

BFH Berner Fachhochschule – Architektur, Holz und Bau

Masterthesis im Rahmen des MAS Denkmalpflege und Umnutzung

Keine Kleinigkeiten

Kleinbauten im Stadtraum am Beispiel der Stadt St.Gallen



Verfasser: lic. phil. Matthias Fischer, Quellenstrasse 15, 9402 Mörschwil

Betreuer: lic. phil. Melchior Fischli

Mörschwil, 25. März 2022

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	5
2	Kleinbauten im öffentlichen Raum – Definition und Abgrenzung	8
2.1	Private und öffentliche Kleinbauten	9
2.2	Profane und sakrale Kleinbauten.....	10
2.3	Ländliche, dörfliche und städtische Kleinbauten.....	10
3	Typologie der Kleinbauten im Stadtraum.....	12
3.1	Der Kleinbau im Park.....	13
3.2	Verkaufslokale: Trinkhallen, Marktstände, Kioske.....	22
3.3	Öffentliche Bedürfnisanstalten	26
3.4	Verkehrsbauten	35
3.5	Versorgungsbauten: Wasser, Strom, Kommunikation.....	45
4	Die bedeutendsten Kleinbauten in der Stadt St.Gallen	55
4.1	Die 10 bedeutendsten Kleinbauten in der Stadt St.Gallen	55
4.2	Verzeichnis weiterer Kleinbauten in der Stadt St.Gallen	86
5	Kleinbauten als prägende Elemente des Stadtraums	102
6	Ausblick: Die Zukunft der Kleinbauten in der Stadt St.Gallen.....	104
7	Zusammenfassung	107
8	Bibliographie	109
8.1	Archive	109
8.2	Literatur.....	109
8.3	Abbildungsnachweis	115
9	Persönliche Erklärung	117

1 EINLEITUNG

Kleinbauten – das sind zuallererst kleine Gebäude, die für ganz unterschiedliche Zwecke erstellt wurden. Es gibt sie in sehr unterschiedlicher Ausprägung: Sie können handwerklich kunstvoll geschaffen oder rein funktional gestaltet sein, für profane wie auch für sakrale Zwecke, als öffentliche oder private Objekte, auf dem Land, im Dorf und in der Stadt – von Waschhäusern über Gartenpavillons, Weidscheunen, Trafotürme und Pumpstationen bis zu Marktpavillons, Volieren, Bushaltestellen und Bedürfnisanstalten. Sie sind häufig unscheinbar und schlicht gestaltet, aber prominent platziert, markieren einen Platz, eine Kreuzung oder einen Park. Sie sorgen für eine Vielfalt im baulichen Bestand, sie machen ein Ortsbild abwechslungsreich und setzen Akzente. Dennoch drängen sie sich nicht in den Vordergrund, sondern werden als Nebenbauten eher beiläufig, wenn überhaupt wahrgenommen.

Mag sein, dass die mangelnde Grösse der Kleinbauten auch öfter dazu führt, dass sie für unwichtig, belanglos, ja sogar vernachlässigbar gehalten werden und deshalb ihr Verschwinden nicht als Verlust angesehen wird. Das Programm für den im Jahr 2018 durchgeführten Wettbewerb zur Neugestaltung des Marktplatzes in St.Gallen liess den Teilnehmern die Wahl, die den Ort prägenden Kleinbauten «Calatrava-Halle» (Buswarte von Santiago Calatrava von 1996) und «Rondelle» (Marktpavillon von Paul Biegger von 1951) zu erhalten oder abzubauen. Gewonnen hat den Wettbewerb ein Team, welches beide Bauten zum Abbruch vorschlug. Das Hintertürchen der Verfasser des Gewinnerprojekts, die Calatrava-Halle könne auf Wunsch auch stehen bleiben, verhilft nun voraussichtlich immerhin dieser zum Erhalt, während die Tage der Rondelle, mindestens am heutigen Standort, gezählt scheinen.¹

Das Gros der Kleinbauten gerät erst ab den 1990er Jahren in den Fokus der Denkmalpflege. Die älteren St.Galler Inventare, die in den 1970er und 1980er Jahren erarbeitet wurden, enthielten noch kaum Kleinbauten.² Ausnahmen bildeten etwa die barocken Kapellen beim Burgweiher, in Haggen und im Bild oder einzelne Garten- und Parkpavillons als Nebenbauten ihrer bedeutenden Haupthäuser, die bereits durch die Kunstdenkmälerinventarisierung erfasst wurden.³ Diese unbestrittenen kultur- und kunsthistorisch bedeutenden Baudenkmäler mögen darüber hinwegtäuschen, dass die zahlreichen einfacheren Kleinbauten lange Zeit kaum als Denkmäler anerkannt waren. Die Stiftung Pro Patria lancierte deshalb 1996 eine schweizweite Kampagne zur Erhaltung kulturhistorisch bedeutender Kleinbauten, mit deren Hilfe seither zahlreiche Projekte unterstützt werden konnten.⁴ Zur gleichen Zeit entstand der kleine Architekturführer «Kleinbauten der Stadt Zürich» von Cornelia Bauer und Jan Capol, der in einem handlichen Format die Vielfalt der urbanen Kleinarchitektur in der Stadt Zürich vorstellt.⁵ Andere Arbeiten behandeln dagegen eine spezielle Gattung von Kleinbauten. Die

¹ Stadt St.Gallen: Neugestaltung Marktplatz und Bohl. Wettbewerbsprogramm, 20. Juni 2018, St.Gallen 2018, S. 23 und Stadt St.Gallen: Neugestaltung Marktplatz und Bohl. Bericht des Preisgerichts, 18. Dezember 2018, St.Gallen 2018, S. 20.

² Haller-Fuchs, Marie-Christine: Altstadt St.Gallen. Siedlungsbild, Gassenräume, Einzelbauten, St.Gallen 1978; Kirchgraber, Jost / Röllin, Peter: Stadt St.Gallen: Ortsbilder und Bauten. Geschützte Ortsbilder. Besondere Quartiere. Bauten ausserhalb der Altstadt, St.Gallen 1984. Die Feststellung gilt erfahrungsgemäss nicht bloss für St.Gallen, sondern ganz allgemein.

³ Poeschel, Erwin: Die Kunstdenkmäler des Kantons St.Gallen, Band 2: Die Stadt St.Gallen: erster Teil. Geschichte, Befestigungen, Kirchen (ohne Stift) und Profanbauten, (Die Kunstdenkmäler der Schweiz, Bd. 37), Basel 1957.

⁴ Scheidegger, Hannes: «Die Pro-Patria-Kampagne. Auftrag und erste Ergebnisse», in: NIKE-Bulletin 12 (1997), Heft 4, S. 25 f.

⁵ Bauer, Cornelia / Capol, Jan: Kleinbauten der Stadt Zürich. Ein Architekturführer zu den Kleinbauten der Stadt Zürich 1877-1995, Zürich 1995.

Plattform «industriekultur.ch»⁶ enthält neben vielem anderem auch eine Vielzahl von Kleinbauten der Industrie und des Verkehrs. Mehrere Publikationen widmen sich der Geschichte der Bedürfnisanstalten,⁷ des Kiosks⁸ oder der Telefonzelle.⁹ Die Arbeiten von Yvonne Scheiwiler thematisieren Trafotürme, die erste ist eine architektonische Beispielsammlung schweizerischer Turmtrafos,¹⁰ die zweite, die im Rahmen des MAS Denkmalpflege und Umnutzung entstand, handelt insbesondere von Umnutzungen bei Transformatorenstationen.¹¹ Eine Masterarbeit am Institut für Geschichte und Theorie der Architektur gta der ETH Zürich von Nina Farhumand untersucht die Kleinbauten des Zürcher Stadtbaumeisters Hermann Herter.¹² Eine der jüngsten Publikationen zum Thema stammt von Vittorio Magnago Lampugnani, emeritierter Professor für Städtebau an der ETH Zürich. Sein Buch «Bedeutsame Belanglosigkeiten. Kleine Dinge im Stadtraum» spannt den Bogen von den Kleinbauten über die Objekte (wie Denkmal, Brunnen, Bank und Schild) bis zu Elementen wie dem Bodenbelag oder dem Schachtdeckel. Dabei greift er immer wieder zurück auf die historischen Vorbilder in den Schriften von Jean-Charles Adolphe Alphand¹³ oder Joseph Stübben.¹⁴

Was bisher fehlt und die vorliegende Arbeit zu leisten versucht, ist eine typologische Übersicht über die verschiedenen Kleinbauten des städtischen Raums. Welche Arten von Kleinbauten kommen in einer Stadt vor? Welche Funktionen haben sie zu erfüllen? Unterscheiden sich diese untereinander signifikant in ihrer Architektur, ihrer Häufigkeit, ihrem zeitlichen Vorkommen? Welches sind ihre architektonischen Vorbilder? Und worin besteht schliesslich die denkmalpflegerische Relevanz der Kleinbauten im städtischen Raum?

Die vorliegende Arbeit will also die Vielfalt der städtischen Kleinbauten aufzeigen, sie typologisch einordnen und ihren kulturgeschichtlichen Wert sowie ihre Bedeutung für den Stadtraum aufzeigen. Hierfür wird in einem ersten Teil der Arbeit der Begriff der Kleinbauten im öffentlichen, städtischen Raum definiert und von anderen Arten der Kleinarchitektur abgegrenzt. Anschliessend werden diese städtischen Kleinbauten anhand einer Typologie auf ihre spezifischen, charakteristischen Merkmale in Bezug auf die Architektur, die historische Bedeutung, die städtebauliche Setzung und ihre Stellung im Ortsbild untersucht. Hierfür werden die einzelnen Typen jeweils historisch hergeleitet und mit Beispielen aus der Stadt St.Gallen erläutert.

⁶ Industriekultur.ch, online: [www.industriekultur.ch/], initiiert vom Industrie-Archäologen Dr. Hans-Peter Bärtschi (1950-2022).

⁷ Furrer, Daniel: Wasserthron und Donnerbalken. Eine kleine Geschichte des stillen Örtchens, Darmstadt 2011; Payer, Peter: Unentbehrliche Requisiten der Grossstadt. Eine Kulturgeschichte der öffentlichen Bedürfnisanstalten von Wien, Wien 2000.

⁸ Naumann, Elisabeth: Der Kiosk: Entdeckungen an einem trivialen Ort. Vom Lustpavillon zum kleinen Konsumtempel, Marburg 2003.

⁹ Flessner, Bernd: «Vom Pavillon zum Basistelefon. Eine kurze Kulturgeschichte der Telefonhäuschen», in: Das Archiv: Magazin für Telekommunikationsgeschichte (2007), Nr. 1, S. 12-19.

¹⁰ Scheiwiler, Yvonne: Trafoturm – Turmtrafo. Schweizer Turmtransformatoren, Drahtbüli, Trafostationen – Hommage an eine Architekturform, die nicht mehr gebaut wird, Schwyz 2013.

¹¹ Scheiwiler, Yvonne: Trafoumnutzung. Trafotürme und andere Kleinbauten denkmalpflegerisch umnutzen statt abbauen, (Masterarbeit MAS Denkmalpflege und Umnutzung, Berner Fachhochschule, Architektur, Holz und Bau, Burgdorf), Burgdorf 2015.

¹² Farhumand, Nina: Stadtraumgestaltung durch Kleinbauten. Die Kleinbauten Hermann Herters in Zürich. 1924-1942, (Masterthesis ETH gta), Zürich 2016.

¹³ Alphand, Jean-Charles Adolphe: Les Promenades de Paris. Histoire, Description des Embellissements, Dépenses de Création et d'Entretien des Bois de Boulognes et de Vincennes, Champs-Élysées, Parcs, Squares, Boulevards, Places Plantées, Étude sur l'Art des Jardins et Arboretum, 2 Bde., Paris 1867-1873.

¹⁴ Stübben, Joseph: Der Städtebau, (Handbuch der Architektur, Viertes Teil: Entwerfen, Anlage und Einrichtung der Gebäude, 9. Halbband), 2. Auflage, Stuttgart 1907.

Der zweite Teil der Arbeit wird die bedeutenden Kleinbauten der Stadt St.Gallen vorstellen. Neben der Recherche in stadtgeschichtlicher Literatur und in Archiven, allen voran in der Baudokumentation der Stadt St.Gallen,¹⁵ wurden Begehungen unternommen. Diese beschränkten sich auf die wesentlichen Hauptachsen, Plätze und Pärke, da der Fokus der Arbeit auf dem öffentlichen, städtischen Raum liegt. In Quartieren oder ausserhalb des Baugebiets situierte Kleinbauten sind deshalb nur in Ausnahmefällen berücksichtigt worden. Zur Dokumentation werden schliesslich die zehn bedeutendsten Kleinbauten der Stadt ausführlich beschrieben und mit Blick auf die typologischen Besonderheiten und ihre denkmalpflegerische Relevanz gewürdigt. Die weiteren Objekte, die im öffentlichen Raum der Stadt St.Gallen von Bedeutung sind, werden in Form einer Liste präsentiert. Den Abschluss der Arbeit bilden ein Ausblick auf die Zukunft der Kleinbauten im städtischen Raum und die Zusammenfassung der Ergebnisse.

¹⁵ Die Baudokumentation archiviert sämtliche Baugesuche der Stadt, die ältesten erhaltenen Baugesuchsunterlagen reichen etwa in die 1880er Jahre zurück.

2 KLEINBAUTEN IM ÖFFENTLICHEN RAUM – DEFINITION UND ABGRENZUNG

Ein Kleinbau ist ein Gebäude mit beschränkter räumlicher Ausdehnung. Der Begriff wird auch im Baurecht verwendet und umschreibt dort Gebäude, die eine bestimmte Ausdehnung nicht überschreiten. Als solche dürfen sie beispielsweise die üblichen Abstandsvorschriften unterschreiten oder profitieren von anderen Vorteilen. Von dieser Art von Kleinbauten handelt diese Arbeit nicht. Im Zentrum steht vielmehr eine architektonische Betrachtungsweise. Der Kleinbau kann den unterschiedlichsten Zwecken dienen, aber üblicherweise nur Nebennutzungen. Häufig sind mehrere solcher Nebennutzungen in einem Kleinbau vereinigt. Die Abgrenzung von Kleinbauten ist nicht immer eindeutig vorzunehmen, die Übergänge zum Strassenmöbel wie der Plakatsäule oder der Wetterstation auf der einen, dem Hauptbau auf der anderen Seite, sind teilweise fließend. Die Terminologie ist nicht immer einheitlich. Lampugnani verwendet in seiner jüngsten Arbeit den Begriff der «Mikroarchitekturen» für das, was hier im Folgenden als Kleinbau gemeint ist, und unterscheidet davon die «Objekte» – Denkmal, Brunnen, Strassenschild – und die «Elemente» – Einfriedung, Bodenbelag, Schachtdeckel.¹⁶ Auch Christian Schittich verwendet den Begriff der «Mikroarchitektur» für «alles, was klein ist, vom ruppigen Baumhaus bis hin zum High-Tech-Zelt, vom Architekturmöbel über den Kiosk und das Buswartehäuschen bis hin zum Wohnen auf kleinstem Raum».¹⁷ Nina Farhumand dagegen verwendet in ihrer Arbeit konsequent den Begriff der Kleinbaute und grenzt den oft synonym verwendeten Begriff der Kleinarchitektur davon ab, indem sie ihn der sakralen Architektur zuschreibt.¹⁸ Ganz anders wird Kleinarchitektur in der Publikation «Eingriffe» des Zürcher Amtes für Städtebau verstanden, nämlich eben als kleine Eingriffe, z.B. Balkonbauten, Dachausbauten oder Licht- und Farbgestaltungen.¹⁹

Im Folgenden wird also zwecks einheitlicher Terminologie durchgängig der Begriff des Kleinbaus verwendet, und zwar im Sinne eines kleinen Gebäudes, das oft eingeschossig und freistehend ist und mindestens ein Dach und meistens auch Wände besitzt. Um Missverständnisse zu vermeiden, wird weder von Objekten noch von Mikro- oder Kleinarchitektur gesprochen, sondern ausschliesslich von Kleinbauten. Damit werden verschiedene andere Bauwerke ausgeschlossen, z.B. Denkmäler und Brunnen (Abb. 1), Treppenanlagen (Abb. 2), Plakat- und Wettersäulen und ähnliches. Zur weiteren Eingrenzung der Kleinbauten im Sinne der vorliegenden Arbeit lassen sich diese nach verschiedenen Kriterien unterscheiden.

¹⁶ Lampugnani, Bedeutsame Belanglosigkeiten, S. 5-8.

¹⁷ Schittich, Christian: «Die Faszination des Kleinen», in: ders. (Hg.): Mikroarchitektur. Kleine Bauten, Temporäre Strukturen, Raumzellen, München 2010, S. 9.

¹⁸ Farhumand, Stadtraumgestaltung, S. 4, Anm. 6.

¹⁹ Hochbaudepartement der Stadt Zürich (Hg.): Eingriffe. Kleinarchitektur im öffentlichen und privaten Raum in der Stadt Zürich 1990-2000, Zürich 2000.



Abb. 1: Broderbrunnen, erstellt 1896 von August Bösch für die Stadt St.Gallen, als Denkmal für die Errichtung der See-wasser-Versorgung 1895.



Abb. 2: Treppenanlage zwischen David- und Unterstrasse, er-stellt um 1905 nach einem Entwurf des Stadtbaumeisters Al-berth Pfeiffer von 1904, im Zusammenhang mit der angrenzen- den Überbauung von Stickerei-Geschäftshäusern.

2.1 Private und öffentliche Kleinbauten

Private Kleinbauten befinden sich auf privatem Grund und dienen häufig der Unterbringung von verschiedenen Gerätschaften: eine Remise (Abb. 3), eine Garage, ein Gartenhaus, ein Fahrradunterstand. Villenbauten kennen verschiedene Typen von Kleinbauten als Nebenge-bäude, so gehören Gartenpavillons und Orangerien ebenso zu einem herrschaftlichen En-semble wie Waschhäuser, Remisen oder Pförtner- und Gärtnerhäuser. Auch diese Bauten können aufgrund ihrer Lage eine grosse Wirkung im Stadtbild entfalten, wenn beispie-lsweise ein Gartenpavillon auch der Aussicht in die Umgebung dienen soll (Abb. 4).

Öffentliche Kleinbauten befinden sich dagegen auf öffentlichem Grund, ihre Funktion dient der Allgemeinheit – was nicht heisst, dass sie in jedem Fall öffentlich zugänglich sind.



Abb. 3: Rorschacher Strasse 15a, typisches Hintergebäude der Bebauung aus der Zeit um 1790 entlang der Rorscha-cher Strasse, als Remise und Nebengebäude.
Foto: Archiv DMP, 2005.



Abb. 4: Gottfried-Keller-Strasse mit Lehnviadukt, rechts der Gartenpavillon der Liegenschaft Berneggstrasse 23, auf ei-nem Kegel oberhalb der Mülenschlucht thronend.
Postkarte von 1909, Archiv DMP.

2.2 Profane und sakrale Kleinbauten

Kleinbauten können nach ihrer sakralen oder profanen Nutzung unterschieden werden. Sakrale Kleinbauten umfassen in erster Linie Kapellen, während andere sakrale Werke wie Wegkreuze und Bildstöcke gemäss der hier verwendeten Definition zu den Objekten zu zählen sind. Kleine Kapellen gibt es in St.Gallen deren drei: Die Kapelle Maria Einsiedeln beim Burgweiher (Abb. 5), die Kapelle im Bild (Abb. 6) und die Kapelle St.Wolfgang in Haggen (Abb. 7).



Abb. 5: Kapelle Maria Einsiedeln beim Burgweiher, 1770 von Johann Ferdinand Beer erbaut.



Abb. 6: Zürcher Strasse, Kapelle und Gasthaus im Bild, beide 1666/67 erstellt, Kern des ehemaligen Weilers, heute in verändertem Umfeld an der Hauptausfallsachse.



Abb. 7: Kapelle St.Wolfgang mit Linde und Wohnhaus. Kapelle aus dem 15. Jahrhundert, umgebaut 1644. Foto: Archiv DMP, 2005.

2.3 Ländliche, dörfliche und städtische Kleinbauten

Kleinbauten lassen sich weiter in solche der dörflichen Gemeinschaft und solche des städtischen Raums unterteilen. Zu den öffentlichen, dörflichen Kleinbauten zählen etwa Waschhäuser, Backhäuser oder Milchsammelstellen. Sie entstanden in erster Linie aus Gründen der Feuersicherheit: Da für diese Tätigkeiten offenes Feuer notwendig war, wurden sie seit dem 19. Jahrhundert zunehmend aus den Privathäusern ausgelagert und in eigens zu diesem Zweck erstellte Gebäude verlegt. Weiter können auch die zahlreichen landwirtschaftlichen Kleinbauten in diese Kategorie gezählt werden, wie Kleintierställe, Remisen, Speicherbauten, Feldscheunen, Rebhäuschen usw. (vgl. Abb. 8 und Abb. 9).²⁰

Demgegenüber gehören zu den öffentlichen Bauten des städtischen Raums die verschiedensten Funktionen wie Marktstände, Kioskbauten, Bedürfnisanstalten, Magazingebäude und viele mehr.

Sowohl dem ländlichen, dem dörflichen als auch dem städtischen Raum zuzuordnen sind die Bauten der öffentlichen Versorgung, sei dies der öffentliche Verkehr (Wartehallen), die Wasserversorgung (Pumpstationen, Reservoirs) oder die Energieversorgung (Trafostationen) und weitere Infrastruktur wie Telefonzellen, Brückenwaagen und Tankstellen.²¹

²⁰ Mecchi, Cristina / Pantli Heinz: Kleinbauten im öffentlichen Raum I: Kleinbauten im städtischen Raum (Merkblätter des Bundesamts für Bevölkerungsschutz, Kulturgüterschutz), Bern 2007; Fischer-Karrer, Claudia: «Was ist denn das? Kleinbauten erzählen Alltagsgeschichte», in: Heimatspiegel Nr. 4, April 2013, S. 25-31; Steger, Stephan: «Nützlich, schön und oft bedroht – Kleinbauten in Stadt und Land», in: Einst und Jetzt 3 (2011), S. 14-17.

²¹ Mecchi / Pantli, Kleinbauten; Fischer-Karrer, Was ist denn das.

Die vorliegende Arbeit fokussiert demnach auf die letztgenannten Arten von Kleinbauten, die sich im öffentlichen, städtischen Kontext befinden und diesen wesentlich mitprägen.



Abb. 8: Käserei Hafnersberg, erbaut 1842, heute im Besitz der Eidgenossenschaft.



Abb. 9: Schoretshuebstrasse, Speicherbau von 1630, eine der seltenen landwirtschaftlichen Nebenbauten aus historischer Zeit auf Stadtgebiet. Foto: Archiv DMP, 2012.

