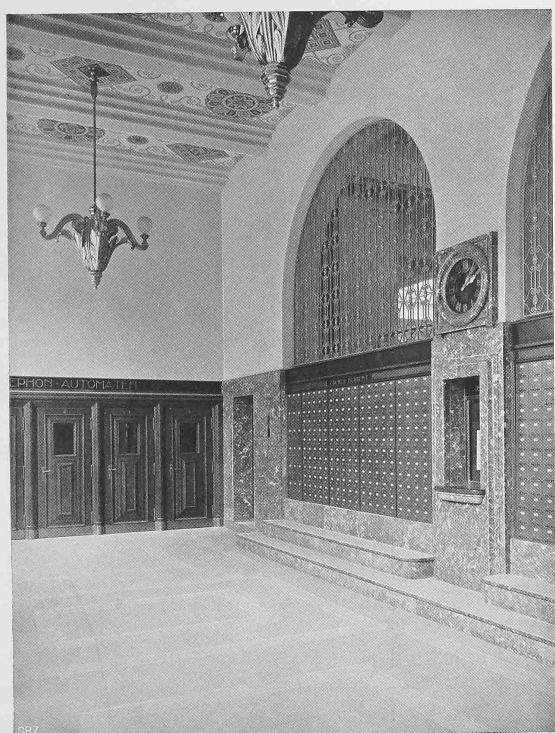
Abb. 5 (unten) Erdgeschoss-Grundriss und Abb. 6 (oben) Querschnitt A-B. — Masstab 1:450. — Nach Originalzeichnungen der Architekten.