3 TYPOLOGIE DER KLEINBAUTEN IM STADTRAUM

Die Gesamtheit der architektonischen Erzeugnisse lässt sich nach unterschiedlichen Kriterien in verschiedene Gruppen gliedern. Ein Kriterium kann beispielsweise die Entstehungszeit sein, wenn die Architektur der Antike von derjenigen des Mittelalters, der Renaissance oder des Barock unterschieden wird – wobei natürlich stets auch feinere Unterscheidungen möglich sind: Frührenaissance, Spätrenaissance usw. Ebenso werden Gebäude nach ihrer geografischen Herkunft unterschieden: Architektur der griechischen Antike, florentinische Renaissance, französische Barockarchitektur usw. Eine weitere relevante Kategorie ist schliesslich die Unterscheidung nach der Nutzung von Gebäuden in verschiedene «Bautypen», beispielsweise Sakralbauten, Wohnbauten, landwirtschaftliche Bauten, Gewerbe- und Industriebauten, Infrastrukturbauten usw. Die Gliederung der Gebäude nach unterschiedlichen Kriterien in verschiedene Gruppen erleichtert es, die charakteristischen Merkmale der Architektur zu identifizieren und klassifizieren. Diese Klassifizierung ist ein wesentlicher Bestandteil der architekturgeschichtlichen Forschung.

Im Folgenden werden deshalb die Kleinbauten des öffentlichen, städtischen Raums einer solchen typologischen Gliederung unterzogen. In einem ersten Schritt wird jeweils der historische Hintergrund der jeweiligen Baugattung erörtert, um zu erklären, weshalb eine bestimmte Typologie entsteht. Anschliessend wird deren architektonische Umsetzung untersucht. So werden die Ursprünge und die Entwicklung der architektonischen Gestaltung des jeweiligen Bautypus dargestellt. Die Typologie soll es ermöglichen, die charakteristischen Eigenschaften der verschiedenen Bautypen abzubilden und damit deren Unterschiede, aber auch deren Gemeinsamkeiten aufzuzeigen. Es sei jedoch vorweggenommen: Die Zuordnung zu einem bestimmten Bautypus gestaltet sich nicht immer einfach, da die Multifunktionalität eines der Merkmale der Kleinbauten im städtischen Raum ist.

3.1 Der Kleinbau im Park

Garten- und Parkpavillons gehören zu den frühesten Formen der Kleinbauten. In der islamischen Kultur errichtete man unter dem Begriff «Kiosk», der aus dem mittelpersischen «Kusk» stammt, in orientalischen Parks und innerhalb der Palastanlagen des Sultans pavillonartige Gebäude. Im Gegensatz zum Pavillon in öffentlichen Parks waren diese Gartenhäuser dem Hofstaat vorbehalten, sie dienten dem Sultan und seiner Familie für repräsentative, aber auch für private Zwecke, sie waren sozusagen ein «Garten-Wohnzimmer».²² Die irdischen Gärten galten in der islamischen Kultur als «Spiegel des Paradieses», weshalb sie besonders gepflegt wurden.²³ Die Kioske wurden zu Prestige-Objekten der islamischen Herrscher, insbesondere in der Hauptstadt Istanbul, wo sich rund 120 dieser Kioske befanden. Leider haben sich diese in den meisten Fällen entweder gar nicht oder nur stark verändert erhalten. Eines der ältesten und am besten erhaltenen Exemplare ist der Chinili-Kiosk auf dem Topkapi-Serail in Istanbul aus dem ausgehenden 15. Jahrhundert (Abb. 10). Durch seine Grösse und die dauerhafte Nutzung als Wohngebäude stellt er jedoch eine Ausnahmeerscheinung dar und ist auch nicht als Kleinbau in dem hier verwendeten Sinn zu betrachten. Der Vorstellung eines Gartenpavillons näher kommen im selben Palast-Areal der Baghdad-Kiosk (Abb. 11) und der Yerevan-Kiosk, erstellt zur Erinnerung an die Eroberung der beiden Städte 1638 bzw. 1635. Sie dienten der Ruhe und Einkehr der Herrscher-Familie in dem intimeren Teil des Palast-Gartens.²⁴



Abb. 10: Chinili-Kiosk, Topkapi-Serail, Istanbul. Foto: Jose Mario Pires, 2010, Wikimedia Commons.



Abb. 11: Baghdad-Kiosk, Topkapi-Serail, Istanbul. Foto: Moonik, 2012, Wikimedia Commons.

Vorbild für diese herrschaftlichen Parkbauten sind die urtümlichen Zeltarchitekturen der nomadischen Vorfahren. Es lassen sich hauptsächlich zwei Gruppen von Kiosken feststellen, einerseits rechteckige, andererseits runde oder polygonale, mit einem kuppel- oder balda-

²² Naumann, Elisabeth: Der Kiosk: Entdeckungen an einem trivialen Ort. Vom Lustpavillon zum kleinen Konsumtempel, Marburg 2003, S. 14, Zitat S. 20.

²³ Die Symbolik des Gartens, die «Vorstellung eines wunderschönen Gartens als Beginn und letztes Ziel der Weltgeschichte», teilen sich Islam, Christentum und Judentum gleichermaßen. Vgl. hierzu Mader, Günter: Geschichte der Gartenkunst. Streifzüge durch vier Jahrtausende, Stuttgart 2006, S. 39-45.

²⁴ Naumann, Kiosk, S. 20 f.

chinartigen Dach ausgestattet. Kenntnisse davon vermitteln neben historischen Beschreibungen auch zahlreiche Miniaturen aus der Zeit des 15.-18. Jahrhunderts. Diese Zeltarchitekturen finden sich denn auch in der späteren Gartenarchitektur in öffentlichen Parks wieder.²⁵

Die europäische Gartenkunst der Renaissance und des Barock kannte gleichfalls solche kleinen Parkbauten. Der Barockgarten war – im Gegensatz zum beschaulichen Renaissancegarten – eine Inszenierung von politischer Macht und dementsprechend die «Zurschaustellung der Herrschaft über die Natur».²⁶ Getreu dem Rationalismus waren Barockgärten künstliche Gebilde, die nach den strengen Regeln von Hierarchien und Symmetrien gestaltet wurden. Hier spielten Kleinbauten und Objekte eine wichtige Rolle, indem sie als markante Blickpunkte («points de vue») eingesetzt wurden, um den Garten zu gliedern und abzugrenzen. Es finden sich neben kleineren Pavillons auch Lustschlösser, Gartenspeisesäle, Teehäuser, Orangerien, Volieren, Tiergehege sowie Treppenanlagen, Bassins oder Springbrunnen. Schloss, Park und Umgebung sollten so zu einer Einheit verschmelzen. Wegweisend für die Gestaltung französischer Barockgärten sind die Schlossanlagen von Vaux-le-Vicomte (1661) und Versailles (1668) von Gartenarchitekt André Le Nôtre. Während in Vaux-le-Vicomte auf

Kleinbauten verzichtet wurde, stellen sie in Versailles ein bedeutendes Element des Schlossgartens dar.²⁷

Die französische Gartenkunst des Barock wurde im späten 17. und 18. Jahrhundert in ganz Europa zum Vorbild. Die Gartenanlage von Schloss Nymphenburg in München, das ab 1701 zum Sommerschloss für Kurfürst Maximilian II. Emanuel ausgebaut wurde, enthält nach dem Vorbild von Versailles zahlreiche Kleinbauten wie Lustschlösser, Teehäuser oder ein Badeschlösschen (Abb. 12).²⁸ Auch das preussische Pendant, Schloss Sanssouci in Potsdam, erbaut ab 1747, enthält eine Reihe von herausragenden Gartenarchitekturen, darunter der Gitterpavillon (Abb. 13) und das chinesische Teehaus (Abb. 14).



Abb. 12: München, Schloss Nymphenburg, Badenburg, 1721 von Joseph Effner als Badehaus erbaut. Foto: Rufus46, 2006, Wikimedia Commons.

²⁵ Ebd., S. 16.

²⁶ Mader, Geschichte der Gartenkunst, S. 90. Ausführlich dazu: Enge, Torsten Olaf / Schröder, Carl Friedrich: Gartenkunst in Europa, 1450-1800. Vom Villengarten der italienischen Renaissance bis zum englischen Landschaftsgarten, Köln 1990, S. 98-183.

²⁷ Mader, Geschichte der Gartenkunst, S. 88 f., 105; Enge / Schröder, Gartenkunst in Europa, S. 100-117.

²⁸ Mader, Geschichte der Gartenkunst., S. 108.



Abb. 13: Schloss Sanssouci, Potsdam, östlicher Gitterpavillon von 1747. Foto: Gryffindor, 2008, Wikimedia Commons.



Abb. 14: Schloss Sanssouci, Potsdam, chinesisches Teehaus, erbaut 1764 von Johann Gottfried Buring. Foto: Rainer Halama, 2019, Wikimedia Commons.

Im Laufe des 18. Jahrhundert veränderte sich die Gartengestaltung. Während bisher die Natur als Bedrohung aufgefasst und deshalb beherrscht werden sollte, erkannte man nun in der ungezähmten Natur das Schöne und Erhabene. Neben diesem von der Aufklärung geprägten neuen Naturverständnis gab es auch politische und soziale Gründe für die Ablehnung des französischen Barockgartens. Der englische Landschaftsgarten wurde zum Symbol politischer Freiheit. Im Gegensatz zum streng gegliederten Barockgarten erschufen die englischen Landschaftsgärten ein Stück idealisierte Natur im Kleinen. Inspirationsquelle war insbesondere die klassische Antike. Deren literarische Werke, aber auch die zahlreichen archäologischen Forschungsergebnisse führten zu einem eigentlichen Antikenkult im 18. Jahrhundert. Wie in der Landschaftsmalerei, die sich seit dem 17. Jahrhundert zum eigenständigen Genre entwickelt hatte, galt auch in der Gartenkunst Arkadien als Vorbild, jene auf die Antike zurückgehende Idealvorstellung eines ungestörten Hirtenlebens in idyllischer Natur (Abb. 15). Und wie in den Bildern von Nicolas Poussin (1594-1665) oder Claude Lorrain (1600-1682) finden sich in englischen Landschaftsparks sogenannte Staffagebauten, also bauliche Akzente wie Tempel, Ruinen und Brücken zwischen Baumgruppen und Wasserflächen (Abb. 16). Gleichzeitig hielt auch die chinesische Gartenkunst Einzug in die Gestaltung der hiesigen Gärten, weshalb neben klassizistischen Tempeln und Ruinen auch Pagoden und Teehäuser in den Gärten zu finden sind.²⁹ Während die meisten dieser ausgedehnten Landschaftsgärten zu einer privaten Residenz eines Regenten, Adligen oder Grossbürgers gehörten, wurden ab Ende des 18. Jahrhunderts auch grössere Anlagen für die Öffentlichkeit erstellt. Die Idee des «Volksgartens» geht auf den Philosophieprofessor Christian Cay Laurenz Hirschfeld und sein 1779 erschienenes Werk «Theorie der Gartenkunst» zurück und prägte die Entwicklung der Landschaftsarchitektur des 19. Jahrhunderts massgeblich.

²⁹ Mader, Geschichte der Gartenkunst, S. 120-122; Naumann, Kiosk, S. 26.

«Diese Volksgärten sind [...] als ein wichtiges Bedürfnis des Stadtbewohners zu betrachten. Denn sie erquicken ihn nicht allein nach der Mühe des Tages mit anmuthigen Bildern und Empfindungen; sie ziehen ihn auch, indem sie ihn auf die Schauplätze der Natur locken, unmerklich von den unedlen und kostbaren Arten der städtischen Zeitverkürzungen ab, und gewöhnen ihn allmählig an das wohlfeile Vergnügen, an die sanftere Geselligkeit an ein gesprächiges und umgängliches Wesen. Die verschiedenen Stände gewinnen, indem sie sich hier einander nähern, auf der einen Seite an anständiger Sittsamkeit und scheuloser Bescheidenheit, und auf der andern an herablassender Freundlichkeit und mittheilender Gefälligkeit. Alle gelangen hier ungehindert zu ihrem Rechte, sich an der Natur zu freuen.»³⁰

Der Park wird damit vom privaten Repräsentationsraum des Adels zum öffentlichen Ort, zum Aufenthaltsort für alle Stadtbewohner. Die Schaffung von öffentlichen Grünanlagen wird zur wichtigen Aufgabe in der Entwicklung der rasant wachsenden Städte des 19. Jahrhunderts.³¹ Der Englische Garten in München (1792) ist als eines der frühestens Beispiele eines Volksgartens gleichzeitig auch einer der bedeutendsten Stadtparks überhaupt.³² Auch hier finden sich zahlreiche Staffagebauten, die den malerischen Charakter der Anlage unterstützen (Abb. 17).

Das 19. Jahrhundert war eine Zeit des Umbruchs: Die Aufklärung und die Französische Revolution führten zu Demokratisierungsprozessen und zur Erstarkung des Bürgertums.³³ Gleichzeitig wurde durch die Entfestigung der Städte und das Ausbrechen aus den engen Altstadtgassen das bisher als Bedrohung betrachtete Umland entdeckt und gestaltet. Neben zahlreichen neuen Wohnquartieren entstanden auch grosse städtische Parkanlagen. Zu den grössten dieser Parkanlagen gehören der Bois de Boulogne und der Bois de Vincennes in Paris, welche beide unter Napoléon III. während der Zeit des grossen Stadtumbaus durch Georges-Eugène Baron Haussmann (1809-1891) in den 1850er Jahren entstanden. Nach dem Vorbild des Hyde Parks in London wurden sie im Stil des englischen Landschaftsgartens gestaltet. Daran beteiligt war auch der Ingenieur und Landschaftsarchitekt Jean-Charles Adolphe Alphand (1817-1891), der in seinem Werk «Les Promenades de Paris»³⁴ die Entstehung dieser Parks (und weiterer Anlagen) ausführlich dokumentierte. Die Parks enthalten eine Vielzahl von kleineren und grösseren Bauten: Neben den Pförtnerhäuschen an den Eingängen gehören beispielsweise eine Exedra,³⁵ ein Turm, verschiedene Chalets mit Restaurants, die Tribünen der Pferderennbahn sowie ein «Kiosque de l'empereur» (Abb. 18) am unteren See dazu.³⁶

³⁰ Christian Cay Laurenz Hirschfeld: Theorie der Gartenkunst, 1779, zit. nach: Bucher, Annemarie: «Der Stadtpark – das sinnlich erfahrbare Anderswo. Zur Wahrnehmung und Entwicklung von Landschaft in der Stadt», in: Bucher, Annemarie / Jensen, Gurli / Merz, Klaus: Der Stadtpark, (Pamphlet, Nr. 6), hg. v. Institut für Landschaftsarchitektur ILA, ETH Zürich, Zürich 2006, S. 9-12, hier S. 10.

³¹ Bucher / Jensen / Merz, Stadtpark, S. 16.

³² Bauer, Richard: «Der Münchner 'Theodors Park' (Englischer Garten)», in: Kirchgässner, Bernhard / Schultis, Joachim B. (Hg.): Wald, Garten und Park. Vom Funktionswandel der Natur für die Stadt, (Stadt in der Geschichte. Veröffentlichungen des Südwestdeutschen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung, Bd. 18), Sigmaringen 1993, S. 51-63, insb. S. 60 f.

³³ Über den Wandel des öffentlichen Lebens im 19. Jahrhundert vgl. Sennett, Richard: Verfall und Ende des öffentlichen Lebens. Die Tyrannei der Intimität, Berlin 2013, insb. S. 225-247.

³⁴ Alphand, Les Promenades de Paris.

³⁵ Eine halbrunde, offene Aussichtsplattform.

³⁶ Alphand, Les Promenades de Paris, insb. Bd. I, Kap. VII.

Inspirationen für die Ausstattung eines Gartens oder Parks lieferten Publikationen der Gartenarchitektur. In der Art einer Mustersammlung präsentierte z.B. der Landschaftsarchitekt Gabriel Thouin (1754-1829) in seinen 1820 erschienenen «Plans raisonnés de toutes les espèces de jardin»³⁷ viele verschiedene Formen von «schmückenden Gartenarchitekturen» («Fabriques pour l'ornement des jardins») – der Gartenpavillon wurde zur Katalogware (Abb. 19).³⁸



Abb. 15: Claude Lorrain, Landschaft mit Hirten, 1644.
Original: Öl auf Leinwand, 98x137 cm, Musée de Grenoble.
Bild: Wikimedia Commons.



Abb. 16: Stourhead, Pantheon von 1754 und Palladianische Brücke von 1762, beide von Henry Flitcroft für Henry Hoare II.
Foto: Mark Harding, 2013, Wikimedia Commons.



Abb. 17: Englischer Garten, München. Monopteros, 1836 nach einem Entwurf von Leo von Klenze errichtet.
Foto: Daniel Coral, 2016, Wikimedia Commons.



Abb. 18: Gabriel Davioud, «Kiosque de l'empereur» im Bois de Boulogne, 1857. Aus: Alphand, Les Promenades de Paris, Bd. II.

In der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts strebte auch die Stadt St.Gallen die Schaffung eines Stadtparks an. 1872 konnte die Stadt die weitläufige Gartenanlage im Stil eines englischen Landschaftsgartens aus dem Privatbesitz des Scherrerschen Gutes erwerben unter der Bedingung, dass «die Parkanlagen für alle Zeiten als öffentlicher Spaziergang in gutem Stand zu erhalten [sind] und dem Publikum jederzeit zur Benutzung offen stehen [sollen]».³⁹ Bestandteil des Parks war auch der 1812 als Badehaus erstellte Pavillon (Abb. 20), der im

³⁷ Thouin, Gabriel: Plans raisonnés de toutes les espèces de jardin, Paris 1820.

³⁸ Naumann, Kiosk, S. 26 f.

³⁹ Zit. nach Röllin, Peter / Studer, Daniel: St.Gallen. Architektur und Städtebau 1850-1920 (Inventar der neueren Schweizer Architektur INSA, Sonderpublikation aus Bd. 8), Bern 2003, S. 79.

unteren Geschoss Baderäume enthielt, im oberen, auf Parkniveau gelegenen Geschoss einen Saal.⁴⁰ Typologisch gehört der Parkpavillon also zu den typischen Staffagebauten eines privaten, englischen Landschaftsgartens in klassizistischer Architektursprache. Die Stadt liess das Gebäude 1878 von Stadtbaumeister-Adjunkt Albert Pfeiffer (1851-1908) zur Trinkhalle umbauen und stellte es somit der Öffentlichkeit zur Verfügung. 1884 wurde nahe dem Weiher ein achteckiger Pavillon (Abb. 21) errichtet, der ein Jahr zuvor an der Landesausstellung in Zürich präsentiert wurde (Abb. 22), und 1892 wurde nahe des neu erstellten Botanischen Gartens eine achteckige Voliere erstellt (Abb. 23).⁴¹ Beide Bauten sind heute nicht mehr erhalten, sie wurden im Zuge der Neugestaltung des Parks für die Gartenausstellung 1938 durch die heute bestehende Voliere vom damaligen Stadtbaumeister Paul Trüdinger (1895-1961) ersetzt. Die neue Voliere ist eines der besten Beispiele des Neuen Bauens in der Stadt St.Gallen, die abgerundete Form und das an eine Reling erinnernde Geländer sind der Schiffsarchitektur entlehnt, der über den Ententeich auskragende Umlauf vermittelt so eine eigentümliche Seestimmung (Abb. 24).

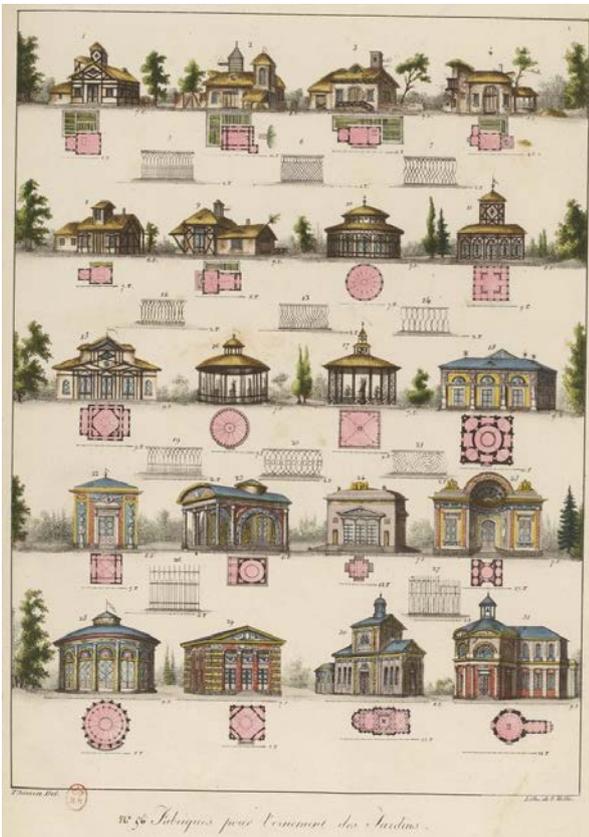


Abb. 19: Fabriques pour l'ornement de jardins, aus: Thouin, Plans raisonnés, Tafel 56.

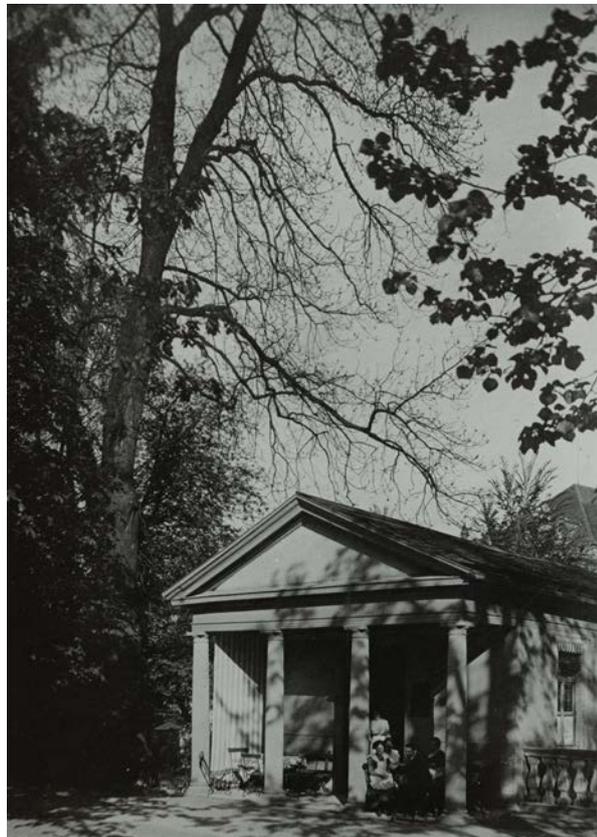


Abb. 20: Stadtpark, Pavillon von 1812, Foto um 1910. Baudok., Fotosammlung.

⁴⁰ Poeschel, Kunstdenkmäler SG 2, S. 381 f.