SBZ

DIE SCHALTERHALLE DER NEUEN HAUPTPOST IN ST. GALLEN

ARCHITEKTEN PFLEGHARD & HÄFELI, ZÜRICH



SCHLOSSFÄCHER UND TELEPHON-KABINEN



WINDFANG AM NÖRDLICHEN HAUPTINGANG

DIE NEUE HAUPTPOST IN ST. GALLEN — ARCHITEKTEN PFLEGHARD & HÄFELI, ZÜRICH



WESTLICHES ENDE DER SCHALTERHALLE



TELEGRAMM-AUFGABE-SCHALTER

DIE NEUE HAUPTPOST IN ST. GALLEN — ARCHITEKTEN PFLEGHARD & HÄFELI, ZÜRICH



DIE NEUE HAUPTPOST IN ST. GALLEN  
ARCH. PFLEGHARD & HÄFELI, ZÜRICH  
MITTLERES PORTAL DER SCHALTERHALLE

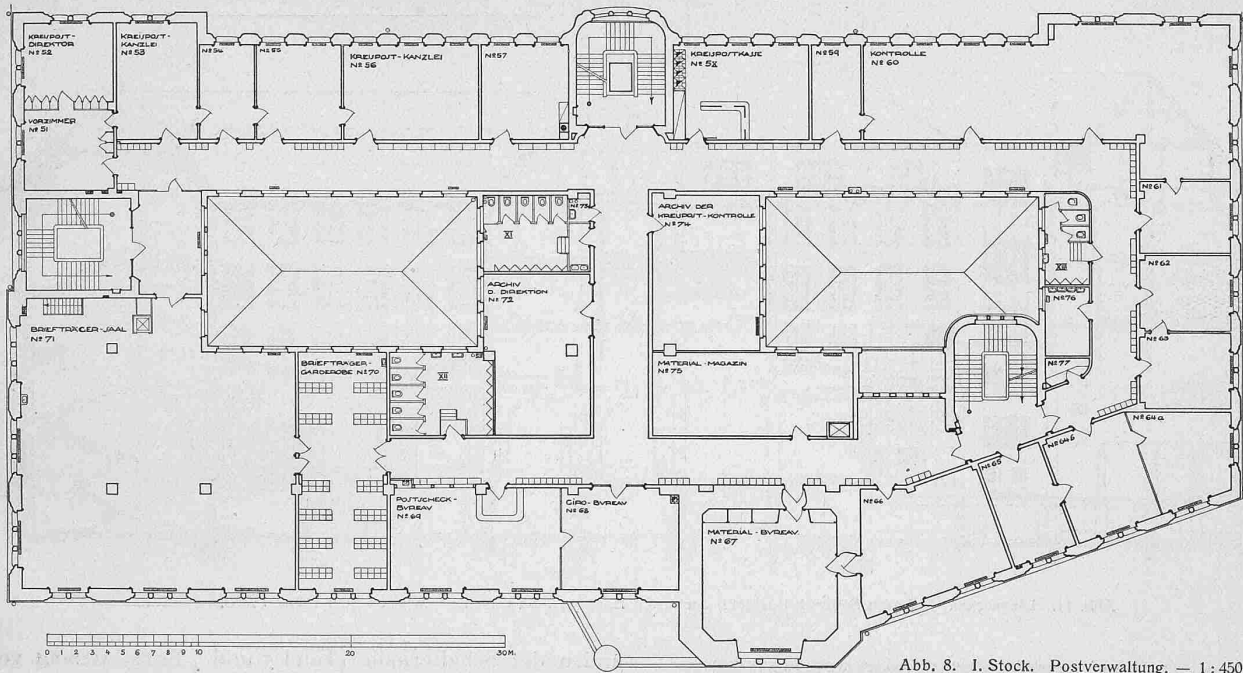


Abb. 8. I. Stock. Postverwaltung. — 1 : 450.

und dunkel, bedecken den Boden; mit Walliser Marmor „Gris suisse“ als dauerhaftem Flächenschutz sind die Wände verkleidet. Darüber heben sich von den lichtgrau getünchten Mauern die Bronze-Leuchter effektiv ab, wie es dem Lichtträger gebührt. An der Decke entstand durch die unverhüllt gezeigte Eisenbeton-Konstruktion eine Kassetierung, deren Felder der Lenzburger Maler Hans Walty (zur Zeit in Leipzig) in grau-weiss-blauer Ornamentik mit wenig, plastisch aufgesetztem Gold geschickt und flott

lierten Schriften in vergoldeter Bronze. Noch sei auf etwas aufmerksam gemacht. Zur Verhütung von Zugluft in den Schalteröffnungen sind die darüber aufsteigenden Bogenleibungen in Schalter- und Schlossfächerhallen offen, aber mit Rücksicht auf die Raumwirkung durch feingemustertes Gitterwerk abgeschlossen. Das Auge empfindet diese Abschlüsse mit ihrer diskreten Vergoldung fast als brokatbespannte Wand; wieder ein Beispiel, wie für den praktischen Zweck eine künstlerische Form ge-