⁴¹ Zur Geschichte des Stadtparks vgl. Buff, Théo: St.Gallens Grüngeschichte(n) 1872-2015, hrsg. v. Stadt St.Gallen, Direktion Bau und Planung, Gartenbauamt, (Schriftenreihe der Stadt St.Gallen), St.Gallen 2015, zum Pavillon insb. S. 29. Des Weiteren Röllin, Peter: St.Gallen. Stadtveränderung und Stadterlebnis im 19. Jahrhundert. Stadt zwischen Heimat und Fremde, Tradition und Fortschritt, St.Gallen 1981, S. 400-402.



Abb. 21: Postkarte mit alter Voliere von 1892 und «Blechpavillon», um 1900, StadtASG B 1992.



Abb. 22: Derselbe Pavillon wie auf Abb. 21, hier an der Landesausstellung von 1883, bez. als Pavillon aus Zinkblech der Firma W. Weder, St.Gallen.
Foto: Romedo Guler, e-pics Ans_05425-02-044-FL.



Abb. 23: Belebte Szene vor der alten Voliere. Im Oculus die Datierung «1892». Undatierte Postkarte aus der Sammlung Uhler, um 1900, Archiv DMP.



Abb. 24: Die neue Voliere von 1937/38 von Stadtbaumeister Paul Trüdinger am Ententeich. Postkarte von 1938, Archiv DMP.

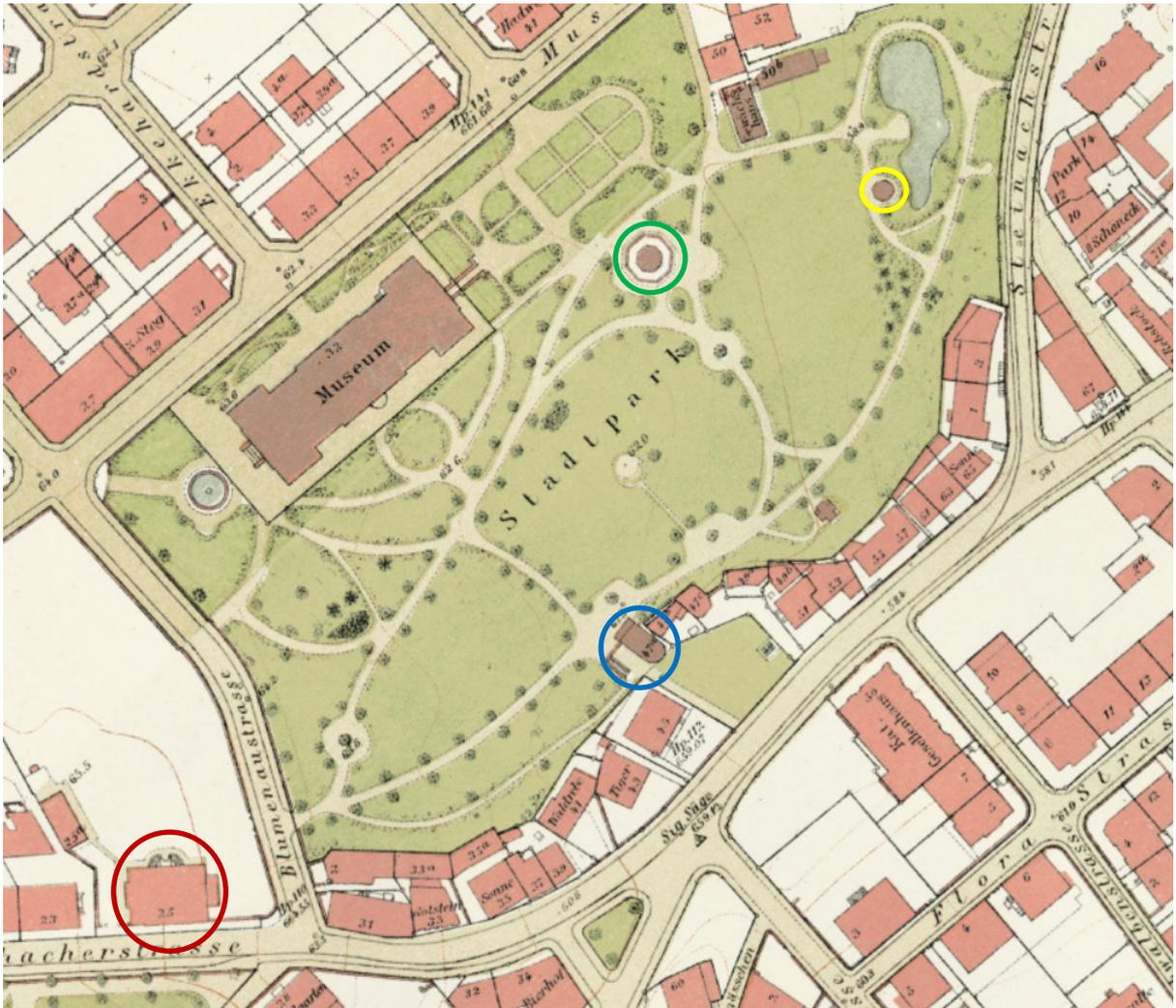


Abb. 25: Der Stadtpark gehörte ursprünglich zum Haus der Familie Scherrer (rot). Nach dem Kauf durch die Stadt wurde 1877 das Museumsgebäude von Joh. Christoph Kunkler erstellt. In der Bildmitte die erste Voliere von 1892 (grün), rechts beim Ententeich der «Blechapavillon» (gelb) und am unteren Rand des Parks der als Badehaus erstellte klassizistische Pavillon (blau). Stadtplan von 1903.

3.2 Verkaufslokale: Trinkhallen, Marktstände, Kioske

Kleine Verkaufsstände lassen sich bis ins Mittelalter zurückverfolgen, insbesondere für Fleisch- und Backwaren. Auch Marktstände an den regelmässigen Wochenmärkten sind überliefert. Diese einfachen Bretterverschläge wurden jedoch im Lauf des 19. Jahrhunderts zusehends aus dem Stadtbild entfernt, nicht zuletzt, um dem zunehmenden Verkehr Platz zu machen. Das Marktwesen wurde vermehrt in Markthallen verlagert.⁴² Gleichzeitig entstanden die ersten Verkaufsstände für Zeitungen oder Getränke, nun jedoch nicht mehr mitten in der Strasse, sondern in den Fussgängerbereichen: auf dem Bürgersteig, am Rand von Plätzen oder in Grünanlagen. Der Begriff des «Kiosks» im Sinne eines privaten Gartenpavillons in einem herrschaftlichen Anwesen wurde nun für diese neu aufkommenden Verkaufsstände verwendet und hielt so Einzug in den öffentlichen, städtischen Raum. Ein erster Zeitungskiosk in Paris wurde 1857 errichtet. Der von Architekt Gabriel Davioud (1823-1881) entworfenen, winzigen Metallkonstruktion ist die Verwandtschaft zu den zeltartigen Kiosk-Architekturen des Orients anzusehen (Abb. 26 und Abb. 27). In den folgenden Jahrzehnten entstanden die unterschiedlichsten Kleinbauten als Getränkekioske, Imbissbuden oder Souvenirläden.⁴³



Abb. 26: Kiosque de marchand de journaux. Compagnie Delastre. Affichage diurne et nocturne. Paris 1er, um 1875. Foto: Charles Marville, [http://vergue.com/post/114/Kiosque-lumineux-Delastre].



Abb. 27: Zeitungskiosk von Davioud, in: Alphand, Les Promenades des Paris, Bd. II.



Abb. 28: Martin Gropius, Berliner Trinkhalle für Selter- und Sodawasser, in: Architektonisches Skizzenbuch, H. 51/3, 1861.

In Berlin wurden 1859 die ersten «beweglichen Trinkhallen» aufgestellt. Das von dem Architekten Martin Gropius (1824-1880) entworfene Modell fand so grossen Anklang, dass es in

⁴² Naumann, Kiosk, S. 34 f.

⁴³ Lampugnani, Bedeutsame Belanglosigkeiten, S. 17.

leicht abgewandelter Form auch in Paris verwendet wurde (Abb. 28). Das Aufkommen der Trinkhallen hatte neben dem ökonomischen häufig auch ein gesundheitspolitisches Motiv: Sie sollten dem übermässigen Alkoholkonsum entgegenwirken, der insbesondere in der Arbeiterschaft zunehmend zum Problem wurde.⁴⁴ 1928 eröffnete deshalb auf Initiative des Schweizerischen Bundes abstinenter Frauen SBAF ein Getränkeausschank beim Frauenbad in den Drei Weieren, der Vorläufer des heutigen, 1981 neu erstellten «Milchhüsli».⁴⁵

Mit der Zeit weiteten die Verkaufsstände ihr Sortiment aus und verkauften auch andere Getränke wie Tee oder Kaffee sowie Zigaretten und Lebensmittel. Kioske wurden zu belebten Treffpunkten in den Fussgängerzonen, gerne wurden sie mit anderen Funktionen kombiniert, seien dies Wartehallen, Telefonkabinen, WCs oder Uhren.⁴⁶

Frühe monofunktionale Kioskbauten des 19. Jahrhunderts sind in St.Gallen nicht nachweisbar, auf alten Ansichten der wichtigsten Plätze der Stadt, wo solche zu vermuten wären, sind keine zu finden. Um 1900 befand sich dann ein einfacher Kiosk beim Löchlebad (Abb. 29). Um 1920 wurde am Marktplatz, nördlich des Vadiandenkmals, ein klassischer Kiosk erstellt. Er bildete zusammen mit dem Denkmal und einer Wettersäule ein kleines Ensemble innerhalb einer Grünanlage (Abb. 30), musste jedoch der Neuorganisation des Marktplatzes nach dem Bau der St.Gallischen Creditanstalt 1935 weichen. In der 1898 erstellten Wartehalle am Unionplatz wurde 1919 ein Kiosk eingebaut (Abb. 31). Ebenfalls 1919 und in Kombination mit einer Wartehalle ist ein Kiosk auf dem Bahnhofplatz erstellt worden (Abb. 32), er bestand bis zum Neubau des Hotels Metropol 1951.⁴⁷ Dass nur wenige frühe Kioskbauten in St.Gallen nachweisbar sind, ist nicht darauf zurückzuführen, dass hier weniger Zeitung gelesen und weniger geraucht wurde – viel mehr sind diese Kioske, oft einfache Holzbauten, einerseits wieder verschwunden, manchmal durch jüngere Exemplare ersetzt und andererseits häufiger in bestehenden Gebäuden untergebracht worden (Abb. 33). Die alten Marktstände wiederum lassen sich kaum als Bauten bezeichnen, bestanden sie doch zur Hauptsache aus einem Dächlein und einer Auslage (Abb. 34).

Das bemerkenswerteste St.Galler Beispiel eines Verkaufsstandes ist dennoch am Marktplatz zu finden. Die «Rondelle» (Abb. 35), 1951 vom nachmaligen Stadtbaumeister Paul Biegger (1918-1998) entworfen, löst geschickt die städtebauliche Scharnierfunktion zwischen Marktplatz, Bohl und Marktgasse nicht bloss räumlich, sondern auch funktional, indem sie zwischen dem permanenten Tages- und dem Wochenmarkt vermittelt. Architektonisch-typologisch ist sie einzigartig. Sie ist nicht achteckig, wie viele der historischen Vorbilder, sondern neuneckig. Ihr flaches Dach hebt sich durch Oblichter von den Wänden ab und scheint zu schweben, wodurch es die für die Architektur der 1950er Jahre typische Leichtigkeit erzeugt (Abb. 36).

⁴⁴ Naumann, Kiosk, S. 38.

⁴⁵ Milchhüsli, Geschichte, online: [<https://milch-huesli.ch/geschichte-2/>], konsultiert am 05.03.2022; Baudok., Dossier Bitzistrasse 65.

⁴⁶ Vgl. dazu Stübgen, Städtebau, S. 493-499.

⁴⁷ Baudok., Dossier Wartehallen, Archiv Nr. CXXVI.



Abb. 29: Oberer Graben mit kleinem Kiosk vor dem «Löchlibad», Postkarte 1903, Sammlung Uhler, Archiv DMP.



Abb. 30: Marktgrasse, Vadianenmonument, dahinter mit Bogendach ein Kiosk und links davon die Wetterssäule. Postkarte 1932, Foto: Gross, StadtASG BA 5997.



Abb. 31: Tramwarte Unionplatz mit Kiosk und WCs. Postkarte 1935, Sammlung Uhler, Archiv DMP.



Abb. 32: Wartehalle am Bahnhofplatz mit Kiosk, WC sowie Personal- und Kontrollraum. Foto: Oskar Rietmann, 1950, Vadiana, VSRG 20077.



Abb. 33: Restaurant Spisertor mit eingebautem Kiosk. Foto: Foto Gross, 1933, StadtASG BA 6903.



Abb. 34: Marktplatz, Marktstände. Undatierte Fotografie, um 1900, Archiv DMP.



Abb. 35: Rondelle am Marktplatz, 1952. Foto: Foto Gross, StadtASG BA 26847.



Abb. 36: Rondelle am Marktplatz, 1951. Foto: Studio Hans Diem, Baudok., Fotosammlung.

3.3 Öffentliche Bedürfnisanstalten

Für die Verrichtung der Notdurft und ebenso für die hierfür erstellten Gebäulichkeiten kennen wir die unterschiedlichsten Begriffe: Abort, Abtritt, Bedürfnisanstalt, Klosett, Latrine, Lokus, Pissoir und Toilette sind nur einige davon. Die Toilette wie auch die Kanalisation sollen bereits vor rund 5000 Jahren eingeführt worden sein – davor erleichterte man sich draussen in ein Loch und buddelte es zu, oder man verwendete Nachttöpfe, wie sie auch aus der Antike in Ägypten, Griechenland und Rom bekannt sind. In Athen gab es sicherlich ab dem 3. Jh. v. Chr. in den Häusern der Wohlhabenden unterschiedliche Formen von Toiletten, während öffentliche Toiletten nicht überliefert sind. In Rom dagegen entstand eine Form von öffentlichem Pissoir, indem an verschiedenen Orten in der Stadt Gefässe aufgestellt wurden, in welchen der Urin gesammelt wurde. Diesen benötigten einerseits die Fullonen, welche damit Wäsche wuschen, andererseits die Gerber, Walker und Färber für ihr Gewerbe.⁴⁸ Gleichzeitig gab es in Rom auch öffentliche Bedürfnisanstalten. Diese «Latrinen» umfassten in der Regel mehrere, in einer Reihe angeordnete Sitze, man verrichtete sein Geschäft also in Gesellschaft (Abb. 37). Unter den Sitzen führte eine Wasserrinne durch, die den Unrat in die Kanalisation abführte. Teilweise entstanden regelrechte «Prachtlatrinen», die nicht bloss aussergewöhnlich gross mit bis zu 100 Sitzen, sondern auch luxuriös eingerichtet waren. Nicht geklärt ist zudem die Frage der Geschlechtertrennung in öffentlichen Latrinen der Antike. Es wird angenommen, dass Toiletten für Frauen seltene Ausnahmen waren, zumal sich ihr Leben viel eher im häuslichen Bereich abspielte, während sich in der Öffentlichkeit vorwiegend die Männer bewegten.⁴⁹

Mit dem Untergang des römischen Reiches gerieten verschiedene Errungenschaften der Antike in Vergessenheit. Für das vorwiegend auf dem Land stattfindende, bäuerliche Leben war das Fehlen von Toiletten aber auch kein Problem.⁵⁰ Das Verhältnis der Leute zu ihren Ausscheidungen war denn auch relativ unverkrampft, wie sich an Begriffen wie dem «Schizkübel» oder der «Prunzscherbe», aber auch an der Verwendung von Fäkalsprache in theologischen Schriften bei Leo Jud oder Martin Luther zeigt.⁵¹ Latrinen waren damals einzig in den Klöstern zu finden, so zeigt etwa der St.Galler Klosterplan (um 820) mehrsitzige Latrinen nach römischem Vorbild. Archäologische Untersuchungen förderten in der Stadt St.Gallen bereits dreizehn Latrinenstandorte zutage.⁵² Auch Burgen und Schlösser kannten mehrsitzige Latrinen in Abtritterkern. Allmählich fanden sie in der Form von Abtrittanbauten und -erkern wieder den Weg in die Städte.⁵³ Ab dem 14. Jahrhundert lassen sich öffentliche Aborte in verschiedenen Städten nachweisen, beispielsweise in London, München, Nürnberg, Basel, Bern und Zürich.⁵⁴ Gleichzeitig fand auch ein Wandel in der Wahrnehmung statt, indem

⁴⁸ Furrer, Daniel: Wasserthron und Donnerbalken. Eine kleine Geschichte des stillen Örtchens, Darmstadt 2011, S. 7-20.

⁴⁹ Ebd., S. 24-26. Neben den «Prachtlatrinen» überwogen aber weiterhin die einfacheren Einrichtungen. Die Errichtung öffentlicher Latrinen darf zudem nicht darüber hinwegtäuschen, dass der grösste Teil der Bevölkerung keinen Zugang dazu hatte und stattdessen die Nachttöpfe in Fässern oder auf Misthaufen entleeren musste – oder aber sie schütteten sie einfach in der Nacht auf die Strasse.

⁵⁰ Im Mittelalter lebten rund 90% der europäischen Bevölkerung auf dem Land, nicht in den Städten. Ebd., S. 33.

⁵¹ Ebd. S. 36.

⁵² Rigert, Erwin / Ebnetter, Irene: «St.Gallen – Latrinen als Fundgruben», in: Neujahrsblatt des Historischen Vereins des Kantons St.Gallen 152 (2012), S. 85-96, hier S. 94.

⁵³ Illi, Martin: «Toilette», in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 15.10.2014. Online: [<https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/016236/2014-10-15/>], konsultiert am 29.01.2022; Furrer, Wasserthron und Donnerbalken, S. 50-58.

⁵⁴ Payer, Unentbehrliche Requisiten, S. 19; Furrer, Wasserthron und Donnerbalken, S. 84.

das Schamgefühl zunahm und die Verrichtung der Notdurft zunehmend im Versteckten erfolgte. Dies spiegelte sich einerseits in Begriffen wie «heimlich gemacht», «privet» oder «retirade», die nun für den Abort verwendet wurden, andererseits auch in entsprechenden Reglementierungen, die das Ausschütten der Exkreme auf die Strasse verboten und die Benützung von dafür vorgesehenen Orten vorschrieben.⁵⁵

Ein wichtiger Baustein in der Entwicklung der Toiletten war die Erfindung des wassergespülten Aborts, des «water closets», abgekürzt WC. Erste Versuche im 16. Jahrhundert wurden im 18. Jahrhundert verfeinert, 1775 erlangte Alexander Cummings ein Patent für «water closets». Mit der stetigen Weiterentwicklung im 19. Jahrhundert fanden diese allmählich den Weg in die Privathäuser, wobei bis nach dem Zweiten Weltkrieg die meisten Wohnungen noch ohne eigene Toilette waren – diese befand sich im Treppenhaus, im Keller, im Garten oder im Stall.⁵⁶

Neben der veränderten moralischen Auffassung über die Notdurftverrichtung in der Öffentlichkeit waren es schliesslich vor allem hygienische Gründe, die ab dem Ende des 18. Jahrhunderts zur zunehmenden Erstellung von öffentlichen Bedürfnisanstalten führten. Man hatte erkannt, dass die mit allerlei Abfällen und Exkrementen verunreinigten Strassen die Gesundheit der Stadtbevölkerung gefährdeten. In Paris prangerte der Schriftsteller Louis-Sébastien Mercier das Fehlen von öffentlichen Bedürfnisanstalten an:

«Sie fehlen in dieser Stadt. Man ist in grosser Verlegenheit in diesen belebten Strassen, wenn sich das Bedürfnis meldet [...]. Früher war der Tuileriengarten und der Palast unserer Könige ein allgemeiner Treffpunkt. All die Scheisser reihten sich hinter einer Taxushecke auf und erleichterten sich dort. [...] Der Graf von Angiviller liess den Taxus ausreissen und vertrieb dadurch die Scheisser, die eigens von weit her kamen. Man errichtete öffentliche Toiletten, wo jeder einzeln seine Notdurft für zwei Sols verrichtet; aber wenn einer im Faubourg Saint-Germain ist, und die Eingeweide wollen erleichtert werden, wird er die Zeit haben, den Betreiber zu suchen? [...] Das ist die Folge einer unmässig grossen Bevölkerung. Jeder Gang zu Tisch verlangt einen zum stillen Örtchen, und da es öffentliche Gastwirtschaften gibt, warum gibt es nicht auch öffentliche Toiletten?»⁵⁷

Auf Merciers Antrag hin im Zuge der Französischen Revolution wurden in Paris schliesslich zahlreiche öffentliche Toiletten und Pissoirs erstellt, die noch lange Zeit als Vorbild für solche Einrichtungen in den umliegenden Ländern dienen sollten.⁵⁸

Die ersten Pariser Anstalten waren eine Verbindung von Anschlagsäule und Pissoir, die unter dem Namen «Colonne Rambuteau» bzw. «Colonne Vespasienne» bekannt wurden (Abb. 39). Daneben entstanden verschiedene Formen von runden, ovalen, rechteckigen oder achteckigen Pavillons aus verziertem Gusseisen (Abb. 40).⁵⁹ In London führte die anlässlich der Weltausstellung von 1851 errichtete Toilette im Kristallpalast zu zahlreichen weiteren Anstalten nach diesem Vorbild. In Berlin fand vor allem die achteckige Metallkonstruktion von Carl

⁵⁵ Payer, Unentbehrliche Requisiten, S. 18 f.

⁵⁶ Furrer, Wasserthron und Donnerbalken, S. 65-83. Payer, Unentbehrliche Requisiten, S. 24.

⁵⁷ Mercier, Louis-Sébastien: Tableau de Paris. Bilder aus dem vorrevolutionären Paris, Zürich 1990. Zit. nach Payer, Unentbehrliche Requisiten, S. 28.

⁵⁸ Payer, Unentbehrliche Requisiten, S. 28. Lampugnani, Bedeutsame Belanglosigkeiten, S. 30.

⁵⁹ Lampugnani, Bedeutsame Belanglosigkeiten, S. 31.