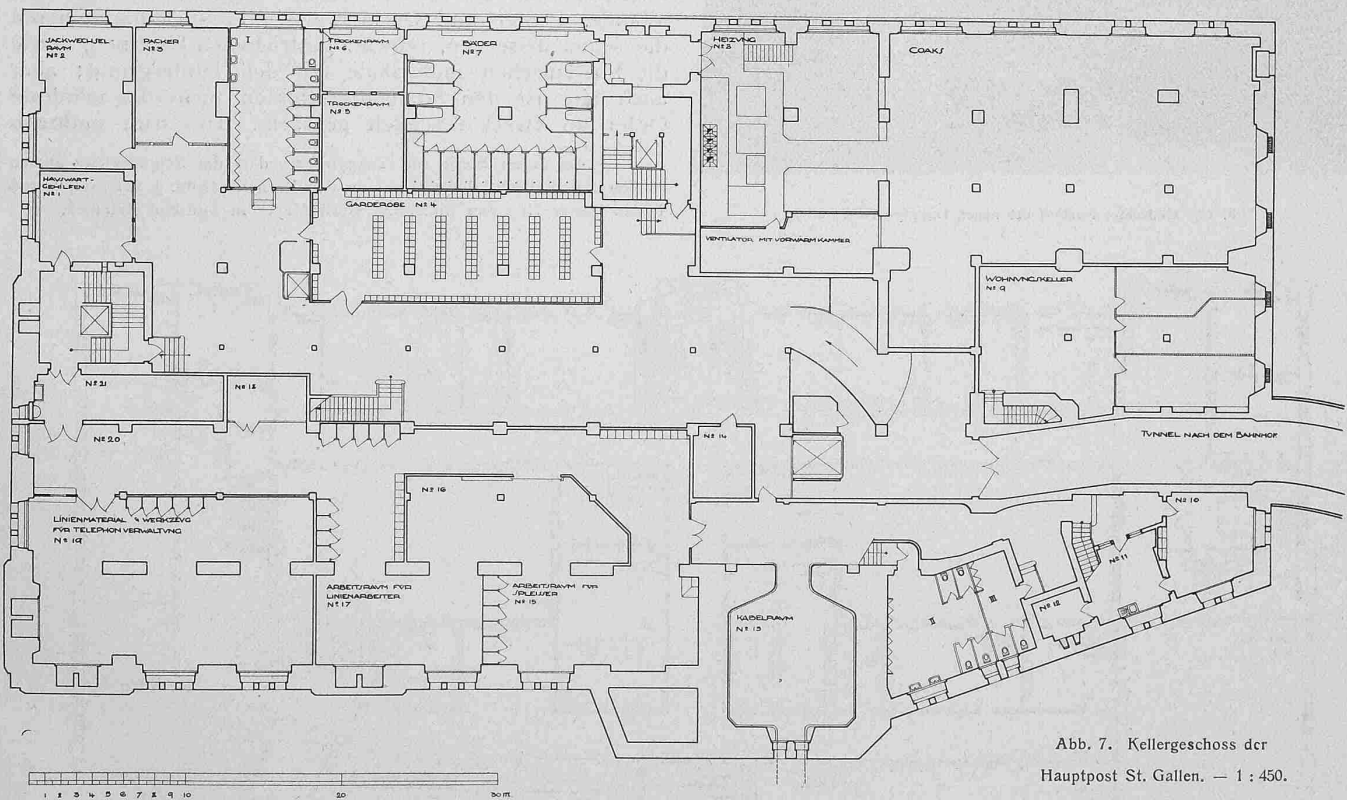


Abb. 7. Kellergeschoss der Hauptpost St. Gallen. — 1 : 450.

ausgemalt hat. Dadurch wird in dieser steinernen Halle eine ausserordentlich frische und freudige Stimmung erweckt. Alles Holz ist hier wie in den angrenzenden Räumen (Tafel 6 und 7) in dunkler Eiche, Beschläge, Lampen u. dgl. in dunkler Bronze, die sorgfältig detail-

funden wurde. Es würde zu weit führen, wollten wir auf weitere derartige Einzelheiten eingehen; wir möchten aber die eingehende Besichtigung des Baues gerade im Hinblick auf die dabei leitend gewesene Werkbund-Idee wärmstens empfehlen. Der bildhauerische Schmuck an den Stirn-



Abb. 11. Längsschnitt E-F (von Süden betrachtet!) der neuen Hauptpost St. Gallen. — Masstab aller Pläne 1:450.

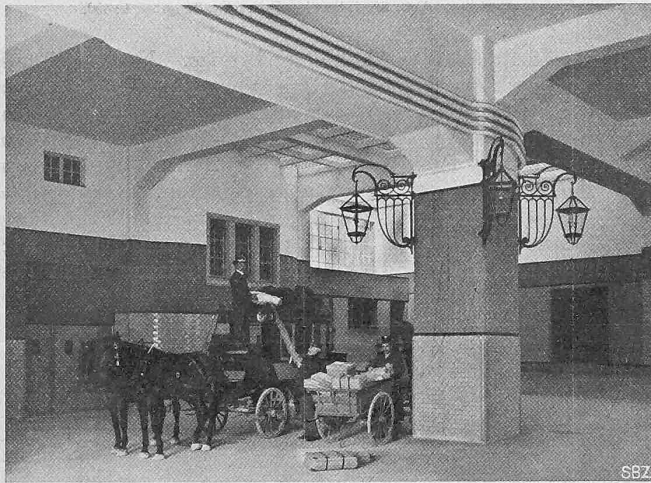


Abb. 12. Gedeckter Posthof der neuen Hauptpost St. Gallen.