Theodor Rospatt weite Verbreitung und wurde unter dem Namen «Café Achteck» bekannt (Abb. 38). Auch in anderen Städten nahm die Zahl von öffentlichen Toiletten stetig zu, wobei Hamburg und insbesondere Paris eine Vorreiterrolle einnahmen.⁶⁰ Eine ausführliche Untersuchung über die verschiedenen Typen von öffentlichen Pissoirs und Toiletten, ihrer Konstruktion, ihrer technischen Ausstattung und des Betriebs lieferte Joseph Stübben (1845-1936) in seinem Band über den Städtebau im Handbuch der Architektur von 1890. Lapidar hielt er fest:

«Die öffentlichen Bedürfnisanstalten sind entweder nur für die flüssigen Abgangsstoffe oder auch für die festen bestimmt. Erstere werden in Ermangelung einer besseren deutschen Bezeichnung 'Pissoire', letztere 'Aborte' genannt. [...] Die öffentlichen Pissoire sind entweder frei oder umwandet, und im letzteren Falle entweder oben offen oder überdeckt. Ganz freie Pissoire sind nur in den romanischen Ländern gebräuchlich, besonders in Italien. [...] Die umwandeten, aber unbedeckten Pissoire sind besonders in Frankreich und früher auch in England gebräuchlich.»⁶¹

Stübben hob verschiedene Regeln hervor. So sollten keine Türen verwendet, aber die Eingänge durch Schirmwände vor Blicken geschützt werden. Zu Lüftungszwecken seien durchbrochene Wandabschnitte im oberen und unteren Bereich vorzusehen. Es sei auf eine ständige Spülung, gleichzeitig aber auch auf die Trockenhaltung des Bodens zu achten. Die Erstellung von Aborten, im Gegensatz zu Pissoirs, benötige grösseren Wartungsaufwand und «die sofortige Ableitung in das Kanalnetz».⁶² Zudem stellte er fest, dass sich Frauen noch schwer damit täten, öffentliche Aborte aufzusuchen. Die Standortwahl von öffentlichen Toiletten sei mit besonderer Umsicht vorzunehmen, damit sich niemand dadurch gestört fühle. Sie müssten nahe an den Hauptstrassen, auf Trottoirs oder am Rande öffentlicher Gärten aufgestellt sein. Sehr zweckmässig seien auch in öffentliche Gebäude integrierte oder unterirdische Anstalten. Mit zahlreichen Abbildungen zeigte Stübben die Vielfalt der Pissoirs und Aborte und deren Vor- und Nachteile in der Benutzung und im Betrieb auf (Abb. 41).⁶³



Abb. 37: Römische Latrine in Ostia Antica, vermutlich 2. Jh. n. Chr., Foto: Fubar Obfusco, 2005, Wikimedia Commons.



Abb. 38: Berlin, «Café Achteck» auf dem Gendarmenmarkt. Foto: Troismarteaux, 2004, Wikimedia Commons.

⁶⁰ Furrer, Wasserthron und Donnerbalken, S. 86.

⁶¹ Stübben, Städtebau, S. 432.

⁶² Ebd., S. 437.

⁶³ Ebd., S. 431-443.



Abb. 39: «Colonne Vespasienne», Paris, Pont d'Arcole, 4^{ème} arr. Foto: Charles Marville, um 1858-1871, Musées Carnavalet, Histoire de Paris, PH 1673



Abb. 40: Urinoir, Paris, Place Colette et André Malraux, 1^{er} arr. Foto: Charles Marville, um 1858-1878, Musée Carnavalet, Histoire de Paris, PH 1614.

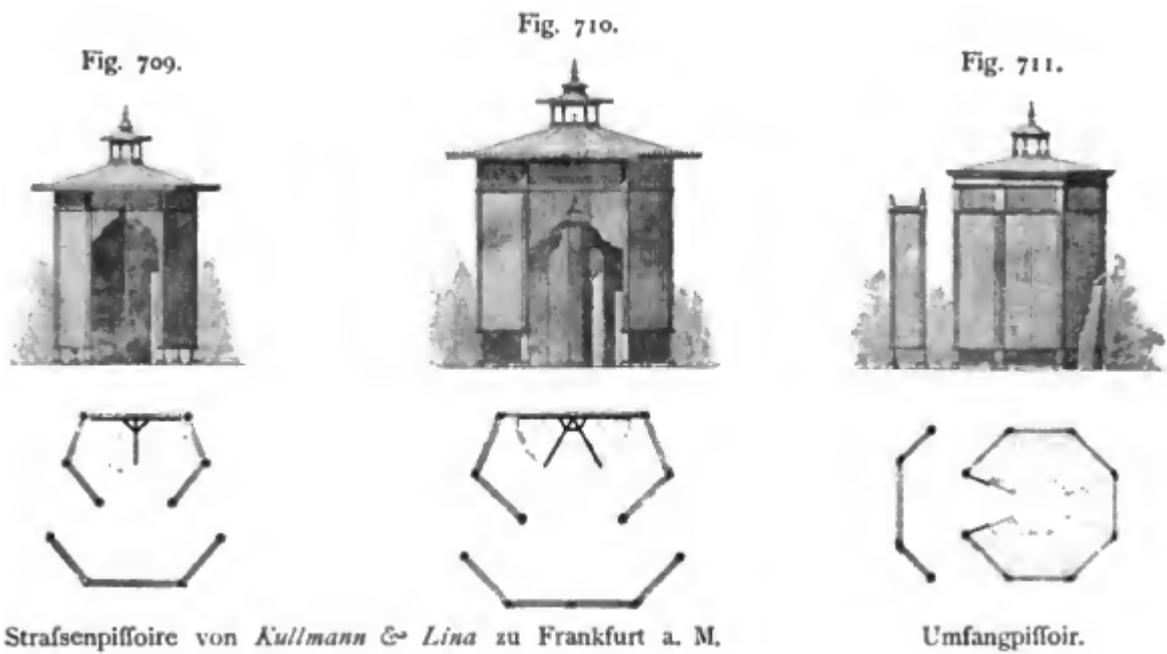


Abb. 41: Beispiele von Strassenpissoirs in Stübgen, Städtebau, S. 435.

In St.Gallen begann man gegen Ende des 19. Jahrhunderts mit der Erstellung von mehreren Bedürfnisanstalten, nachdem der Gemeinderat 1895 feststellen musste, dass die neun bestehenden Pissoirs in der Stadt sowie drei Bahnhofpissoirs «eine unbedingt zu kleine Zahl»⁶⁴ seien. Geplant wurden deshalb 22 neue Pissoiranlagen, wovon bis 1910 zwölf umgesetzt wurden. Inspiration holte man sich im nahen Zürich und in den Metropolen Europas, mit denen St.Gallen damals aufgrund der Blütezeit der Stickereiindustrie in einem regen Austausch stand. Im Archiv der Baudokumentation finden sich Fotografien von Zürcher Anlagen (Paradeplatz, Sihlhölzli, Gessnerallee) ebenso wie Prospekte der Firmen Beetz (Wien),⁶⁵ Kullmann & Lina (Frankfurt) und F. Ernst (Zürich).⁶⁶ Aus dem Jahr 1899 stammen Entwürfe des Stadtbaumeisters Albert Pfeiffer für Pissoiranlagen in rechteckiger und in achteckiger Form (Abb. 42). Letzterer wird für eine Aufstellung in der kleinen Grünanlage vor dem Bierhof an der Rorschacher Strasse 32/34 vorgesehen – ausgeführt wird schliesslich stattdessen eine Plakatsäule.⁶⁷ Realisiert hat man dann 1915 eine etwas reduzierte Variante bei der Unterstation an der Geltenwilenstrasse 2 (Abb. 43), die jedoch bereits um 1940 dem heute bestehenden Pissoir weichen sollte. Von den frühesten Pissoiranlagen aus Blech haben sich in St.Gallen keine erhalten. Aufschlussreich ist in diesem Zusammenhang ein Schreiben des Zürcher Stadtbaumeisters Friedrich Fissler an das Baubüro der St.Galler Aussengemeinde Tablat vom 16. März 1910. Fissler schreibt, «dass in neuerer Zeit die Blechumhüllungen nur noch dort zur Anwendung gelangen, wo voraussichtlich baldige Strassenänderungen eine Versetzung der Häuschen notwendig machen.» Wenn immer möglich würden die Gebäude sonst massiv erstellt, «und dann auch noch für andere gemeindliche Zwecke eingerichtet»⁶⁸ wie Strassenwärtermagazine, Wartehallen und Telefonkabinen.

Die wohl älteste erhaltene öffentliche Bedürfnisanstalt St.Gallens ist das kleine hölzerne Aborthäuschen am Bahnhof Bruggen aus dem Jahr 1900, das zusammen mit dem Aufnahmegebäude und dem Güterschuppen erstellt wurde (vgl. oben Abb. 58). Ab der Jahrhundertwende entstanden dann vorwiegend massiv erbaute Bedürfnisanstalten. 1904 entwarf Stadtbaumeister Pfeiffer einen Kleinbau an der Ecke Teufener Strasse / Birkenstrasse (heute Tschudistrasse) mit einem Sockel aus grobem Quaderwerk, einem rechteckigen, verputzten Baukörper mit einem Oculus mit Zierritter und einem geschweiften Walmdach (Abb. 44). Der mit vierständigem Pissoir ausgerüstete Bau hat sich in purifizierter Form erhalten (Abb. 45). In der Folge wurden Toiletten und Pissoirs auch immer mehr in bereits bestehende oder neu zu erbauende andere Kleinbauten integriert.⁶⁹ 1909 entstand an der Fluhstrasse, neben der Felsenbrücke, ein Strassenwärterhäuschen mit Pissoiranbau (Abb. 46). Von 1910 stammt die Kombination von Strassenwärtermagazin, Transformatorenstation und Abort an der Verzweigung Rorschacher Strasse – Brauerstrasse (Rorschacher Strasse 199; Abb. 47). 1932 wurde beim bestehenden Strassenwärtermagazin an der Dufourstrasse 39 ein Pissoir

⁶⁴ Auszug aus dem Protokoll des Gemeinderates, Sitzung vom 16. Mai 1895, «Öffentliche Bedürfnisanstalten», Baudok., Archiv Nr. CXII 16 1b.

⁶⁵ Über die Geschichte der Firma Beetz vgl. ausführlich Payer, Unentbehrliche Requisiten, S. 64-82.

⁶⁶ Baudok., Dossier «Bedürfnisanstalten», Archiv Nr. CXII 16 1a.

⁶⁷ Ebd. Möglicherweise enthielt die Plakatsäule auch eine Transformatorenstation, ein Beleg hierfür konnte jedoch nicht gefunden werden. Jedenfalls befindet sich dort heute eine Transformatorenstation.

⁶⁸ Brief von Friedrich Fissler an das Baubureau Tablat vom 16. März 1910. Baudok., Archiv Nr. CXII 16 1b.

⁶⁹ Vgl. dazu Ehrensperger, Ingrid / de Montmillon, Stéphane: «Die Wartehalle als Bedeutungsträger», in: Archithese 15 (1986), Heft 3, S. 14-20.

angebaut. Häufig wurden WC-Anlagen bei den Wartehallen an den Endstationen der früheren Tram- und heutigen Buslinien integriert (z.B. Riethüsli 1913, Neudorf 1918, Stocken 1922, Rotmonten 1970).

Dennoch entstanden weiterhin auch eigenständige Toilettenhäuschen. Architektonisch bemerkenswert ist die Abortanlage an der Sonnenstrasse beim Spelteriniplatz, 1939 vom städtischen Hochbauamt entworfen (Abb. 48). Ein kleiner kubischer Baukörper mit flachem Dach, fast ohne Dachvorsprung, sitzt dicht an der Strassenecke, begleitet von einem Wandbrunnen. Die Wandstärke ist auf das Minimum reduziert, die Pissoiranlage ist von zwei Seiten betretbar und wird über kleine Lüftungsschlitze am oberen Rand der Wände belüftet. Das WC für die Männer ist über den Zugang zum Pissoir erreichbar, während der Zugang für die Frauen an der Seitenfassade liegt. Die einfache, funktionalistische Architektur ist typisch für das Neue Bauen, aber die Kompromisslosigkeit, mit der sie bei diesem Kleinbau auftritt, ist beachtlich. Ein kleiner Bruder dieses Typs, nur mit einem Pissoir ausgestattet, befindet sich bei der Unterstation an der Geltenwilenstrasse 2.

Aus der gleichen Zeit stammt der Rundbau an der Verzweigung Kolumban-/Kolosseumstrasse (Abb. 49). Der ebenfalls 1939 vom damals neu gewählten Stadtbaumeister Erwin Schenker (1892-1964) erstellte Bau enthält neben Herren- und Damentoilette auch eine Telefonzelle und ist gleichzeitig eine grosse Plakatsäule. An der Strassenkreuzung und als Auftakt zur damals neu gestalteten Grünanlage mit Spielplatz steht er prototypisch für die zahlreichen multifunktionalen Kleinbauten in der Stadt. Architektonisch ist er überaus sorgfältig komponiert, die Türen zu den WCs und der Telefonkabine sind auf die Oblichter abgestimmt und das feine Flugdach scheint zu schweben. Die runde Bauform und das Flugdach weisen eine gewisse Ähnlichkeit zu dem ein Jahr zuvor erbauten Pavillonkiosk des Schwimmbads Allenmoos in Zürich von Max Ernst Haefeli und Werner Max Moser auf (Abb. 50). Gleichzeitig ist er mit dem über den Oblichtern schwebenden Dach quasi der Vorläufer der Rondelle, die zwölf Jahre später am Marktplatz erbaut wird (vgl. Abb. 36).

In der Nachkriegszeit wurden öffentliche Bedürfnisanstalten zunehmend als störend erachtet, weshalb viele abgebrochen oder geschlossen wurden.⁷⁰ Wenn neue Anlagen entstanden, geschah dies möglichst diskret. Als Beispiel mag die 1971 erbaute Anlage bei der Kirche Linsebühl herhalten, die in eine Stützmauer integriert wurde.⁷¹ Beim Bau von öffentlichen Toilettenanlagen wurden die Anforderungen der kostengünstigen Erstellung, der möglichst einfachen Reinigung und der Belastbarkeit gegen Vandalismus zunehmend wichtiger gegenüber der architektonischen Gestaltung. Der Kern der heutigen Toiletten ist denn auch eine so genannte «High-Gienic»-Anlage aus Edelstahl – diese wird, wenn immer möglich, auch in die historischen Bauten integriert. Das Äussere der Standardtoilette besteht aus einer simplen Betonhülle.⁷² Nur in Ausnahmefällen wurden noch individuell gestaltete Gebäude entworfen, beispielsweise neben der Sporthalle Kreuzbleiche, wo für die Gestaltung

⁷⁰ Lampugnani, Bedeutsame Belanglosigkeiten, S. 35.

⁷¹ Thommen, Andreas Stephan: Wo man muss, wenn man muss. St.Galler Abortologie, St.Gallen 1974, S. 27 f. Das Büchlein ist eher eine humoristische Schrift denn eine wissenschaftliche Arbeit – nichtsdestotrotz ein lesenswerter Beitrag zur Geschichte der Bedürfnisanstalten in St.Gallen.

⁷² Hochbauamt Stadt St.Gallen (Hg.): St.Galler Toiletten. Massgeschneiderte Hygiene, (Baudokumentation Nr. 175), St.Gallen 2013.

der Architekt der Sporthalle, Heinrich Graf (1930-2010), engagiert wurde, um eine möglichst gute Integration in die Umgebung zu erreichen (Abb. 51).⁷³



Abb. 42: «Scizze [sic!] für ein sechsständiges Pissoir-Häuschen», Albert Pfeiffer, 1899. Baudok., Archiv Nr. CXII 16.

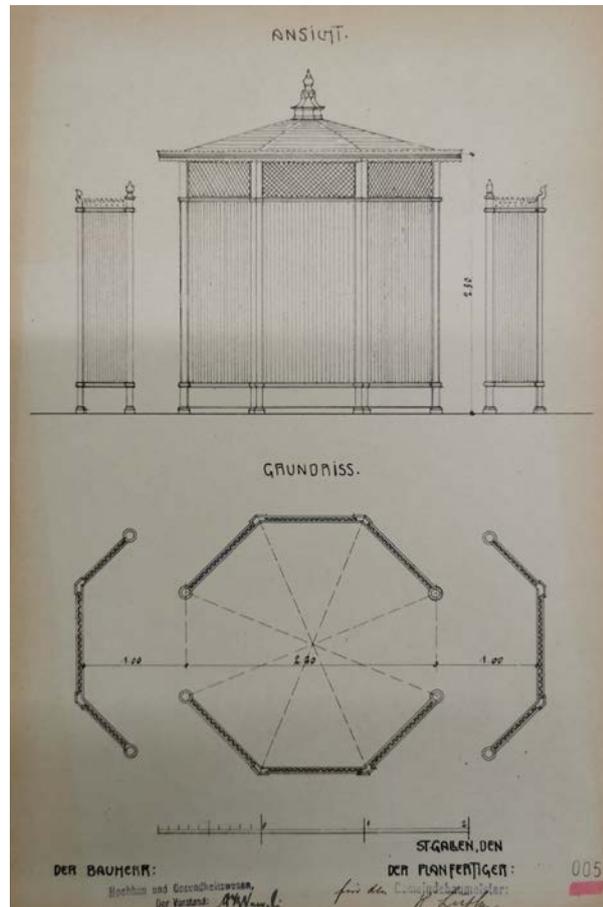


Abb. 43: Ansicht und Grundriss eines Pissoir-Häuschens bei der Unterstation St. Leonhard, Geltenwilenstrasse 2, Hermann Lüthy, ca. 1915, Baudok.

⁷³ Hochbauamt Stadt St. Gallen (Hg.): Öffentliche WC-Anlage Kreuzbleiche, (Baudokumentation Nr. 85), St. Gallen 1998. Ein weiteres Beispiel ist die als Prototyp für künftige WC-Anlagen gedachte Anlage an der Museumstrasse, genannt «00-Juwel», sie blieb indes ein Einzelstück. Vgl. Hochbauamt Stadt St. Gallen (Hg.): WC-Pilot 00-Juwel, (Baudokumentation Nr. 105), St. Gallen 2001.

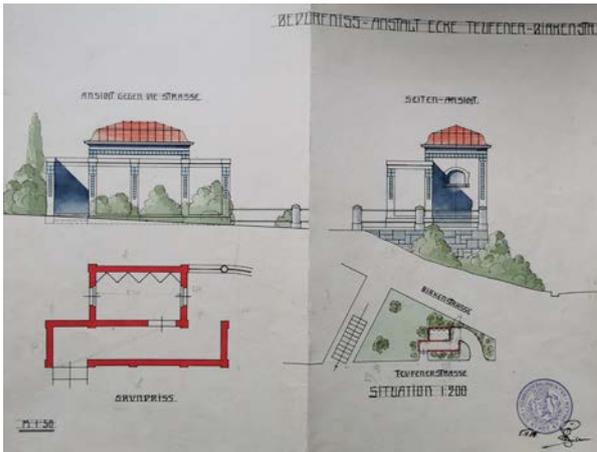


Abb. 44: Ansicht und Grundriss einer Bedürfnisanstalt an der Ecke Teufener Strasse / Birkenstrasse, Albert Pfeiffer, 1904. Baudok., Archiv Nr. CXII 16.



Abb. 45: Bedürfnisanstalt Ecke Teufener Strasse / Birkenstrasse (heute Tschudistrasse), Ansicht von der Tschudistrasse.



Abb. 46: Strassenwärtermagazin mit Pissoiranbau, Fluhstrasse 1 ca., erbaut 1909.



Abb. 47: Transformatorenstation mit Strassenwärtermagazin und Abortanlage an der Verzweigung Rorschacher Strasse / Brauerstrasse, erbaut 1910.



Abb. 48: Toilettenanlage Spelteriniplatz, erbaut 1939.



Abb. 49: WC-Anlage mit Telefonzelle an der Verzweigung Kolosseumstrasse / Kolumbanstrasse, erbaut 1939.



Abb. 50: Zürich, Freibad Allenmoos, Pavillon-Kiosk von 1938 von Max Ernst Haefeli und Werner Max Moser. Foto: Archiv Denkmalpflege Stadt Zürich, aus: Bauer / Capol, Kleinbauten, Nr. 47.



Abb. 51: Öffentliche WC-Anlage Kreuzbleiche von Heinrich Graf, erbaut 1998.

3.4 Verkehrsbauten

Der Mensch bewegte sich lange Zeit ausschliesslich entweder zu Fuss oder mit Hilfe von Zug-, Reit- oder Saumtieren und entsprechenden Wagen und Karren fort.⁷⁴ Während es bereits in römischer Zeit einen Postdienst gab, der von Rom aus in alle Provinzen reiste, entwickelte sich erst im Hochmittelalter ein eigentliches Transportgewerbe, das dem zunehmenden internationalen Handel diente.⁷⁵ Die Stadt St.Gallen erlebte ab dem 16. Jahrhundert einen wirtschaftlichen Aufschwung, der auf dem Handel mit Leinwand gründete. St.Galler Leinwand war von höchster Qualität, sie wurde quer über Europa gehandelt und insbesondere in die europäischen Handelszentren Venedig, Mailand und Genua oder an die Warenmessen in Frankfurt, Leipzig und Lyon transportiert.⁷⁶ In dieser Zeit entstand ein regelmässiger Postdienst, ein «Ordinari», der die Stadt mit Nürnberg, Lyon und Genf verband. Die Stadt St.Gallen lag indes abseits der wichtigsten Handelsrouten, die nach Möglichkeit entlang der Wasserwege führten. Dementsprechend schlecht ausgebaut war das Verkehrsnetz in der Ostschweiz – und vor allem in einem schlechten Zustand. Eine merkbare Verbesserung trat erst seit Mitte des 18. Jahrhunderts mit dem Bau von Kunststrassen ein. Als wichtigste Route der Ostschweiz ist hierbei die unter Abt Beda Angehrn zwischen 1773 und 1778 erstellte Fürstenlandstrasse von Staad über Rorschach und St.Gallen nach Wil zu nennen.⁷⁷

Eine wichtige Einnahmequelle für die Obrigkeit der Frühen Neuzeit stellten die verschiedensten Formen von Zöllen wie Brücken-, Markt- und Grenzzölle dar, weshalb sich die Kantone auch im frühen 19. Jahrhundert lange Zeit gegen die Abschaffung derselben wehrten. Erst mit der Schaffung des Bundesstaats im Jahre 1848 wurde die Kompetenz für die Erhebung von Zöllen dem Bund übertragen, Binnenzölle wurden abgeschafft und die Kantone für deren Ausfall grosszügig entschädigt. Brücken- und Weggelder bestanden dagegen noch bis gegen Ende des 19. Jahrhunderts.⁷⁸ Aus der Zeit der Kantonsgründung stammt denn auch der älteste Kleinbau unter den Verkehrsbauten in der Stadt St.Gallen: Das Zollhaus bei der Kräzernbrücke (Abb. 52) entstand gleichzeitig mit



Abb. 52: Zollhaus Kräzern, Kräzernstrasse 47, 1811 von Hans Ulrich Haltiner erbaut.

⁷⁴ Vgl. dazu: Schiedt, Hans-Ulrich: «Transportmittel», in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 01.11.2012. Online: [<https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/013899/2012-11-01/>], konsultiert am 20.01.2022.

⁷⁵ Glauser, Fritz / Tissot, Laurent: «Transportgewerbe», in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 11.02.2015. Online: [<https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/014052/2015-02-11/>], konsultiert am 20.01.2022.

⁷⁶ Baumann, Max: «Konfessionelle, politische und wirtschaftliche Vielfalt», in: Wissenschaftliche Kommission der Sankt-Galler Kantonsgeschichte nach Beschluss des Kantonsrats im Auftrag der Regierung (Hg.): Sankt-Galler Geschichte 2003, 9 Bde., Bd. 3: Frühe Neuzeit: Territorien, Wirtschaft, St.Gallen 2003, S. 10-149, hier S. 142 f.

⁷⁷ Ebd., S. 146. Vgl. auch Ziegler, Ernst: Kutschen, Tram und Eisenbahn, St.Gallen 1979, S. 25 f.

⁷⁸ Polli-Schönborn, Marco: «Zölle», in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 03.02.2015. Online: [<https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/013765/2015-02-03/>], konsultiert am 20.01.2022.

der neuen, steinernen Brücke, welche der Kanton St.Gallen 1807-11 von Hans Ulrich Haltiner erbauen liess. Entsprechend stolz prangt im Frontispiz des tempelartigen Kleinbaus das Wappen des jungen Kantons.

Die Entwicklung neuer Technologien wie die Dampfmaschine und neue Energieträger wie Kohle, Erdöl und Strom führten ab Ende des 18. Jahrhunderts zur industriellen Revolution. Damit verbunden waren auch neue Formen der Mobilität, die im 19. Jahrhundert entstanden. Nach der Dampfschiffahrt hielt gegen die Mitte des 19. Jahrhunderts die Eisenbahn Einzug in die Schweiz und veränderte das Bild von Stadt und Landschaft massgeblich. Kunstbauten wie Tunnels und Brückenbauwerke ermöglichten erst die möglichst gerade Linienführung der Bahn. Die neuen Bahnhöfe wurden zu Katalysatoren der Stadtentwicklung, in deren Umfeld entstanden neue, planmässig angelegte Stadtquartiere sowie zahlreiche Geschäftsbauten, die von der Nähe zum Bahnhof profitierten. Die Eisenbahn war schliesslich nicht bloss augenscheinlichstes Zeichen des Fortschritts, sondern – neben technischen Errungenschaften wie der Stickmaschine, politischen Voraussetzungen und modischen Strömungen – einer der Faktoren für die starke wirtschaftliche Entwicklung und die Blüte der Textilindustrie in der Ostschweiz. St.Galler Stickereien wurden so zum wichtigsten Exportgut der Schweiz in der Zeit um 1900.⁷⁹

Neben den städtebaulichen Umwälzungen hatte der Bau der Eisenbahn auch neue Gebäudetypologien zur Folge, darunter verschiedene Kleinbauten. Der Kern jedes Bahnhofs ist das Aufnahmegebäude mit Billettschalter und Wartehalle, in den grösseren auch mit Bahnhofbuffet (früher immer noch unterteilt in solche erster, zweiter und dritter Klasse) sowie mit Perronhalle. Für den Güterverkehr notwendig wurden Güterschuppen und Lagerhäuser, hierzu gehörten in der Regel auch Brückenwaagen (Abb. 53 und Abb. 54), damit die Waren auch gewogen und die Tarife entsprechend festgelegt werden konnten. Zur weiteren Infrastruktur der Bahn gehörten Remisen (Abb. 55) und Stellwerke (Abb. 56), ebenso der für den Betrieb der Dampflokomotiven benötigte Wasserturm. In exemplarischer Art sind diese verschiedenen Gebäudetypen des Bahnhofsensembles am Hauptbahnhof St.Gallen erhalten, wobei es sich hier um die zweite Bahnhofsanlage handelt, die in der Zeit der Stickereiblüte zu Beginn des 20. Jahrhunderts entstand (vgl. Abb. 55).⁸⁰

Die kleineren Bahnhöfe können ebenfalls Ensembles von einer räumlichen und architektonischen Geschlossenheit bilden. Oftmals sind Aufnahmegebäude, Güterschuppen, Bahnhof-WC und weitere Bauten wie z.B. ein Bahnhofskiosk in einer Reihe entlang den Geleisen aufgereiht. Entsprechende Ensembles sind in St.Fiden, Bruggen, Haggen und Winkeln in unterschiedlichem Umfang erhalten. Umfassend und in recht ursprünglichem Zustand präsentiert sich heute noch der Bahnhof Bruggen (Abb. 57). Zwischen dem Aufnahmegebäude im Osten von 1899 und dem in drei Etappen entstandenen Güterschuppen im Westen befindet sich ein kleines Abortgebäude mit Elementen des Schweizer Holzstils (Abb. 58), das im Jahr 1900 erbaut wurde. Abgeschlossen wird das Ensemble beidseits von Passerellen über die Geleise, wovon die westliche noch zum historischen Bestand gehört.

⁷⁹ Röllin / Studer, St.Gallen (INSA), S. 58. Zur Eisenbahn in St.Gallen auch Röllin, Peter: Stadtveränderung, S. 187-200. Zur Blüte der Textilindustrie und ihren Auswirkungen Röllin, Peter: Stickerei-Zeit. Kultur und Kunst in St.Gallen, 1870-1930, (Katalog der Ausstellung im Kunstmuseum St.Gallen, 1. April - 6. August 1989), St.Gallen 1990.

⁸⁰ Zum Bahnhofsensemble St.Gallen: Flury-Rova, Moritz: Der Bahnhof St. Gallen, (Schweizerische Kunstführer, Serie 96, Nr. 950), Bern 2014.



Abb. 53: Brückenwaage an der Verzweigung Poststrasse / St. Leonhard-Strasse. Mit dem Neubau des Nebenbahnhofs für die Strassenbahn St. Gallen-Gais-Appenzell 1913-14 verschwand nicht nur dieser Teil der Poststrasse, sondern auch dieser schicke Kleinbau in der Strassengabelung. Postkarte um 1900, Archiv DMP, Sammlung Uhler.



Abb. 54: Brückenwaage an der Stirnseite der Lagerhäuser an der Davidstrasse, erbaut 1928.

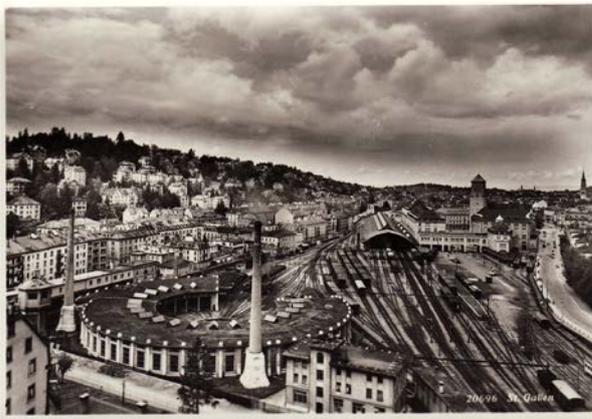


Abb. 55: Bahnhof St. Gallen, im Vordergrund die Remise mit Wasserturm (links) und Hochkaminen, dahinter die Perronhalle, das Aufnahmegebäude und der Nebenbahnhof. Um 1920. Sammlung Kurt Kühne, StadtASG OBG B 1913.



Abb. 56: Stellwerk III unterhalb der Paradiesstrasse, letztes erhaltenes Stellwerk aus der Zeit um 1900 beim Bahnhof St. Gallen.



Abb. 57: Bahnhof Bruggen mit Aufnahmegebäude, Aborthäuschen und Güterschuppen. Postkarte um 1900-1910, StadtASG OBG B 1038.



Abb. 58: Aborthäuschen am Bahnhof Bruggen aus dem Jahr 1900.

Die Postkutsche wurde also auf den Hauptverkehrsachsen ab Mitte des 19. Jahrhunderts durch die Eisenbahn verdrängt. Sie blieb jedoch abseits davon noch bis in das 20. Jahrhundert ein wichtiges Verkehrsmittel. Im Zuge der Urbanisierung der Städte wurde das Tram allmählich zum bevorzugten Verkehrsmittel im Stadtverkehr. Die ersten Trams wurden noch von Pferden gezogen, beispielsweise ab 1832 in New York, 1862 in Genf und 1877 in Biel. Andere Strassenbahnen wurden mit Luftdruck angetrieben, so die Bahnen von Paris ab 1876 oder auch in Bern. Erst die Elektrifizierung schuf die Voraussetzungen für einen ausgedehnten Trambetrieb. Ab den 1880er Jahren entstanden in kurzer Zeit zahlreiche elektrische Strassenbahnen, in der Schweiz erstmals 1884 in Zürich, 1888 in Vevey und 1895 in Basel.⁸¹ In St.Gallen verkehrten die ersten Trams am 19. Mai 1897 auf den beiden Linien Stocken – Heiligkreuz und Bahnhof – Krontal. Bereits 1893 hatte die Drahtseilbahn vom Müllertor nach St.Georgen den Betrieb aufgenommen.⁸²

Ähnlich wie der Eisenbahnbau hatte auch der Bau der Strassenbahn die Erstellung von neuen Gebäuden zur Folge, für die es bislang keine Vorbilder gab. Zu Beginn waren die Haltestellen einfach mit Schildern bezeichnet, teilweise noch mit einem Pfeil für die Fahrtrichtung ergänzt. Bald jedoch entstand das Bedürfnis nach witterungsgeschützten Unterständen für die wartenden Passagiere. Zu den ersten Wartehallen gehörten die Häuschen aus Holz oder Gusseisen in Paris (Abb. 59), die Jean-Charles Adolphe Alphand in seinem Werk «Les Promenades de Paris» zusammen mit anderen Objekten und Kleinbauten wie Plakatsäulen, Bedürfnisanstalten und Kiosken im Sinne eines «einheitlich konzipierten Stadtmobiliars»⁸³ präsentierte. Auch Joseph Stübben verwies in seinem Band «Der Städtebau» aus dem «Handbuch der Architektur» von 1890 auf die Pariser Beispiele sowie auf Wartehallen in Wien und Hamburg und hielt fest, es sei «eine wahre Freude, zu beobachten, mit welcher Sorgfalt und Liebe derartige Nebenanlagen des Städtebaus an einigen Orten (...) erdacht und unterhalten werden».⁸⁴ An diesen Vorbildern dürften sich auch die Entwerfer der Wartehallen in der Schweiz orientiert haben. In Zürich beispielsweise entstand 1898/99 am Paradeplatz eine Wartehalle (Abb. 60), nachdem die dortige Haltestelle bisher nur durch einen Kandelaber gekennzeichnet war.⁸⁵ Dieselbe Situation bestand auch in St.Gallen am Unionplatz: Zuerst markierte eine mächtige Strassenleuchte die Haltestelle (Abb. 61), bis wenig später die vermutlich erste St.Galler Wartehalle dort entstand.⁸⁶ Der schicke Kleinbau im Schweizer Holzstil von 1898 war prominent auf dem Platz situiert und mit reicher Dekorationsmalerei geschmückt (Abb. 62), worin sich der Stolz auf die neue Errungenschaft der Trambahn widerspiegeln dürfte.

⁸¹ Beglinger, Caroline: «Öffentlicher Verkehr», in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 19.06.2015. Online: [<https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/007965/2015-06-19/>], konsultiert am 22.01.2022; Wikipedia: «Strassenbahn», online: [<https://de.wikipedia.org/wiki/Strassenbahn>], konsultiert am 22.01.2022; Farhumand, Stadtraumgestaltung, S. 19 f. weist eine erste elektrische Strassenbahn in Zürich im Jahr 1884 nach.

⁸² Ziegler, Ernst: Kutschen, Tram und Eisenbahn. 75 Postkarten aus der Sammlung Kurt Kühne, St.Gallen 1979, S. 32-34.

⁸³ Lampugnani, Bedeutsame Belanglosigkeiten, S. 45.

⁸⁴ Stübben, Städtebau, S. 498.

⁸⁵ Farhumand, Stadtraumgestaltung, S. 24.

⁸⁶ Baudok., Archiv Nr. CXXVI⁵.

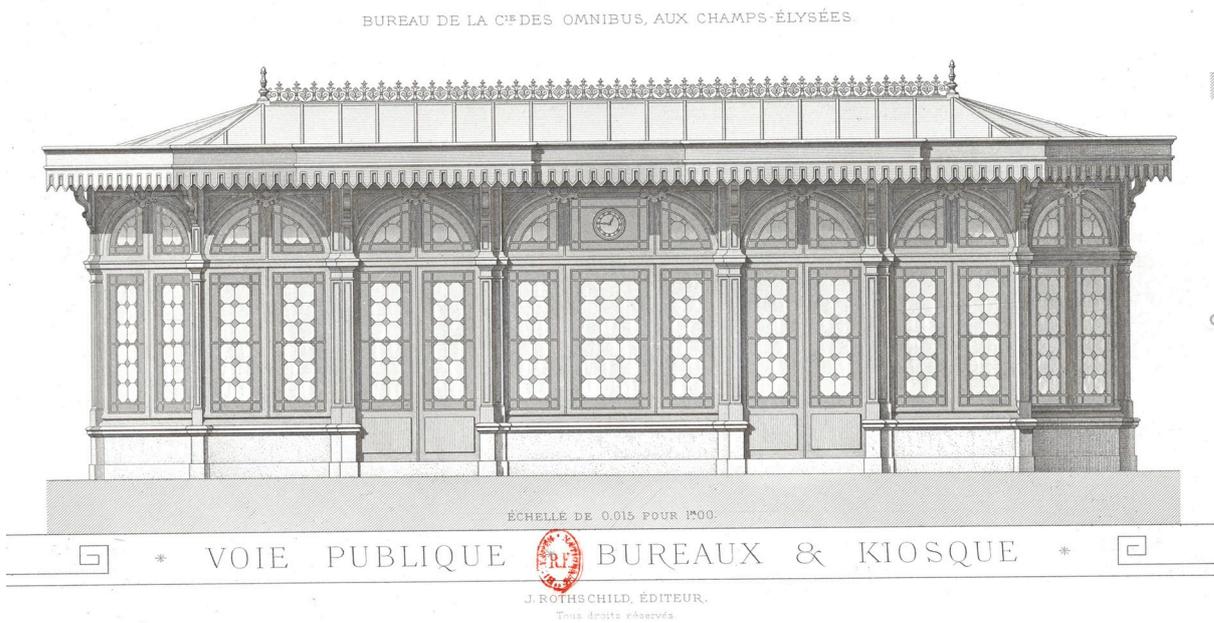


Abb. 59: «Bureau de la C^{ie} des Omnibus aux Champs-Élysées», aus: Alphand, Les Promenades de Paris, Bd. II.



Abb. 60: Tramwarte mit Toiletten am Paradeplatz, erbaut 1898/99, abgebrochen 1928. Foto um 1900, BAZ 099723



Abb. 61: Haltestelle Unionplatz beim Schibenertor. Eine Tafel an der Strassenleuchte markiert die Haltestelle. Foto 1897. Vadiana, Sammlung Zumbühl, 961.



Abb. 62: Haltestelle Unionplatz mit Wartehalle. Postkarte, gelaufen, 1903. Vadiana, VSP o 1064.

In der Folge wandelte sich das Aussehen der Wartehallen gemäss dem jeweils vorherrschenden Stilempfinden. In Zürich erbaute Stadtbaumeister Friedrich Fissler 1911 eine Tramwarte mit Bedürfnisanstalt und Kiosk, die eine klassizistische Säulenvorhalle und gleichzeitig Heimatstilformen im geschwungenen Walmdach mit Dachreiter und Quergiebel aufweist (Abb. 63).⁸⁷ Die 1918 erbaute Tramwarte mit Abortanlage im St.Galler Neudorf erinnert mit den Säulen und dem Walmdach an einen klassizistischen Pavillon (Abb. 65).⁸⁸ 1949 wurde sie in leicht veränderter Form rund 80 m weiter östlich neu aufgebaut, ihre Funktion als Wartehalle hat sie dort allerdings verloren (Abb. 66). Hermann Herters Wartehallen in Zürich bewegen sich schliesslich zwischen Heimatstil (Fluntern, Albisgütli) und Neuem Bauen. Seine zusammen mit Ingenieur Fritz Stüssi erbaute Wartehalle beim Bellevue nennt Lampugnani «beinahe [eine] Apotheose der Strassenbahnhaltestelle», welche «das kühn ausragende Dach mit seiner versteckten, mit Holzlattung und Spritzbeton verkleideten Stahlkonstruktion auf schlanken Pilzstützen»⁸⁹ auszeichnet.

In der Nachkriegszeit wurde das Tram vielerorts durch Trolleybusse oder Autobusse ersetzt, so auch in St.Gallen. Die ersten Trolleybusse fuhren hier im Jahr 1950, und sieben Jahre später verkehrte das letzte Mal das Tram.⁹⁰ Gleichzeitig mit dieser Umstellung entstand 1952 auch eine neue Wartehalle am Bahnhof, die nun aus einer filigranen Eisenkonstruktion und einer Verglasung auf drei Seiten bestand (Abb. 67 und Abb. 68). Die Absicht dahinter

⁸⁷ Farhumand, Stadtraumgestaltung, S. 61-63.

⁸⁸ Ähnliche Wartehallen entstanden auch im Nest-Riethüsli 1918 und in Stocken 1922. Baudok., Archiv Nr. CXXVI.

⁸⁹ Lampugnani, Bedeutsame Belanglosigkeiten, S. 47. Zu den Kleinbauten Herters vgl. die Masterarbeit von Farhumand, Stadtraumgestaltung.

⁹⁰ Verkehrsbetriebe St.Gallen (Hg.): Die Verkehrsbetriebe St.Gallen (VBSG), Broschüre, März 2007. Archiv DMP.

war, das neu erbaute Hotel Metropol am Bahnhofplatz durch die transparente Erscheinung und einen möglichst grossen Abstand so wenig wie möglich zu beeinträchtigen, wie Stadtbaumeister Guggenbühl erläuterte.⁹¹ Mit der Neugestaltung des Bahnhofplatzes Ende der 1970er Jahre wurde die Wartehalle an den heutigen Standort beim Bürgerspital verschoben (Abb. 69).

Immer häufiger wurden nun standardisierte Wartehallen ausgeführt, die möglichst filigran und unaufdringlich ihre Funktion erfüllen sollten.⁹² 1971 beschloss der Gemeinderat⁹³ die Anschaffung von 29 «genormten Wartehallen». Die Vorzüge der normierten Unterstände lagen auf der Hand: geringer Aufwand in der Erstellung durch genormte Einzelteile, Möglichkeit des einfachen Verschiebens, geringer Unterhalt, geringe Anschaffungskosten.⁹⁴ Ab 1983 wurde das Modell «Gallus» umgesetzt, in verschiedenen Ausführungen, mal etwas kleiner oder grösser, mal mit ganzer oder halber Seitenwand und mit oder ohne Telefonkabine (Abb. 71). Diese von Designer Hansruedi Buob in der Firma Burri gestaltete Wartehalle war Teil eines umfassenden Corporate Identity Konzepts für die Stadt St.Gallen.⁹⁵ Seit 2009 werden diese durch neue «Normwartehallen» schrittweise ersetzt (Abb. 72). Die von den Architekten Baumann Roserens entworfenen, aus einem Wettbewerb hervorgegangenen Unterstände bauen auf der Grösse der Werbeplakate auf und versuchen, mit einfachsten Mitteln den unterschiedlichsten Anforderungen gerecht zu werden.⁹⁶

Dennoch finden sich neben standardisierten auch immer wieder individuell gestaltete Wartehallen, insbesondere dort, wo nicht bloss eine Wartehalle am Strassenrand gesucht war, sondern die Umgebung mitgestaltet oder mitbetrachtet wurde. 1963 entwarf das Hochbauamt die Wartehalle bei der Post St.Georgen als kleines Sichtbacksteingebäude mit kleinteiliger Verglasung und flach geneigtem Dach. Zusammen mit der kleinen Grünanlage mit Polygonalplatten, Sandsteinmauer und Sitzbank bildet es einen kleinen Taschenpark (Abb. 73). Auch 1971 in der Vorlage für die Norm-Wartehallen hatte man festgehalten, dass «aus städtebaulichen Gründen Wartehallen an zentralen Plätzen im Stadttinnern ansprechend gestaltet und den gegebenen Verhältnissen angepasst werden [müssen]»⁹⁷ und an diesen Orten somit keine Norm-Wartehallen zum Einsatz kommen können. Im Anschluss an den Bau des Autobahnzubringers Splügenstrasse wurde ab 1982 der Platz im Zentrum von St.Fiden von den Architekten von Euw, Hauser, Peter und Prim neugestaltet. Hierfür entwarf Santiago Calatrava (*1951) zwei Stahlkonstruktionen als Wartehalle und als Überdachung des Treppenabgangs (Abb. 74) – sie gehören zu den Erstlingswerken im Werk des weltbekannten Ingenieurs. Die markanteste Wartehalle in St.Gallen befindet sich am zentralen Platz in der Altstadt, dem Bohl; sie stammt ebenfalls von Calatrava und trägt im Volksmund auch seinen Namen. Die «Calatrava-Halle» wurde 1996 als Druckbogenträger in Stahlkonstruktion mit

⁹¹ Schreiben von Stadtbaumeister Hermann Guggenbühl an den Vorstand der Bauverwaltung vom 15. Mai 1952. Baudok., Archiv Nr. CXXVI 4.

⁹² Vgl. Lampugnani, *Bedeutsame Belanglosigkeiten*, S. 47.

⁹³ Seit 1.1.2005: Stadtparlament.

⁹⁴ Bericht und Antrag des Stadtrates an den Gemeinderat über die Anschaffung von genormten Wartehallen für die Verkehrsbetriebe vom 7. Mai 1971. Baudok., Archiv Nr. CXXVI.

⁹⁵ Burri public elements: «Haltestelle Gallus», online: [<https://www.burri.world/de/stahlbau-verkehrstechnik/gallus/haltestelle>], konsultiert am 22.01.2022.

⁹⁶ Hochbauamt Stadt St.Gallen (Hg.): *Erneuerung Buswartehallen*, (Baudokumentation Nr. 171), St.Gallen 2012.

⁹⁷ Bericht und Antrag des Stadtrates an den Gemeinderat über die Anschaffung von genormten Wartehallen für die Verkehrsbetriebe vom 7. Mai 1971. Baudok., Archiv Nr. CXXVI.

vorgespannter Betonfundation errichtet (Abb. 75). Sie ist nicht bloss ein ingenieurtechnisches Meisterstück und trotz ihrer Länge von fast 40 m eine absolut leicht und filigran wirkende Wartehalle, sondern auch eine touristische Sehenswürdigkeit und ein sozialer Treffpunkt.⁹⁸



Abb. 63: Zürich, Heimplatz, Wartehalle von Friedrich Fissler, 1911. Foto: Heinrich Wolf-Bender, 1911, BAZ 098719.

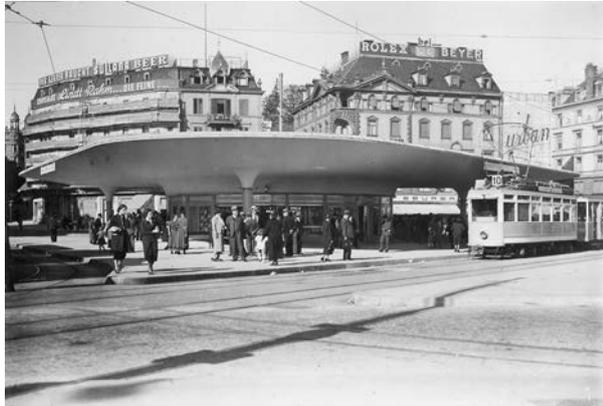


Abb. 64: Bellevue, Wartehalle von Hermann Herter und Fritz Stüssi, 1939. Foto: Wilhelm Gallas, 1939, BAZ 057626.