wänden der Schalterhalle (Tafel 5 und 7 links) stammt von dem St. Galler Walter Mettler in München; ferner sind noch zu nennen für die Malerarbeit im Telegraphen-Aufgaberaum Bammert & Schneider in St. Gallen.<sup>1)</sup>

Von den übrigen Räumen des grossen Hauses ist nur noch der gedeckte Posthof öffentlicher Benützung durch Postreisende bestimmt (Abb. 12). Er ist von flotter Farbestimmung, die bezüglich der Tonwerte durch die Photographie leider gerade umgekehrt wird: Ueber einer untern Wandverkleidung aus sehr schönen, graublauen glasierten Lausener Wandplatten läuft ein Anstrich in kräftigem Post-Gelb bis auf gleiche Höhe ringsum, darüber sind Wände, Pfeiler und Decke weiss. Trefflich harmonieren die schmiedeisernen, schwarz gestrichenen Laternen, sowie die Postkutschen und Gäule mit dem Hintergrund; aber auch hier ist den Stimmungseffekten nicht das mindeste Opfer an Zweckmässigkeit gebracht. Das trifft natürlich

<sup>1)</sup> An dieser Stelle sei nachgetragen, dass der Schmuckfries aussen am Turm und die Bildhauerarbeit an der Vorhalle (Abb. 3 auf Seite 6 und Tafeln letzter Nr.) von Bildhauer Adolf Meyer in Zollikon stammen.

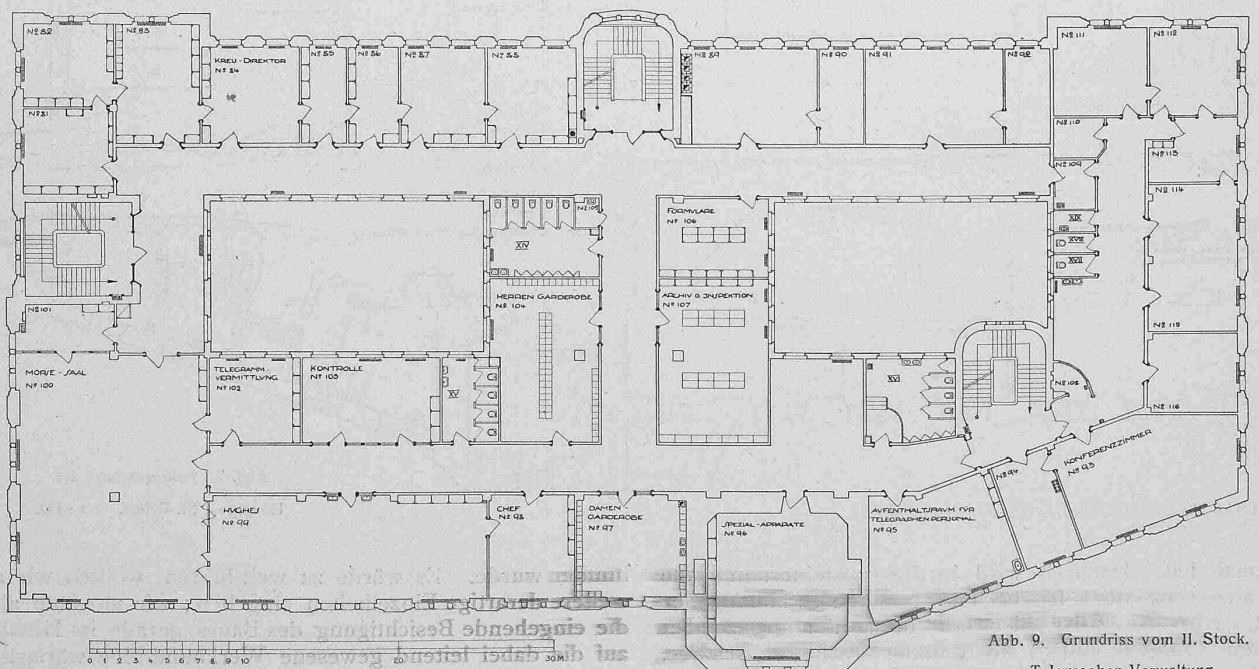


Abb. 9. Grundriss vom II. Stock. Telegraphen-Verwaltung.



Die neue Hauptpost in St. Gallen. — Architekten Pflughard & Häfeli, Zürich und St. Gallen.

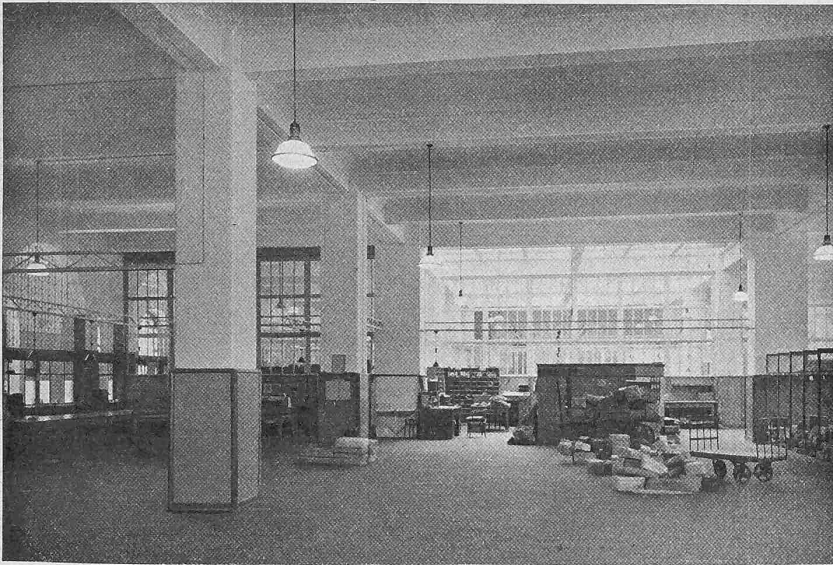


Abb. 13. Inneres der Paket-Post, vom Posthof aus gesehen.

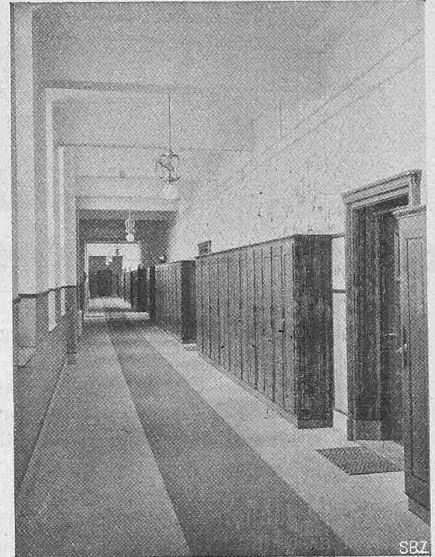


Abb. 15. Korridor im I. Stock.

auch zu für die übrigen Diensträume, deren Anordnung den im wesentlichen behördlicherseits vorskizzierten Grundrissen zu entnehmen ist. Zu beachten ist, dass das Gebäude die drei von einander völlig unabhängigen Kreis-Verwaltungen für Post, Telegraph und Telephon beherbergt, dazu im Westflügel des III. Stockes eine Wohnung und darüber zwei Abwart-Wohnungen. Reichlich bemessen nach Umfang und Ausstattung sind die sanitären Einrichtungen im Keller-geschoss. Von konstruktivem Interesse sind die mit Rücksicht auf die Trockenhaltung der Umfassungswände nach innen entwässerten Oberlichter (Abbildung 11); deren unterer horizontaler Abschluss besteht aus Glas-Eisen-Beton (System Keppler) mit vollkommen ebener Oberfläche, sodass die Reinhaltung durch Abspritzen mit dem Schlauch leicht und gründlich bewerk-

stellt werden kann. Der Luftraum zwischen dieser und der obern Glasabdeckung ist zum Abschmelzen des Schnees heizbar gemacht. Der ganze Innenrohbau ist in Eisenbeton, desgleichen auch die Pfahlfundation nach System Züblin in dem schlechten Baugrund. Als Bodenbelag ist fast durchweg Eichenparkett verwendet worden, in den Gängen Terrazzoplatten, auf den Treppen Granitplatten. Die Einrichtung der Heizungs- und teilweisen Pulsionslüftungsanlagen besorgte die Zentralheizungsfabrik Bern, unter Anwendung automatischer Regelung der Raum-Temperaturen (System Johnson).