Abb. 65: Wartehalle Neudorf von 1918 am alten Standort an der Verzweigung Rorschacher- und Martinsbruggstrasse. Foto: um 1920, Baudok., Fotosammlung.



Abb. 66: Die ehemalige Wartehalle im Neudorf am neuen Standort seit 1949: verschoben, verändert, abgedreht und abgewertet. Ihren Platz nahm eine neue Wartehalle ein.

⁹⁸ Hochbauamt Stadt St.Gallen (Hg.): Wartehalle auf dem Bohl, (Baudokumentation Nr. 73), St.Gallen 1996. So bietet St.Gallen-Bodensee-Tourismus auch Führungen an unter dem Titel «Vom Mittelalter bis Calatrava».



Abb. 67: «Trolleybuswartehalle» mit filigraner Stützenkonstruktion und markantem Flugdach. Foto undatiert, Hochbauamt, Baudok., Fotosammlung.



Abb. 68: Bahnhofplatz St.Gallen mit neuer Wartehalle von 1952. Foto: 1953, Foto Gross, StadtASG BA 27212.



Abb. 69: Haltestelle Kantonsspital, stadtauswärts.



Abb. 70: Die filigrane Konstruktion blieb erhalten. Die rote Farbe ist hingegen eine Neuschöpfung mit Bezug zu den Stadtfarben (rot und schwarz).



Abb. 71: Buswartehalle Scheidweg vom Typ «Gallus», ab 1983, heute mit zum Büchertausch umgenutzter ehem. Telefonkabine.



Abb. 72: Buswartehalle an der Endstation Stephanshorn bei Nacht, mit Personal-WC, hindernisfreiem WC und Unisex-Toilette.



Abb. 73: Wartehalle Post St.Georgen, 1963. Durch die Einbindung in eine kleine Grünanlage ist der Kleinbau Wartehalle und Parkpavillon in einem. Wo sich einst eine Telefonkabine befand, ist heute eine Trafostation eingebaut.



Abb. 74: St.Fiden, Buswartehalle mit Toiletten, 1985 von Santiago Calatrava erbaut.



Abb. 75: Marktplatz Bohl, Buswartehalle von Santiago Calatrava von 1996.

3.5 Versorgungsbauten: Wasser, Strom, Kommunikation

Die Versorgung mit Wasser ist eine der vordringlichsten Aufgaben des Gemeinwesens, sie ist eine Grundvoraussetzung für das Gedeihen einer Stadt. Bekanntheit erlangten insbesondere die Aquädukte des antiken Roms, die zu den bedeutendsten Bauwerken des Römerreichs gehören. Um das 1.-3. Jahrhundert n. Chr. wurde die römische Technik der Wasserversorgung auch nördlich der Alpen angewandt. Die häufigste Form der Wassergewinnung war jedoch noch bis in das 19. Jahrhundert die Verwendung von Sodbrunnen und Regenwasserzisternen. Verschiedentlich wurden für Brauch- und Wirtschaftswasser in Städten Kanalnetze angelegt, etwa in Bern, Aarau oder Winterthur.⁹⁹ Auch St.Gallen verfügte über ein solches Kanalnetz. Die nahe Steinach spies einen innerstädtischen Weiher, die sogenannte «Wetti», die einerseits dem Baden der Pferde, andererseits dem Spülen der Gassenkanäle diente.¹⁰⁰ Zudem benötigte die Leinwandindustrie, die St.Gallen ab dem 16. Jahrhundert zur europäischen Textilhandelsstadt verhalf, grosse Mengen an Wasser, insbesondere für den Vorgang des Bleichens. Zur Sicherstellung der Wasserversorgung wurden deshalb im Jahr 1610 drei Weiher oberhalb der Stadt angelegt, die später um zwei weitere Weiher ergänzt wurden. Ihr Wasser sollte auch bei Feuersbrünsten zur Verfügung stehen. Ebenso wurde wohl auch schon seit Bestehen der Weiher darin gebadet. Mit dem Niedergang des Leinwandgewerbes entwickelten sich die «Drei Weieren» zum heutigen Badeparadies und Erholungsraum.¹⁰¹ Neben dem Schieberhaus (Abb. 76), das 1677 als Bootshaus erbaut wurde, entstanden hier zwischen 1897 und 1905 die Bauten für die Badeanstalt des Frauen- (Abb. 77) und des Männerbads (Abb. 78) sowie zugehörige Nebenbauten von Stadtbaumeister Albert Pfeiffer. Sie bilden zusammen mit der 1954 von Hermann Guggenbühl (1908-1960) entworfenen Anlage des Familienbads ein herausragendes kulturgeschichtliches und landschaftliches Ensemble.¹⁰²

Die Versorgung mit Wasser dient also nicht nur der Bereitstellung von Trink- und Brauchwasser, sondern hat auch das Ziel, die Feuersicherheit zu gewährleisten. 1873 beschloss die rasch wachsende Stadt St.Gallen deshalb, eine Hochdruckwasserleitung zu erstellen und anschliessend zahlreiche «Feuerleitungen und Hydranten» in die neuen Quartiere zu verlegen.¹⁰³ Damit verbunden war die Erstellung von sogenannten Hydrantenwagenhäuschen. Diese Kleinbauten wurden aus praktischen Gründen typischerweise in der Nähe von Strassenkreuzungen erstellt. Gleichzeitig wurden sie sorgfältig, oft im Schweizer Holzstil, gestaltet und häufig in eine kleine Grünanlage integriert, wie z.B. die beiden Häuschen an der Ecke Dufour-/Winkelriedstrasse (Abb. 79) und Tschudi-/Ruhbergstrasse (Abb. 80).

Das Trinkwasser bezog die Stadt St.Gallen noch bis ins 19. Jahrhundert aus dem Quell- und Sickerwasser der umliegenden Hügellüge, welches sie über hölzerne Rohre, sogenannte

⁹⁹ Illi, Martin: «Wasserversorgung», in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 24.08.2016. Online: [https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/007860/2016-08-24/], konsultiert am 31.01.2022.

¹⁰⁰ Fischer, Matthias: «Weiher als Lebensversicherung», in: ISG-Magazin (2021), Heft 2, S. 19-23, hier S. 20.

¹⁰¹ Ebd., S. 21.

¹⁰² Röllin / Studer, INSA St.Gallen, S. 107, 113; Wirth, Rolf: Brausebad und Badekappe. Baden und Schwimmen in St.Gallen. 100 Jahre Schwimmclub St.Gallen 1909, St.Gallen 2013, S. 86-110. Archiv DMP, Dossiers Bitzistrasse 65v und Dreilindenstrasse 50.

¹⁰³ Röllin, Stadtveränderung, S. 62 f. Vgl. auch Keller, Urs: «Die Wasserversorgung der Stadt St.Gallen», in: Feuerwehr und Zivilschutz St.Gallen (Hg.): 150 Jahre Rettungs-Corps der Stadt St.Gallen 1859-1909, 100 Jahre Berufsfeuerwehr der Stadt St.Gallen 1909-2009, St.Gallen 2009, S. 95-101.

Teuchel, in die Stadt leitete. Gegen Ende des Jahrhunderts erfuhr die Stadt aufgrund der wirtschaftlichen Entwicklung in der Textilindustrie einen rasanten Aufschwung und ein enormes Bevölkerungswachstum. Zusammen mit den zunehmend vorhandenen Badewannen und Duschen in den Häusern sowie dem Ausbau des Hydrantennetzes spitzte sich die Versorgungslage des Trinkwassers zu. Die Erstellung einer Druckwasserleitung vom Bodensee zur rund 260 Meter höher liegenden Stadt schaffte hier Abhilfe. Das Projekt von Ingenieur Jakob Haltiner wurde 1893 genehmigt und war zwei Jahre später vollendet. Von der grossartigen bautechnischen Leistung, die Voraussetzung für die noch kommende Blüte der Stickerie-Industrie und die Entwicklung der Stadt zur Weltmetropole im frühen 20. Jahrhundert war, zeugt noch heute als deren Denkmal der 1896 von Bildhauer August Bösch entworfene Broderbrunnen, ein römisch-barock inspirierter Monumentalbrunnen aus Galvanobronze (vgl. oben Abb. 1).¹⁰⁴

Für die Versorgung der Quartiere wurden über die Stadt verteilt Wasserreservoirs und Pumpstationen benötigt. Am Ruhberg wurde beispielsweise 1898 ein Reservoir erstellt, dessen Eingangsportal architektonisch aufwendig gestaltet war (Abb. 81). Leider wurde es bei einem Umbau 1972 zerstört. Gut erhalten und wiederum ein schönes Beispiel eines multifunktionalen Kleinbaus in einer kleinen Grünanlage stellt die Druckerhöhungsanlage an der Treuackerstrasse von 1949 dar. Stadtbaumeister Schenker entwarf hierfür zwei Varianten, ausgeführt wurde die modernere mit dem asymmetrischen Giebeldach anstelle eines Walmdachs (Abb. 82). Bemerkenswert ist auch das «Druckerhöhungspumpwerk Geissberg» von 1969/70 (Abb. 83), welches Stadtbaumeister Biegger massgeblich mitgestaltete. Die in den Hügel eingebaute Anlage wird zur Strasse hin von einer markanten Betonkonstruktion aus Fensterpfosten und Vordach abgeschlossen.



Abb. 76: Schieberhaus beim Buebenweiher von 1677.



Abb. 77: Frauenbad von 1897 von Albert Pfeiffer, nach der Sanierung und dem Einbau einer Sauna 2020. Foto: Borgogno Eggenberger, 2020.

¹⁰⁴ Fischer, Weiher als Lebensversicherung, S. 22 f.; Röllin, Stadtveränderung, S. 62-64.



Abb. 78: Badebauten beim Mannenweiher von 1899-1905 von Albert Pfeiffer.



Abb. 79: Hydrantenwagenhäuschen an der Ecke Dufour-/ Winkelriedstrasse von 1888.



Abb. 80: Hydrantenwagenhäuschen an der Ecke Tschudi-/ Ruhbergstrasse von 1881.



Abb. 81: Ansicht des «Reservoir II» an der Teufener Strasse 103, 1898 von Paul Miescher. Baudok.



Abb. 82: «Druckerhöhungspumpwerk mit Sandraum» an der Treuackerstrasse 5, 1949 von Erwin Schenker erbaut.



Abb. 83: Pumpwerk Geissberg von 1969/70.

Im Gegensatz zur Wasserversorgung ist die Versorgung mit Elektrizität ein Phänomen der jüngeren Geschichte. Verschiedene theoretische Erkenntnisse, insbesondere der Elektrodynamik von Michael Faraday und James Clerk Maxwell, und Erfindungen wie die Glühbirne, der Dynamo und andere ermöglichten die Nutzung elektrischer Energie im Alltag. Die Produktion von und die Versorgung mit Elektrizität wurden zur öffentlichen Aufgabe. Die ersten elektrischen Anlagen in St.Gallen wurden ab 1886 von einem Gasmotor angetrieben und dienten zur Beleuchtung des Gaswerks und des nahen Kantonsspitals.¹⁰⁵ Die Weltausstellung 1889 in Paris und die internationale technische Ausstellung in Frankfurt 1891 lieferten wichtige Impulse, so dass der Wunsch nach elektrischem Licht und elektrischer Energie insbesondere für den Antrieb von Maschinen – in St.Gallen vornehmlich für die Stickereiindustrie – entfachte.¹⁰⁶ Im Zusammenhang mit dem Bau der Wasserversorgung aus dem Bodensee erlangte die Stadt eine Konzession zur Nutzung der Wasserkraft der Goldach. Ursprünglich war geplant, die dort gewonnene Energie für die Förderung des Wassers vom See nach St.Gallen zu verwenden. Schliesslich kamen hierfür jedoch Dampfkolbenpumpen zum Einsatz und man entschied sich, die elektrische Energie dem neuen Elektrizitätswerk zuzuführen.¹⁰⁷

Zur gleichen Zeit beschäftigte man sich mit der Erstellung einer elektrischen Strassenbahn. Zu diesem Zweck wurde 1895 der Bau einer kombinierten Anlage für die elektrische Beleuchtungsanlage und die Stromerzeugungsanlage für die Strassenbahn beschlossen, damals noch immer mit der Energie aus Gasmotoren. Die Elektrizitätszentrale nahm im Februar 1897 den Betrieb auf, die Trambahn folgte im Mai desselben Jahres (vgl. dazu Kap. 3.4).¹⁰⁸ Mehrere Kraftwerke (Kubel, Lochmühle, Erlenholz) sorgten für die Versorgung der Stadt mit elektrischer Energie. Die beschaffte Energie musste jedoch auch zu den Haushalten verteilt werden. Da der Strom in der Form von Gleichstrom keine zu grossen Distanzen zurücklegen konnte, ohne einen unzulässigen Spannungsabfall zu erleiden, mussten verschiedene Zwischenstationen für die Verteilung des Stromes erbaut werden. Die im Jahr 1900 von Ingenieur Leonhard Kilchmann erbaute Unterstation an der Geltenwilenstrasse (Abb. 84) diente der Aufnahme des Drehstroms aus der Lochmühle und später auch aus dem Kubelwerk, den sie in Gleichstrom umwandelte und in das Verteilnetz abgab.¹⁰⁹ In den darauffolgenden Jahren wuchs der Bedarf an elektrischer Energie in grossem Masse, so dass das Verteilnetz stetig ausgebaut wurde. Für die Verteilung wurden zahlreiche Transformatorenstationen erbaut, die ersten in den Jahren 1905/06 in Mülönen, auf der Kreuzbleiche und im Schellenacker. Aus dieser frühen Phase stammen beispielsweise das heute zum Gartenhaus umgenutzte Trafogebäude an der Beatusstrasse von 1910 (Abb. 85), der auf privater Basis für die Altstofffirma Karrer & Cie. in Winkeln erstellte Trafoturm von 1917 (Abb. 86) und der zum Kinderspielhaus umgenutzte Trafoturm an der Kräzernstrasse, ebenfalls von 1917 (Abb. 87).

¹⁰⁵ Zur Geschichte der Gasversorgung in St.Gallen vgl. Gerteis, Martel: Das alte Gaswerk der Stadt St.Gallen im Riet, (Schriftenreihe der Stadtverwaltung St.Gallen, Bd. 4), St.Gallen o.J. [1969].

¹⁰⁶ Röllin, Stadtveränderung, S. 66 f.

¹⁰⁷ Stadtverwaltung St.Gallen (Hg.): 75 Jahre Elektrizitätswerk St.Gallen. 1897-1972, (Schriftenreihe der Stadtverwaltung St.Gallen, Bd. 6), St.Gallen 1972, S. 7 f. und 18.

¹⁰⁸ Ebd., S. 10; Röllin, Stadtveränderung, S. 68.

¹⁰⁹ Stadtverwaltung St.Gallen, 75 Jahre Elektrizitätswerk, S. 19. Bärtschi, Hans-Peter: Industriekultur in der Ostschweiz und im Fürstentum Liechtenstein. Unterwegs zu 333 Schauplätzen des produktiven Schaffens, Zürich 2012, S. 248.

Die hochaufragende Form der Transformatorenstationen war bedingt durch die Notwendigkeit, die Freileitungen vom Boden weg zu halten. Allerdings gab es insbesondere im städtischen Raum teilweise von Beginn an auch erdverlegte Kabel, so auch in St.Gallen.¹¹⁰ In den Anfängen fanden verschiedene Bauformen Anwendung. Die einfachste Lösung war der Stangentrafo, der ohne ein Gebäude auskam. In den Städten waren Trafos in der Form von Litfasssäulen beliebt (Abb. 88), ebenso gab es Zylindertrafos mit quadratischem oder rundem Sockel. Bald entdeckten auch die Architekten die Bauaufgabe Trafostation, spätestens als die Elektrizitätswerke des Kantons Zürich EKZ im Jahre 1909 einen Wettbewerb für die Gestaltung von Transformatorentürmen auslobten, aus dem 124 Vorschläge hervorgingen (Abb. 89).¹¹¹

Über die Jahrzehnte mussten immer wieder neue Transformatorenstationen erstellt werden, da sich mit dem Wachstum der Stadt, der Erschliessung neuer Quartiere und durch immer neue Verbrauchsgeräte der Strombedarf insgesamt stetig erhöhte. Während die einen Trafohäuser sehr versteckt sind, sind andere in prominenter Lage an Strassenkreuzungen gesetzt. Besonders in diesen Fällen wurden architektonisch ausgefeilte Lösungen entworfen. Die Trafostationen wurden dann auch häufig mit anderen Funktionen der Kleinbauten kombiniert. Neben dem bereits erwähnten Trafoturm mit Strassenwärtermagazin und WC an der Verzweigung Rorschacher-/Brauerstrasse (Abb. 47) ist die Kombination von Trafogebäude und Garten- bzw. Parkpavillon auch beliebt, so 1942 an der Goethestrasse 15 als Pavillon für den dortigen Kindergarten (Abb. 90) und 1945 an der Kolumbanstrasse als Pavillon für den öffentlichen Spielplatz (Abb. 91). Monofunktional, aber architektonisch ebenfalls bemerkenswert ist die 1942 erbaute Trafostation Tigerberg (Abb. 92). Der hart an der Strasse stehende Bau ordnet sich sehr gut in die Umgebung ein, indem das Pultdach die Hangneigung aufnimmt und der rote Sichtbackstein sich mit dem Grün der Parkanlage harmonisch verbindet.

Die Stromversorgung wurde schliesslich zunehmend in den Untergrund verlagert. Der technische Fortschritt machte die Anlagen für die Stromtransformation immer effizienter und entsprechend kleiner. Gleichzeitig ist die Stromversorgung zur Selbstverständlichkeit geworden, ihre Inszenierung ist deshalb nicht mehr zeitgemäss. Die klassischen Turmtransformatoren aus der Anfangszeit haben ausgedient, sie sind ein Bautyp, der heute nicht mehr gebaut wird, da die Notwendigkeit einer Turmform nicht mehr gegeben ist. Die etwas jüngeren, auf die unterirdische Erschliessung ausgerichteten Trafostationen haben ihre Funktion weitgehend behalten, auch wenn ihr Innenleben auf den neusten Stand der Technik gebracht wurde. Heutige, neu erbaute Transformatorenstationen werden möglichst kompakt im Erdreich versteckt, die Elektrizitätsversorgung verschwindet allmählich aus dem Stadtbild.

¹¹⁰ Scheiwiller, Trafoturm – Turmtrafo, S. 146; St.Galler Stadtwerke (Hg.): 100 Jahre Strom in St.Gallen, 1897-1997, St.Gallen 1997, S. 20.

¹¹¹ Scheiwiller, Trafoturm – Turmtrafo, S. 13 sowie 23-26. Zum Wettbewerb der EKZ vgl. [O.A.], «Wettbewerb für architektonische Gestaltung und bauliche Ausführung von Transformatorenstationen der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich (E.K.Z.)», in: Schweizerische Bauzeitung 53/54 (1909), Heft 17, S. 223. Zur Architektur der Trafostationen in Deutschland vgl. Neumann, Michael: Zwischen Kraftwerk und Steckdose. Zur Architektur der Trafohäuser, Marburg 1987. Eine Sammlung diverser Trafostationen in der Schweiz findet sich zudem auf [Swisstrafos.ch](http://www.swisstrafos.ch/), online: [<http://www.swisstrafos.ch/>], konsultiert am 05.02.2022.



Abb. 84: Unterstation Geltenwilen, erbaut 1900/01.



Abb. 85: Trafostation Beatusstrasse, erbaut 1910.



Abb. 86: Trafoturm Industriestrasse Winkeln von 1917.



Abb. 87: Trafoturm an der Kräzernstrasse von 1917.



Abb. 88: Transformatorenstation in Kombination mit Plakatsäule in Zürich, 1893. Quelle: Zeitschrift für Elektrotechnik 11 (1893), Heft 2, S. 14.



Abb. 89: Flaschentrafo vom Typ B26 in Ottikon, Gemeinde Gossau ZH. Dieser Typ ging aus dem Wettbewerb der EKZ hervor. Foto: Stephan Ruch, 2011, swisstrafos.ch



Abb. 90: Trafostation Apfelberg mit Pavillon für den Kindergarten, 1942 von Stadtbaumeister Erwin Schenker.



Abb. 91: Trafostation Kolumbanstrasse mit Parkpavillon und Strassenwärtermagazin, 1945 von Fritz Küpfer, Hochbauamt.



Abb. 92: Trafostation Tigerberg, 1942 erbaut.

Eine weitere Errungenschaft des 19. Jahrhunderts ist die Telefonie. In den 1880er Jahren war die Technik so weit entwickelt, dass Telefonnetze entstanden, die bis zum ersten Weltkrieg zu einem immer dichteren Netz zusammenwuchsen. Private Telefonanschlüsse waren zu Beginn jedoch viel zu teuer, stattdessen konnten die Apparate verwendet werden, die sich in öffentlichen Gebäuden wie der Poststelle oder dem Bahnhof, aber auch in Restaurants, Zigarrenhandlungen und in Wartehallen fanden.¹¹² Freistehende Telefonzellen waren in Frankreich, England und Deutschland ab etwa 1880 zu finden. In den Anfängen handelte es sich um komfortabel ausgestattete Modelle aus Holz, oft mit Sitzbank, Lampe und Schreibgelegenheit, die eine gewisse Privatheit ausstrahlten. Berühmtheit erlangten später die englischen Telefonkabinen, besonders das Modell K2 von Giles Gilbert Scott, das 1924 im Rahmen eines Wettbewerbs entstand. Die auffälligen roten Kabinen aus Gusseisen prägen das Stadtbild Londons bis heute (Abb. 93).¹¹³

In der Schweiz waren öffentliche Telefone zu Beginn nur in anderen Gebäuden wie Postbüros, Bahnhöfen oder Restaurants vorhanden. Mit der Automatisierung der Telefonie um 1930 wurden Telefonkabinen gerne in Plakatsäulen integriert. Erst ab Mitte der 1930er Jahre wurden standardisierte Telefonkabinen erstellt. Sie markierten fortan die Präsenz des Telefons im öffentlichen Raum. Gleichzeitig entstanden aber immer wieder auch Telefonkabinen in Verbindung mit Wartehallen (z.B. Riethüsli, Rotmonten, Post St.Georgen), Kiosken (z.B. Bahnhof Haggen) oder WC-Anlagen (z.B. Kolosseumstrasse, Abb. 49). Das Telefonieren wurde im Laufe des 20. Jahrhunderts zunehmend zu einer Angelegenheit, die man in der Öffentlichkeit ausführt. Dementsprechend veränderte sich auch das Aussehen der Telefonkabinen, die nun nicht mehr mit Milchglas vor Blicken schützten, sondern transparent gestaltet wurden. Mit dem Ziel, Telefonkabinen in das Erscheinungsbild des Staatskonzerns der PTT miteinzubeziehen, wurde 1987 nach einem neuen Standardtyp gesucht. Mit dem Modell «Tobtel 90» der St.Galler Firma Tobler Metallbau erreichte die Verbreitung von Telefon-

¹¹² Jaquemet, Juri: «Telefonkabinen – Abschied von den Festnetz-Leitfossilien», online: [<https://www.mfk.ch/austauschen/blog/telefonkabinen-abschied-von-den-festnetz-leitfossilien>], konsultiert am 05.02.2022.