Als Baukosten, einschliesslich Umgebungsarbeiten und Bauleitung waren laut Voranschlag berechnet 3 070 000 d. h. 36,30 Fr. pro m<sup>3</sup>, gemessen vom Kellerboden bis einschliesslich der Dächer. Voraussichtlich wird die endgültige Abrechnung eine Ersparnis



Abb. 14. Oestliches Treppenhaus.

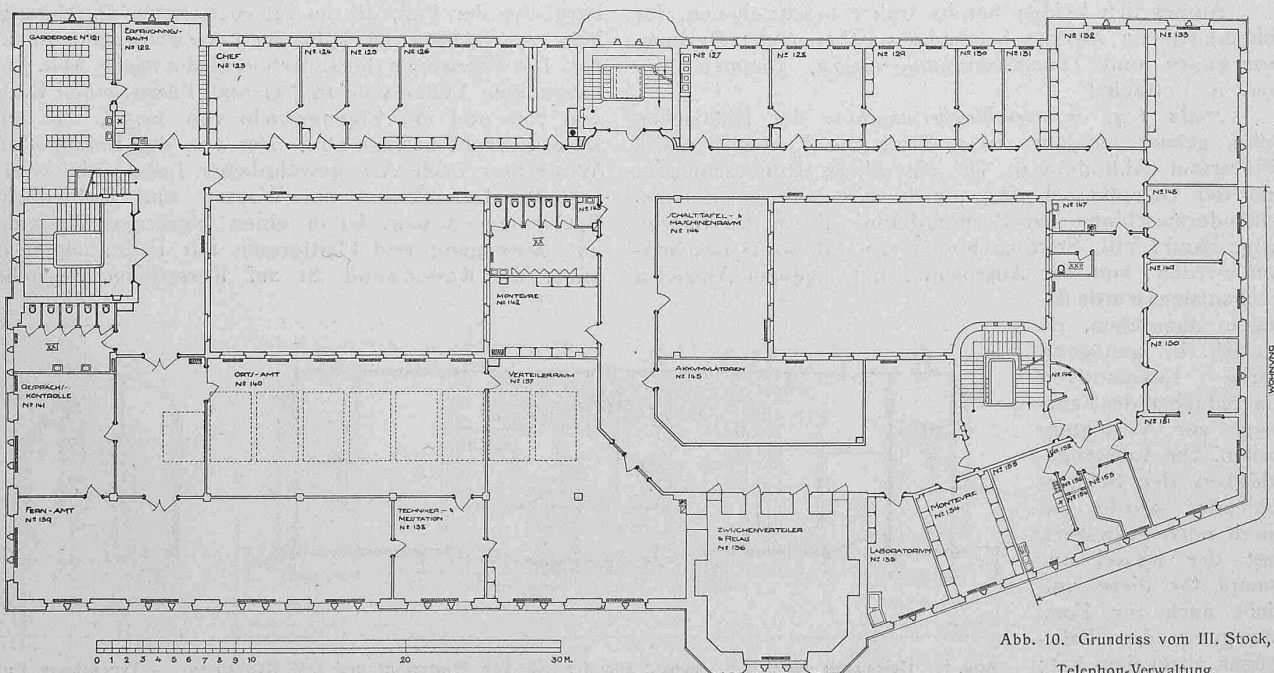


Abb. 10. Grundriss vom III. Stock, Telephon-Verwaltung.