¹¹³ Lampugnani, Bedeutsame Belanglosigkeiten, S. 39 f. Vgl. auch Flessner, Bernd: «Vom Pavillon zum Basistelefon. Eine kurze Kulturgeschichte der Telefonhäuschen», in: Das Archiv: Magazin für Telekommunikationsgeschichte 2007, Nr. 1, S. 12-19.

kabinen in der Schweiz ihren Höhepunkt, 1992 wurden insgesamt 8000 freistehende Kabinen gezählt. Das letzte, von Architekt Hans Ulrich Imesch entworfene Modell, die «Telecab 2000», verbindet wieder wie in den Anfängen die Plakatsäule mit der Telefonzelle (Abb. 96). Bei seiner Einführung im Jahr 1995 hatte der Niedergang der Telefonkabine jedoch bereits begonnen. 2019 wurde schliesslich die letzte Telefonkabine der Swisscom ausser Betrieb genommen, während die rund 150 «Telecab 2000»-Kabinen noch von der Allgemeinen Plakatgesellschaft APG betrieben werden und Gratisanrufe in das Schweizer Fest- und Mobilnetz ermöglichen.¹¹⁴

Diese Entwicklung vom privaten, zurückgezogenen Telefonieren in einer wohnlich eingerichteten Kabine hin zur zunehmenden Zurschaustellung des Akts des Telefonierens hat mit der Verbreitung des Mobiltelefons vermutlich den Endpunkt erreicht. Heute wird überall und gerne auch laut telefoniert. Telefonkabinen sind durch die Mobiltelefone obsolet geworden und verschwinden zunehmend wieder aus dem öffentlichen Raum. Dass die Telefonkabinen im Laufe des 20. Jahrhunderts eine über die blossе Kommunikation hinausgehende Bedeutung erlangten, unterstreichen ihre Auftritte in zahlreichen Filmen, von Hitchcocks «Die Vögel» über «Dirty Harry» bis zu «Stirb Langsam 3». Sich von ihnen zu verabschieden, fällt dementsprechend schwer.¹¹⁵ So sind es denn auch Initiativen aus der Bevölkerung, die dafür sorgen, dass die eine oder andere Telefonkabine ein Leben ohne Telefonapparat erhält, wie z.B. der Büchertausch bei der Haltestelle Scheidweg (Abb. 71), der Ausstellungsraum an der Geltenwilenstrasse (Abb. 95) oder die Märlistation am Marktplatz.

¹¹⁴ Jaquemet, Telefonkabinen.

¹¹⁵ Lampugnani, Bedeutsame Belanglosigkeiten, S. 42 f.



Abb. 93: London, K2 Telefonkabine, entworfen 1924 von Giles Gilbert Scott, mit Big Ben im Hintergrund. Foto: Jacek Halicki, 2006, Wikimedia Commons.



Abb. 94: Telefonkabine in einer Litfasssäule vor dem Bundeshaus in Bern, um 1930. Foto: Museum für Kommunikation.



Abb. 95: Telefonkabine Geltenwilenstrasse, Modell «Tobtel 90», erstellt 1995, heute umgenutzt als Ausstellungsraum «Kabinenwechsel».



Abb. 96: Blumenaustrasse / Museumstrasse, Modell «Telecab 2000» von 1995.

4 DIE BEDEUTENDSTEN KLEINBAUTEN IN DER STADT ST.GALLEN

4.1 Die 10 bedeutendsten Kleinbauten in der Stadt St.Gallen

Im folgenden Kapitel werden die herausragendsten Kleinbauten der Stadt St.Gallen ausführlich beschrieben und hinsichtlich ihrer Typologie, ihres historischen, kunst- und architekturgeschichtlichen Werts sowie ihrer Bedeutung für den Stadtraum gewürdigt. Die Auswahl mag in gewisser Weise eine subjektive sein. Dennoch gibt es objektive Kriterien, welche die Auswahl plausibilisieren. So sind zwei der zehn Objekte als Baudenkmäler von nationaler Bedeutung klassiert (Wasserturm am Hauptbahnhof, Zollhaus Kräzern). Zwei weitere sind allein schon aufgrund ihrer sehr zentralen Lage von besonderer Bedeutung (Rondelle am Marktplatz, Calatrava-Halle am Bohl). Die beiden Bauten im Stadtpark sind architekturgeschichtlich besonders herausragend (Pavillon und Voliere). Die Talstation der Mühleggbahn und die Unterstation Geltenwilen sind aus stadthistorischer Sicht von grossem Interesse. Und die beiden multifunktionalen Kleinbauten an der Kolumbanstrasse und an der Dufourstrasse sind schliesslich aus typologischer Sicht besonders interessante Beispiele. Bei der Auswahl wurde darauf geachtet, dass die verschiedenen Funktionen der Kleinbauten alle angemessen vertreten sind. Für das Verständnis der einzelnen Objekte konnten gewisse Wiederholungen aus der Analyse der Typologien (Kap. 3) nicht vermieden werden.

Die Ausführungen zu den Objekten gliedern sich in einen Teil zur Baugeschichte, eine Baubeschreibung sowie eine Würdigung. Die aufgeführte Literatur beschränkt sich auf spezifisch objektbezogene Texte sowie auf Werke von Inventarcharakter wie Kunstdenkmälerband, INSA, Kunstführer und ähnliche. Weiterführende, teils vertiefte Informationen sind den Literaturangaben in den Fussnoten zu entnehmen.

ZOLLHAUS KRÄZERN

Adresse	Kräzernstrasse 27
Vers.-Nr. / Parz.-Nr.	W1520 / W0974
Baujahr	1811
Architekt	Hans Ulrich Haltiner, Baumeister und Ingenieur
Literatur	Poeschel, Kunstdenkmäler, S. 397; GSK, Kunstführer, S. 370; Studer, Kunst- und Kulturführer, S. 66, Röllin / Studer, INSA, S. 129



Abb. 97: Klassizistische Hauptfassade des Zollhauses.



Abb. 98: Situationsplan, [https://map.stadt.sg.ch/].

Die Übergänge über die Sitter waren für die Stadt St.Gallen seit jeher wirtschaftlich von grosser Bedeutung. Einer der ältesten dieser Übergänge befindet sich in Kräzern, eine Brücke wird hier erstmals im 13. Jahrhundert erwähnt. Fürstabt Beda Angehrn, der die Landstrasse von Rorschach bis Wil Ende des 18. Jahrhunderts ausbaute, liess hier eine neue gedeckte Holzbrücke errichten. Diese war schon nach wenigen Jahren in einem schlechten Zustand, unter anderem hatte ihr die grosse Beanspruchung durch Truppenbewegungen in den französischen Revolutionswirren arg zugesetzt. Der 1803 neu gegründete Kanton St.Gallen beschloss deshalb im Jahr 1807 den Bau einer neuen, steinernen Brücke nach dem Entwurf des Altstätter Baumeisters Hans Ulrich Haltiner. Nach vier Jahren Bauzeit war die neue Brücke 1811 vollendet.¹¹⁶

Gleichzeitig mit dem Bau der neuen Brücke wurde auch ein neues Zollhaus für die Erhebung des Brückenzolls erstellt. Das kleine, klassizistische Gebäude auf der rechten Seite der Sitter wurde wohl ebenfalls von Hans Ulrich Haltiner erbaut. 1934 übernahm die Stadt St.Gallen das Zollhaus vom Kanton. Im Zusammenhang mit einer Sanierung der Kräzernbrücke, vermutlich 1960, wurde das Strassenniveau leicht angehoben, was Anpassungen im Bereich

¹¹⁶ Stadelmann, Werner: St.Galler Brücken. Ein Inventar der Brücken auf dem Gemeindegebiet der Stadt St.Gallen, St.Gallen 1987, S. 32-37.

des Portikus nötig machte (vgl. Abb. 99). 1979/80 wurde das Zollhaus renoviert, die beiden Wohnungen zu einer grösseren zusammengelegt und diese im Innern neu ausgestattet.

Der kubische Baukörper ist massiv erbaut. Die zur Strasse gerichtete Hauptfassade zeigt ein Mauerwerk aus Sandsteinquadern. Ihr sind vier toskanische Säulen vorgelagert, sie bilden eine Vorhalle und tragen das flache Walmdach. In der Mitte befindet sich der Eingang mit schöner, hölzerner Türe, seitlich davon je ein Fenster. Deren Gewände aus Sandstein besitzen zeittypische geohrte Rahmen. Über dem Eingang ist ein kleiner, klassizistischer Dreiecksgiebel, in dessen Frontispiz das St.Galler Kantonswappen und die Inschrift «Canton St.Gallen 1811» angebracht sind. Bekrönt ist dieser mit einem kleinen Dachreiter mit Zwiebelhaube und kleiner Glocke (Abb. 97). Die übrigen Fassaden sind verputzt, lediglich die Ecklisenen sind hier aus Sandstein. Die beiden grossen Giebellukarnen auf den seitlichen Dachflächen stammen vom Umbau 1979/80. Rückseitig befindet sich ein ehemaliger Treppenhaus- und Abtrittanbau unter einem Quergiebel (Abb. 100).

Das kleine Zollhaus entspricht dem klassizistisch geprägten Typus des eingeschossigen Kleinbaus mit Walmdach und Portikus, der gerne für Stadtwachen und Zollhäuser angewandt wurde. Das Motiv der Säulenhalle tritt bereits an der noch in barocken Formen gestalteten Alten Hauptwache in Bern (1768) auf, ebenso an der streng klassizistischen Alten Wache am St.Johannstor in Basel (1807) oder an Karl Friedrich Schinkels Neuer Wache in Berlin (1816). Es ist als «monumentaler Ausdruck barocker Staatsautorität»¹¹⁷ das Erkennungszeichen dieser obrigkeitlichen Kleinbauten.

Neben den architekturgeschichtlichen Qualitäten und der typologischen Bedeutung ist das Zollhaus Krüzern auch ein bedeutendes Zeugnis der Verkehrs- und Wirtschaftsgeschichte. Es steht für die Zeit, als der junge Kanton seine Einnahmen noch zu grossen Teilen aus Zöllen und Weggeldern bestritt, bevor allmählich Steuern zur wichtigsten Finanzierungsquelle wurden. Die repräsentative Gestaltung dieses Kleinbaus dient dementsprechend auch der Legitimierung der Staatsmacht. Schliesslich ist das Zollhaus auch im Orts- und Landschaftsbild der Sitterlandschaft von grosser Bedeutung. Zahlreiche Ansichten aus der Blütezeit der Postkarten zu Beginn des 20. Jahrhunderts zeigen die Sitterbrücken als ingenieurstechnische Errungenschaften mit dem Zollhaus prominent neben der Krüzernbrücke (Abb. 101).

¹¹⁷ Carl, Bruno: Klassizismus. 1770-1860, Zürich 1963, S. 97.



Abb. 99: Undatierte Aufnahme des Zollhauses, noch mit Stufen vor dem Eingang und deutlichem Gefälle zur Brücke. Baudok., Fotosammlung.



Abb. 100: Seiten- und Rückansicht mit grosser Giebellukarne von 1979/80.



Abb. 101: Postkarte «Die Sitter mit ihren Viadukten», 1911. Im Vordergrund die Untere Kräzern, dahinter die Kräzernbrücke mit dem Zollhaus, weiter hinten die Brücken der SBB und der Bodensee-Toggenburg-Bahn. Archiv DMP, Sammlung Uhler.

PAVILLON IM STADTPARK

Adresse	Rorschacher Strasse 47a
Vers.-Nr. / Parz.-Nr.	C1524 / C1390
Baujahr	1811/12
Architekt	Unbekannt
Literatur	Poeschel, Kunstdenkmäler, S. 381 f.; Studer, Kunst- und Kulturführer, S. 70-72; Röllin / Studer, INSA, S. 79



Abb. 102: Tempelfront an der Nordwestfassade zum Stadtpark.



Abb. 103: Situationsplan, [https://map.stadt.sg.ch/].

Der Pavillon im Stadtpark erscheint 1812 im Lagerbuch der Brandassekuranz als «Pavillon und Baadhaus»,¹¹⁸ er wurde 1811/12 für den Textilkaufmann Johann Jacob Scherer erbaut, der kurz zuvor das Wohnhaus an der Rorschacher Strasse 25 mit der weiträumigen Parkanlage des heutigen Stadtparks erbauen liess.¹¹⁹ Über den Baumeister von Wohnhaus und Pavillon ist leider nichts bekannt. Mit dem Kauf der Parkanlage 1872 ging auch der Pavillon in das Eigentum der Stadt über. Sie liess im Park das heutige Kunstmuseum erbauen und den Park umgestalten, beides durch den Architekten Johann Christoph Kunkler. Dazu gehörte auch die Anlage der Treppe neben dem Pavillon um 1873/74, die 1920 neu gestaltet wurde.¹²⁰ 1878 wurde der Pavillon umgebaut. Im unteren Geschoss, wo sich bis anhin die Bäder befanden, wurden Lagerräume eingerichtet, der Saal im oberen Geschoss diente nun als Sommercafé und wurde damit der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Wie lange diese Nutzung Bestand hatte, ist nicht überliefert. Später jedoch wurden im Saal Topfpflanzen von der Stadtgärtnerei überwintert. 1959 wurden im Untergeschoss WC-Anlagen eingebaut. Seit

¹¹⁸ Lagerbücher der Brandassekuranz, StadtASG, 1/1/1511, 1/1/1526, 1/1/1533, 1/1/1569, Vers.-Nr. 1524 (ab 1913), 2206 (ab 1874), 1420 (ab 1812).

¹¹⁹ Archiv DMP, Objektdatenbank Adlib, Rorschacher Strasse 25.

¹²⁰ Buff, Grüngeschichte(n), S. 20.

der letzten Renovation 2007 dient der Saal im Obergeschoss als Plattform für Frauenprojekte in Kultur und Bildung und trägt den Namen «Frauenpavillon». ¹²¹

Der Pavillon hat durch seine Lage zwei unterschiedliche Gesichter. Die dem Park zugewandte Seite ist im Stil eines griechischen Tempels gestaltet (Abb. 102). Vier toskanische Säulen schliessen die Vorhalle ab und tragen das Gebälk, darüber sind ein ungeschmückter Dreiecksgiebel und das mit Biberschwanzziegeln eingedeckte Dach. Auf den verputzten Wandflächen seitlich des Eingangs wurde 2007 eine Dekorationsmalerei auf der Basis der Pläne von 1878 angebracht. Die Westfassade ist dreiaxig (Abb. 104), die Ostfassade dagegen fensterlos. Von der Rorschacher Strasse her ist das Gebäude zweigeschossig (Abb. 105). Das mit Bandrustika als Putzimitat gestaltete Erdgeschoss schliesst halbrund ab, darüber befindet sich eine Terrasse mit einer Balustrade. Eine solche findet sich auch als Abgrenzung der westlich anschliessenden Stützmauer bis zum Treppenabgang (Abb. 106). Innerhalb der Stützmauer befindet sich eine Nische mit einem Brunnen, sie dürften im Gegensatz zur später erstellten Treppe bereits zum ursprünglichen Bestand gehören. Die Renovation 2007 förderte im Saal Grotteskenmalereien zutage, die aufgrund der starken Beschädigung nicht wiederhergestellt werden konnten (Abb. 108).

Der Pavillon im Stadtpark vereint verschiedene Typen des Kleinbaus in prototypischer Art in sich. Entstanden in einer privaten Gartenanlage, ist er ein typisches und in der Schweiz vergleichsweise frühes Beispiel einer Staffagebaute in einem grosszügigen Park (Abb. 107). Die klassizistische Architektur ist nicht bloss der Entstehungszeit geschuldet, sondern entspricht dem Ideal der arkadischen Lebenswelt des englischen Landschaftsgartens (vgl. Abb. 15). Die Funktion als Badehaus wiederum ist als Nebenbaute im Park verbreitet (vgl. Abb. 12). Mit dem Umbau zum Sommercafé wird der Pavillon auch als Trinkhalle genutzt – auch dies als relativ frühes Beispiel – um schliesslich mit dem Einbau der WC-Anlage im Sockelgeschoss zu einer der charakteristischen multifunktionalen Kleinbauten im öffentlichen Raum zu werden.



Abb. 104: Saalgeschoss von Westen auf dem Niveau des Stadtparks.



Abb. 105: Südwestfassade, auf dem Niveau der Rorschacher Strasse.

¹²¹ Hochbauamt Stadt St.Gallen (Hg.): Sanierung und Renovation des Stadtpark-Pavillons, (Baudokumentation Nr. 130), St.Gallen 2007; Ledergerber, Niklaus: «Pavillon im Stadtpark, Rorschacher Strasse 47a. Gesamtrenovation 2007», in: Amt für Kultur des Kantons St.Gallen (Hg.): Denkmalpflege und Archäologie im Kanton St.Gallen 2004-2008, St.Gallen 2009, S. 205 f.



Abb. 106: Brunnennische und Treppe zum Stadtpark.



Abb. 107: Pavillon im Stadtpark als Staffagebaute.



Abb. 108: Wandmalerei im Saal des Obergeschosses, freigelegt 2007, gesichert, aber nicht sichtbar. Foto: Archiv DMP.

TALSTATION MÜHLEGGBAHN

Adresse	St.Georgen-Strasse 10
Vers.-Nr. / Parz.-Nr.	C2162 / C1754
Baujahr	1892/93
Architekt	Adolf Müller
Literatur	Stadelmann, 100 Jahre Mühleggbahn; GSK, Kunstführer, S. 376; Studer, Kunst- und Kulturführer, S. 87; Röllin / Studer, INSA, S. 137; Bärtschi, Industriekultur, S. 253 f.

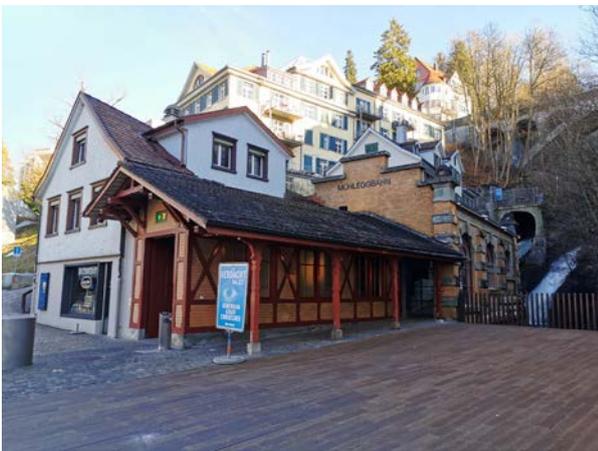


Abb. 109: Talstation Mühleggbahn.



Abb. 110: Situationsplan, [https://map.stadt.sg.ch/].

Die 1893 in Betrieb genommene Mühleggbahn ist das älteste innerstädtische öffentliche Verkehrsmittel der Stadt St.Gallen. Sie ist im Besitz der damals gegründeten Mühleggbahn AG, einer der ältesten Aktiengesellschaften der Ostschweiz. In technischer Hinsicht handelte es sich zu Beginn um eine Wassergewichtsseilbahn. Die Umstellung auf die Technik der Zahnradbahn im Jahr 1950 ermöglichte neu den Ganzjahresbetrieb. Seit 1975 verkehrt die Bahn als sogenannter Schrägaufzug.¹²²

Die Planung für eine Drahtseilbahn von der Altstadt nach St.Georgen begann 1888. Massgeblich beteiligt waren der Besitzer der Maschinen-Werkstätte St.Georgen, Baron Gottfried von Süsskind (1842-1902), sowie der Ingenieur Adolf Naeff (1809-1899), Erbauer der ersten europäischen Zahnradbahn, der Vitznau-Rigi-Bahn. Die Pläne für die beiden Gebäude an der Tal- und der Bergstation lieferte der Architekt Adolf Müller (1848-1913).¹²³ Vermutlich etwa in der Zeit der Umstellung auf die Zahnradbahn wurde das Gebäude kräftig purifiziert, die Schmuckelemente des Schweizer Holzstils entfernt, die Giebelfassade der Wartehalle verputzt. 1988 bestanden Pläne, die Wartehalle komplett abzubauen, sie wurden glücklicher-

¹²² Mühleggbahn, online: [http://www.muehleggbahn.ch/Ueber-Uns.htm], konsultiert am 08.02.2022.

¹²³ Zur Geschichte der Bahn und ihrer Initianten vgl. Stadelmann, Werner: 100 Jahre Mühleggbahn. 1893-1993, St.Gallen 1993.

weise nicht ausgeführt. 2013 wurde schliesslich das ursprüngliche Bild mindestens teilweise wiederhergestellt, indem der Verputz wieder entfernt und die Fassade mit Klinkerplatten verkleidet wurde. Seit dem jüngsten Umbau im Jahr 2018 betritt man das Gebäude auch wieder wie ursprünglich an der Giebelseite und gelangt nun direkt von der Wartehalle in die Bahn – die seitlichen Treppen haben aus Gründen der Behindertengerechtigkeit ausgedient.¹²⁴

Die Talstation der Mühleggbahn besteht aus zwei hintereinander angeordneten Baukörpern (Abb. 113). Der vordere ist an ein bestehendes Wohnhaus angebaut (Mühlenstrasse 2, erbaut wohl Mitte des 19. Jahrhunderts) und besteht aus der Wartehalle und einer gedeckten Vorhalle, die früher als Steg noch über die offene Steinach verlief (Abb. 111). Der hintere Bau enthält das Aufnahmegebäude, wo früher die Passagiere über die seitlichen Treppen auf der einen Seite ein- und auf der anderen ausstiegen. Die Wartehalle ist als Fachwerkkonstruktion mit roten Hölzern und Füllungen aus Sichtbackstein erbaut. Die Balken sind teilweise gefast, ihre Enden mit Voluten geschmückt, an der Vorhalle sind geschnitzte Konsolen vorhanden (Abb. 114). Die reiche Flugrafenkonstruktion fiel leider der Purifizierung zum Opfer. Die Dachdeckung besteht aus Biberschwanzziegeln. Das Aufnahmegebäude ist massiv erbaut im selben Sichtbackstein wie die Ausfachungen der Wartehalle, der Sockel besteht aus Kalkstein, die übrigen Elemente wie Eckquader, Fensterbögen und Dachgesims aus Sandstein. Das von einem Treppengiebel abgeschlossene Dach wird hier von einem Blechdach mit Stehfalz gebildet. Die Traufseite zeigt drei Rundbogenfenster, die aufgrund der schräg ansteigenden Bahn eine unterschiedliche Höhe aufweisen.