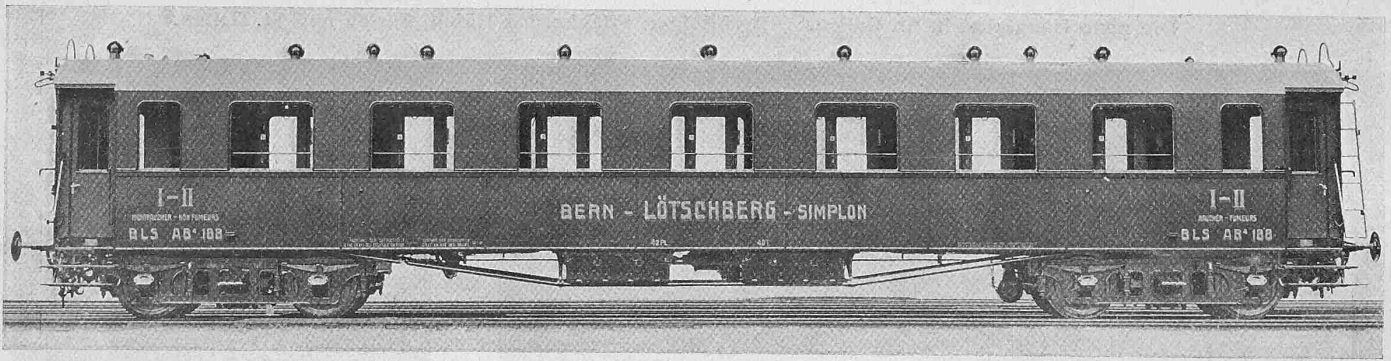


Abb. 10. Personenwagen mit Seitengang AB<sup>411</sup> der B.L.S., gebaut von der Ind.-Ges. Neuhausen. — Tara 40 t, Sitzplatz-Gewicht 953 kg.

von etwa 150 000 Fr. ergeben, sodass sich die Baukosten noch um etwa 2 Fr./m<sup>3</sup> billiger stellen werden. Inbegriffen sind in diesen Zahlen ausserordentliche Fundationen im Kostenbetrage von etwa 200 000 Fr.

Wir verweisen noch auf eine die Architektur am St. Galler Bahnhofplatz betreffende Zuschrift der Architekten unter Korrespondenz auf Seite 22 dieser Nummer.

zudem wurde die Konstruktion wesentlich vereinfacht. Um indessen die Maschine für kurze Leerfahrten, Manöver u. dgl. ohne Zuhilfenahme einer Lokomotive bewegen zu können, ist das vordere Drehgestell mit einer kleinen Zwillingsdampfmaschine ausgerüstet, die bei 160 mm Zylinderbohrung und 180 mm Kolbenhub mittels Uebertragungsräder die hintere Drehgestellachse treibt.

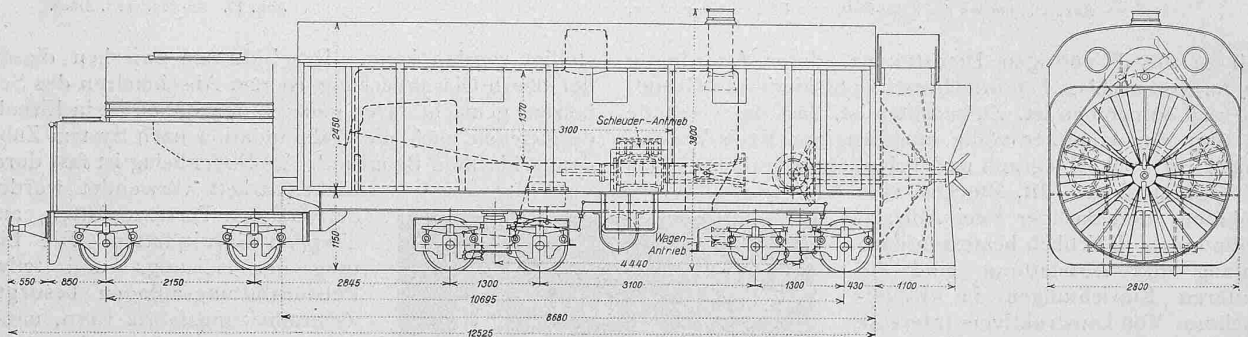


Abb. 6. Schneeschleuder-Maschine der Rh. B., gebaut von der Lok.-Fabr. Winterthur. — 1 : 100. — Leergewicht 36,9 t + 6,6 t (Tender); Dienstgewicht 49,6 + 16,6 = 57,2 t; Heizfläche mit Ueberhitzer 110 m<sup>2</sup>; Wasser im Kessel 3350 l, im Tender 7500 l, Kohlen 2,5 t.

**Das Rollmaterial der schweiz. Eisenbahnen an der schweiz. Landesausstellung in Bern 1914.**

Von A. Keller,  
Ober-Maschineningenieur bei der Generaldirektion der S. B. B., Bern.

(Fortsetzung von Seite 5.)

Ausser den beiden bereits früher beschriebenen, für bahndienstliche Zwecke bestimmten Fahrzeugen: *Dynamometerwagen* und *Tunnelbeleuchtungswagen*, kommen hier noch in Betracht:

Platz J 4, *Schneeschleudermaschine* der Rhätischen Bahn, gebaut im Jahre 1913 durch die Lokomotivfabrik Winterthur (Abbildung 6). Die eigentliche Schneeschleuder und der Dampfkessel sind gleich wie bei den Schneeschleudermaschinen der Bernina-Bahn, die in der Bauzeitung, Band LVIII, Seite 59 bis 62 (29. Juli 1911) beschrieben wurden; von der Ausrüstung mit eigenem Antriebsmechanismus wurde dagegen abgesehen, da der Rh.-B. genügend starke Lokomotiven zum Schieben des Fahrzeugs zur Verfügung stehen. Die Leistungsfähigkeit der Schneeschleuder wurde dadurch noch gesteigert, dass der Kessel nur Dampf für diese und nicht auch zur Fortbewegung des Fahrzeuges abzugeben hat;

Platz G 13, *Heizwagen* der Lötschbergbahn, erstellt von der Lokomotivfabrik Winterthur und der Industriegesellschaft Neuhausen. Solange auf elektrisch betriebenen Bahnen Personenwagen verkehren, die nur mit Dampfheizung ausgerüstet sind, ist man genötigt, besondere Heizwagen in den Zügen mitzuführen; dies ist auf der Lötschbergbahn der Fall, die im internationalen Durchgangsverkehr regelmässig ausländische Personenwagen zu führen hat. Die Heizwagen der Lötschbergbahn (siehe Abb. 7 und 8) haben eine Länge von 10,8 m inkl. Puffer, einen Radstand von 7 m und ein Eigengewicht von 22,5 t, das mittlere Dienstgewicht beträgt 28 t. Der von der Lokomotivfabrik Winterthur nach Art gewöhnlicher Lokomotivkessel hergestellte Dampfkessel mit Wasser- und Kohlenhälter, Speisepumpen usw. ist in einen hölzernen Wagenkasten mit Seitengang und Plattformen mit Faltenbälgen eingebaut; die Kastenwand ist auf Kessellänge wegnehmbar.

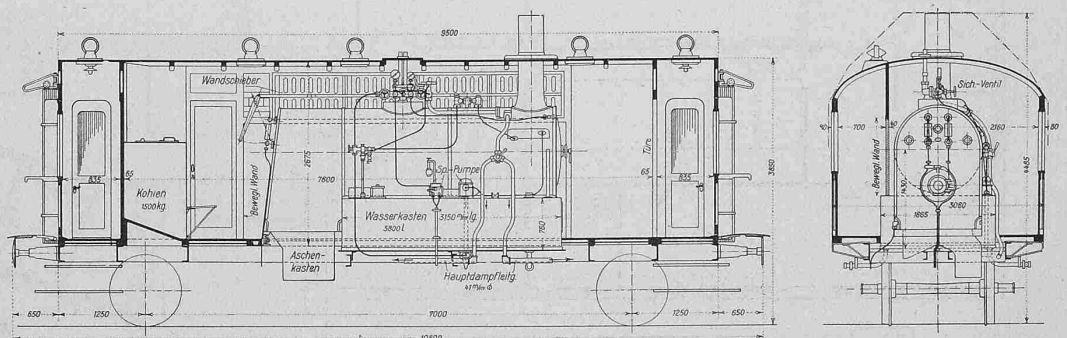


Abb. 7. Heizwagen der B.L.S., gebaut von der Lok.-Fab. Winterthur und I.-G. Neuhausen. — Typenskizze 1 : 100.