Die Talstation steht für die Anfänge des öffentlichen Verkehrs in der Stadt St.Gallen, notabene auf privater Initiative entstanden, noch bevor das Tram von der Stadtgemeinde eingeführt wurde. Nachdem die Bahn selbst mehrfach modernisiert und die alte Bergstation (Abb. 112) 1952 durch einen Neubau ersetzt wurde, bildet die Talstation zusammen mit der Brücke und dem Tunnel den ältesten Teil der Mühleggbahn. Als städtische Drahtseilbahn steht sie in einer Reihe mit der Standseilbahn Lausanne-Ouchy (1877), der Marzilibahn in Bern (1885), der Funicolare Lugano Città-Stazione FFS (1886) und der Polybahn in Zürich (1889). Die Architektur der Talstation der Mühleggbahn ist denn auch durchaus eine bahntypische. Der Schweizer Holzstil, der bei der Wartehalle angewendet wurde, wurde bei kleineren Bahnhöfen oder bei den Bahnnebenbauten wie Güterschuppen oder auch Abortgebäuden (z.B. am Bahnhof Bruggen, Abb. 58) häufig verwendet.¹²⁵ So ist denn auch die Bergstation der kurz vor der Mühleggbahn erstellten Zürcher Polybahn in diesem Stil erbaut worden. Die Rundbogenfenster beim Aufnahmegebäude sind gleichfalls ein Element, das in der Bahnhofsarchitektur verbreitet ist. Oftmals in der Form von Thermenfenstern bildeten sie anfangs den Umriss der dahinter liegenden Perronhalle ab, bevor sich das Motiv verselbständigte.¹²⁶ Die Analogien aus dem Bahnbau sind jedoch nicht bloss aus der Funktion heraus, sondern auch mit dem beteiligten Ingenieur Adolf Naeff erklärbar – Naeff war bereits bei der Erstellung der ersten Schweizer Bahnlinie, der Spanisch-Brötli-Bahn von Zürich nach Baden, und

¹²⁴ Archiv DMP, Dossier St.Georgen-Str. 10; Voneschen, Reto: «Die Mühleggbahn in St.Gallen vor der Wiedereröffnung: Vier Bremssysteme und viel Hightech», Tagblatt vom 14.11.2018.

¹²⁵ Vgl. dazu Weidmann, Ruedi: «Die Eisenbahn und der Schweizer Holzstil», in: tec21 (2011), Heft 42/43, S. 29-35.

¹²⁶ Vgl. dazu Hauser, Andreas / Stutz, Werner: «Jakob Friedrich Wanners Hauptbahnhof in Zürich», in: Kunst + Architektur in der Schweiz 48 (1997), S. 82-85.

später zusammen mit Oliver Zschokke an verschiedensten Bahnprojekten in der Deutschschweiz beteiligt.¹²⁷ Aufgrund ihrer historischen Bedeutung für die Verkehrsgeschichte der Stadt St.Gallen, ihrer charakteristischen Architektur aus der Bahntypologie sowie ihrer markanten Stellung im Ortsbild am Eingang zur Altstadt gehört die Talstation der Mühleggbahn zu den herausragenden Kleinbauten der Stadt St.Gallen.



Abb. 111: Talstation Mühleggbahn um 1900 (vor dem Bau der Felsenbrücke von 1903). Neben der aufwändigen Flugrafenkonstruktion beachte man auch das Geländer des Steges sowie den markanten Kandelaber. Foto: Vadiana, Sammlung Zumbühl, 334.



Abb. 112: Bergstation Mühleggbahn, erbaut 1893, abgebrochen 1952. Foto: um 1940, Sammlung Willy Stähler, in: Stadelmann, Mühleggbahn, S. 28.

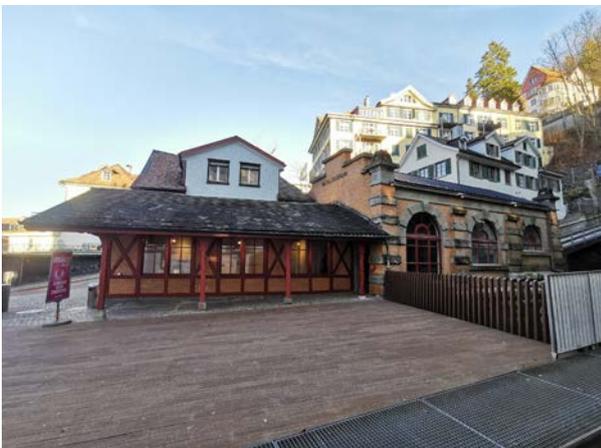


Abb. 113: Talstation Mühleggbahn, Gesamtansicht von Westen mit Wartehalle und Aufnahmegebäude.



Abb. 114: Volutenkonsolen und gefaste Balken der Vordachkonstruktion.

¹²⁷ Stadelmann, Mühleggbahn, S. 15; Weidmann, Eisenbahn, S. 34.

UNTERSTATION GELTENWILEN

Adresse	Geltenwilenstrasse 2
Vers.-Nr. / Parz.-Nr.	C2795 / C3183
Baujahr	1900
Architekt	Leonhard Kilchmann, Ingenieur
Literatur	GSK, Kunstführer, S. 366; Studer, Kunst- und Kulturführer, S. 60; Röllin / Studer, INSA, S. 120; Bärtschi, Industriekultur, S. 248.



Abb. 115: Unterstation Geltenwilen, Ansicht aus der Vadianstrasse.



Abb. 116: Situationsplan, [https://map.stadt.sg.ch/].

Eine der wichtigsten und folgenreichsten Errungenschaften des 19. Jahrhunderts war die Erzeugung von elektrischer Energie. Sie brachte nicht bloss besseres und sichereres Licht in die Stuben und die Gassen, sondern erhöhte auch durch die Elektrifizierung der Fabriken die Produktion, beschleunigte die Mobilität und führte schliesslich zur Elektrifizierung der Haushalte mit Kochherden, Waschmaschinen, Heizkörpern, Boilern usw. Nach der Inbetriebnahme des Elektrizitätswerks an der Steinachstrasse im Februar 1897 wuchs der Bedarf an elektrischer Energie in der von der Stickereiblüte geprägten Stadt rasant und stark an. Neben der Beschaffung des Stroms musste auch dessen Verteilung sichergestellt werden. Zu diesem Zweck wurde im Jahr 1900 im Westen des damaligen Stadtgebiets eine Unterstation erbaut (Abb. 115), welche den Strom aus dem 1899 eröffneten Kraftwerk Lochmühle als Drehstrom empfing, ihn in Gleichstrom transformierte und in das Verteilnetz abgab.¹²⁸

Die von Stadtrat, Baudirektor und Ingenieur Leonhard Kilchmann (1852-1925) erbaute Unterstation nahm Anfang des Jahres 1901 ihren Betrieb auf. Die Nachfrage nach elektrischer Energie stieg jedoch weiterhin so stark, dass bereits 1912/13 eine Erweiterung der Anlage um je eine Fensterachse nötig wurde. Gleichzeitig konnte nun auch der Strom aus dem Ku-

¹²⁸ Stadtverwaltung St.Gallen, 75 Jahre Elektrizitätswerk St.Gallen, S. 18 f. und S. 25.

belwerk hier eingespeist und transformiert werden. 1943 erfolgte eine unterirdische Erweiterung, und mit der Umstellung des Verteilnetzes von Gleichstrom in Wechselstrom verlor die Unterstation an Bedeutung für die elektrische Versorgung. Die wenigen nötigen Anlagen wurden in der Folge sukzessive in die Untergeschosse verlegt, das Gebäude ab 1965 an das Fotostudio Rast vermietet.¹²⁹ 2005 wurden im Untergeschoss Musikproberäume eingebaut. 2018 baute man das bisherige Fotoatelier im Erdgeschoss zum Schulatelier um, seit 2021 ist hier ein Architekturbüro eingemietet.¹³⁰

Das Gebäude steht mit seiner langen Seite an der Geltenwilenstrasse und richtet sein Hauptportal zur Vadianstrasse aus (Abb. 117).¹³¹ Hier ist der Bau eingeschossig und fünf-achsig, die Mittelachse ist als Turmrisalit hervorgehoben, der Eingang mit prachtvoller Holztüre befindet sich dort in einer Nische (Abb. 119). Die Fassaden sind verputzt und hell gestrichen, sie werden durch Gurte aus roten Klinkern und ebensolche Sturzbögen der Fenster gegliedert. Die Fensterbänke sind aus Ziegeln gebildet, drei der Schlusssteine in der Hauptfassade sind mit Reliefköpfen geschmückt (Abb. 120) – sie stammen womöglich vom Bildhauer Henri Gisbert Geene (1865-1950), der in dieser Zeit verschiedene Arbeiten mit ausdrucksstarken Köpfen in St.Gallen erstellte.¹³² Die einst vorhandene jugendstilhafte Dekorationsmalerei oberhalb der Fenster ist dagegen nicht mehr erhalten (Abb. 121). Das Dach ist als flach geneigtes Walmdach mit Zinne gestaltet. Der Turm, der anfangs noch die Freileitungen aufnahm, ist oben in der Art eines «Belvederes» offen und schliesst in einem flachen Zeltdach. Die klare Architektursprache verliert an den Seiten und auf der zweigeschossigen Rückseite durch die Anbauten und die Auflösung des Baukörpers an Kraft (Abb. 118).

Die Unterstation Geltenwilen mag wegen der seitlichen Erweiterungen und der zweigeschossigen Rückseite etwas gross für einen Kleinbau erscheinen, aber die typologische Zugehörigkeit ist gerade auch mit Blick auf die ursprüngliche Grösse unzweifelhaft. Sie steht exemplarisch für die grosse Bedeutung, die der elektrischen Energie an der Wende zum 20. Jahrhundert beigemessen wurde. Dementsprechend aufwendig wurde sie gestaltet und prominent ins Stadtgefüge integriert. Die Architektur bewegt sich zwischen Fabrikbau und florentinischem Landhaus, die Fassadengestaltung ist einerseits zurückhaltend modern, weist aber mit dem skulpturalen Bauschmuck, der prächtigen Türe und der einstigen Dekorationsmalerei auch einen repräsentativen Charakter auf. Die Hauptfassade ist direkt in der Achse der Vadianstrasse platziert, die damals als Boulevard geplant war und in die wichtige Multergasse in der Altstadt führt. Der Turmrisalit akzentuiert diese Stellung zusätzlich. Auf der anderen Seite bildet die Unterstation einen kleinen Brückenkopf an der zeitgleich erbauten ersten St.Leonhard-Brücke über die Bahngleise. Die städtebauliche Situierung der Unterstation könnte bedeutender kaum sein. Zusammen mit dem historischen Wert als Symbol der Elektrifizierung der Stadt und der aussergewöhnlichen Architektur gehört die Unterstation Geltenwilen zu den wichtigsten Kleinbauten St.Gallens.

¹²⁹ Ledergerber, Niklaus: «Ehemalige Unterstation des Elektrizitätswerkes Geltenwilenstrasse 2. Renovation und Nutzungsänderung 2005/06», in: Amt für Kultur des Kantons St.Gallen (Hg.): Denkmalpflege und Archäologie im Kanton St.Gallen 2004-2008, St.Gallen 2009, S. 188 f.

¹³⁰ Hochbauamt Stadt St.Gallen (Hg.): Geltenwilenstrasse 2. Fassadenrenovation, Einbau Musikproberäume, (Baudokumentation Nr. 125), St.Gallen 2006; Baudok., Dossier «Geltenwilenstrasse 2».

¹³¹ In einem Entwurf vom Juli 1900 ist das Gebäude noch auf die St.Leonhard-Strasse ausgerichtet.

¹³² Beispielsweise die Allegorien der zwölf Sternzeichen an der Volksküche, Bankgasse 9, oder die fünf Kontinente am Haus zur Waage, Neugasse 55.



Abb. 117: Blick aus der Vadianstrasse auf die Unterstation.



Abb. 118: Zweigeschossige Rückseite der Unterstation.



Abb. 119: Haupteingang: Holztüre mit St.Galler Wappen im Türsturz und floralem Ziergitter.



Abb. 120: Allegorische Darstellung der Elektrizität im Schlussstein über dem Portal, symbolisiert durch eine Spule und Blitze.



Abb. 121: Postkarte «St.Gallen mit Scheffelstein», um 1909. Baudok., Bildarchiv.

WASSERTURM AM HAUPTBAHNHOF

Adresse	Grünbergstrasse 7 ca.
Vers.-Nr. / Parz.-Nr.	C3071 / C4963
Baujahr	1906
Architekt	Hochbauabteilung der SBB Robert Maillart, Ingenieur
Literatur	Röllin, Wasserturm am Gleisfluss; GSK, Kunstführer, S. 366; Studer, Kunst- und Kulturführer, S. 60; Röllin / Studer, INSA, S. 61, 122; Bärtschi, Industriekultur, S. 247.



Abb. 122: Wasserturm, Ansicht von Süden.



Abb. 123: Situationsplan, [<https://map.stadt.sg.ch/>].

Die Baugeschichte der Bahngelände auf der Nordseite des Hauptbahnhofs mit Lokomotiv-Remise, Wasserturm und Badehaus geht auf die Neugestaltung der gesamten Bahnhofsanlage Anfang des 20. Jahrhunderts zurück. Der 1856 erstellte Bahnhof St.Gallen genügt den Anforderungen aufgrund der Hochkonjunktur insbesondere in der Textilindustrie bereits nach rund 25 Jahren nicht mehr. Nach langer Planung wurde die Bahninfrastruktur massgeblich erweitert. Es entstanden ab 1902 der neue Güterbahnhof westlich von St.Leonhard, die Lokomotiv-Remise (1903) mit Wasserturm (1906) und Wohn- und Badehaus (um 1903) hinter dem Bahnhof sowie ein neues Aufnahmegebäude (1913), welches zusammen mit dem

neuen Postgebäude als Resultat aus einem Wettbewerb hervorging. Das in dieser Vollständigkeit erhaltene Ensemble von Bauten der Bahninfrastruktur aus dem frühen 20. Jahrhundert ist nicht nur in der Schweiz von grosser Seltenheit (Abb. 126).¹³³

Im Zuge des Baus der Lokomotiv-Remise sah die neu gegründete SBB auch die Erstellung eines neuen Wasserturms vor. Das Hochbaubüro der SBB liess zu diesem Zweck mehrere Vorschläge ausarbeiten. Die Wahl fiel schliesslich auf den Entwurf von Ingenieur Robert Maillart mit einem Betonskelett-Turm, der 1906 vollendet wurde (Abb. 124).¹³⁴ Maillart gründete nach seinem Studium am Polytechnikum Zürich und ersten Berufserfahrungen 1902 ein eigenes Büro in Zürich mit einer Zweigstelle in St.Gallen. Hier war er unter anderem beim Bau der Felsenbrücke (1903), des Schulhauses Hadwig (1905), der Tonhalle (1906) und der Filteranlage im Wasserwerk Riet in Goldach (1912) beteiligt. Die Konstruktion des Wasserturms stellt eine Frühform der unterzugslosen Decken dar, welche unter anderem den Ruhm Maillarts begründeten. Mit der Elektrifizierung des Bahnbetriebs in den 1940er Jahren verlor der Wasserturm seine Funktion. In der Folge diente er als Lagerraum und wurde seit den 1990er Jahren als Ausstellungsraum genutzt.¹³⁵ Im Rahmen der Gesamtanierung und Umnutzung der Lokremise in den Jahren 2009/10 wurde auch der Wasserturm saniert.¹³⁶

Die Konstruktion des Turms besteht aus einem Gerüst von acht auf einer Fundamentplatte ruhenden Betonpfeilern, welche auf einer Höhe von zehn Metern einen Wasserbehälter von 100 m³ Inhalt tragen. Zwischen den Pfeilern sind die Wandfelder eingeschoben. Darüber befindet sich der achteckige Aufsatz mit dem Wasserbehälter. Abgeschlossen wird dieser mit einem Zeltdach aus Beton und einer kleinen kupfernen Dachbekrönung. Die Fassaden dienen in erster Linie der Wärmeisolierung des Wasserbehälters, um diesen vor dem Gefrieren zu schützen. Die Gestaltung dieser Hülle besorgte das Hochbaubüro der SBB, die ähnliche Oberflächenbehandlung wie bei der Remise mit Stippputz und Wellenmustern legt den Schluss nahe, dass dieselben Personen dafür verantwortlich zeichneten (Abb. 125).¹³⁷

Der Wasserturm ist typologisch eine grosse Seltenheit.¹³⁸ Er ist Zeugnis der Epoche, als der Bahnbetrieb noch mit Dampflokomotiven funktionierte und Nebenbauten dieser Art benötigte. Er ist weiter integraler Bestandteil des umfassend erhaltenen Ensembles der nach 1900 erneuerten Bahnanlagen des Hauptbahnhofs St.Gallen. Architektonisch zeichnet sich der Bau dadurch aus, dass er seine Konstruktion strukturell nach aussen hin offenbart und so eine eigene Ästhetik schafft. Der Wasserturm ist konstruktionsgeschichtlich von grosser Bedeutung als Pionierbau der Betonarchitektur. Das Material wird allerdings noch nicht als Sichtbeton gezeigt, sondern ist noch verputzt. Die Oberflächenbehandlung mit verschiedenen Wellenmustern erzeugt indes eine gewisse Monumentalität dieses Zweckbaus. Seine Stellung im Ortsbild ist bereits heute wichtig als Bestandteil und Abschluss der Bahnanlagen hinter dem Bahnhof. An der Kreuzung von Grünberg- und Lagerstrasse gelegen, wird der

¹³³ Zum Bahnhof St.Gallen vgl. Flury-Rova, Der Bahnhof St.Gallen.

¹³⁴ Bärtschi, Hans-Peter: SBB St.Gallen. Lokremise, Wasserturm und Stellwerk. Eine bauhistorische Dokumentation. Winterthur 1988, Archiv DMP; Röllin, Peter: «Wasserturm am Gleisfluss. Das Betonwerk von Robert Maillart speiste Dampflok – mit Wasser vom Freudenberg», in: Signer, Roman u.a.: Installation im Wasserturm, Köln 2001, S. 11-23.

¹³⁵ Lokremise – Christoph Büchel, online: [[https://www.lokremise.ch/kunst/austellungen-events/christoph-buechel-the-house-of-friction-\(pumpwerk-heimat\).html](https://www.lokremise.ch/kunst/austellungen-events/christoph-buechel-the-house-of-friction-(pumpwerk-heimat).html)], konsultiert am 22.02.2022.

¹³⁶ Vgl. Baudepartement Kanton St.Gallen (Hg.): Lokremise St.Gallen. Sanierung 2010, St.Gallen 2011.

¹³⁷ Bei der Gestaltung der Lokremise soll auch Karl Moser mitgewirkt haben, vgl. ebd., S. 25.

¹³⁸ Die Plattform «industriekultur.ch» listet lediglich einen weiteren Wasserturm als Bestandteil der Bahninfrastruktur, den Wasserturm in Sissach BL von 1899, vgl. Industriekultur.ch – Suche «Wasserturm».

Wasserturm in den nächsten Jahren mit der Erstellung des Hotelneubaus bei der Villa Wiesental und dem Bau eines Velotunnels in der Verlängerung der Lagerstrasse nochmals an Bedeutung für den Stadtraum gewinnen (Abb. 127). Aus all diesen Gründen ist der Wasserturm eine der wichtigsten Kleinbauten St.Gallens.



Abb. 124: Der Wasserturm in einer undatierten Aufnahme, wohl kurz nach seiner Erstellung. Archiv DMP.

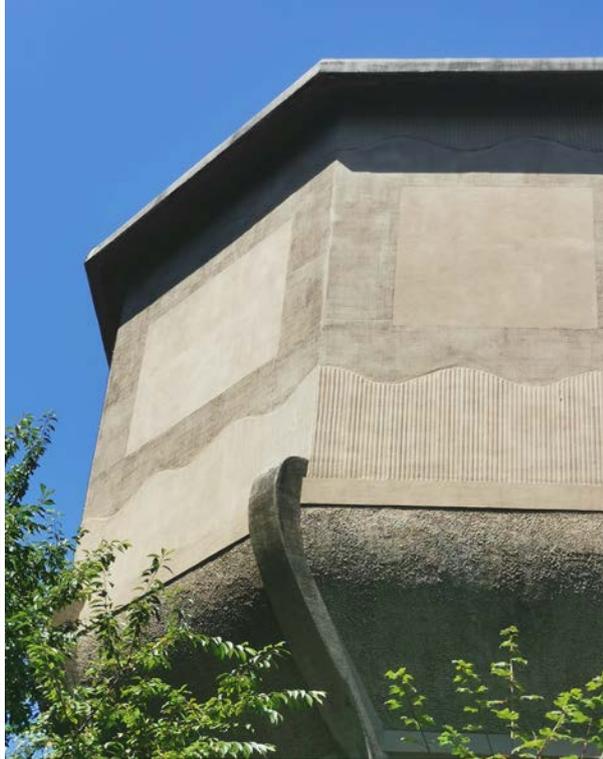


Abb. 125: Unterschiedliche Oberflächenbehandlung mit Stippputz sowie Rillen- und Gittermustern. Die einst mit Glasbausteinen gefüllten Felder sind schon seit langem zugemauert.

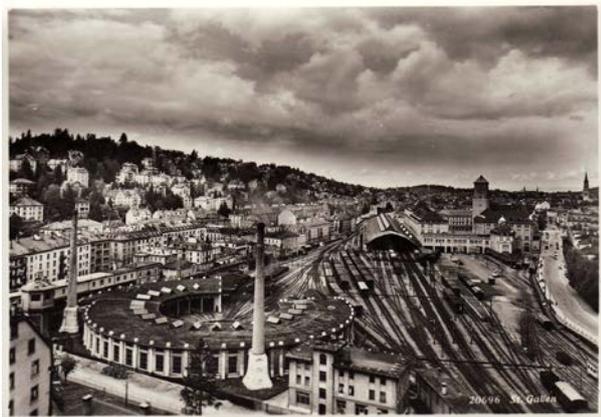


Abb. 126: Das Bahnhofsensemble, im Vordergrund mit Wohn- und Badehaus, Remise samt Hochkaminen und Wasserturm, dahinter die Perronhalle und das Aufnahmegebäude. Um 1920. Sammlung Kurt Kühne, StadtASG OBG B 1913.



Abb. 127: Wasserturm hinter der Lokremise, an der Kreuzung von Grünberg- und Lagerstrasse.

GARTENHAUS MIT STRASSENWÄRTERMAGAZIN, PISSOIR UND HYDRANTENHAUS AN DER DUFOURSTRASSE

Adresse	Dufourstrasse 39
Vers.-Nr. / Parz.-Nr.	C3636, C4858 / C3524, C3714
Baujahr	1910/11
Architekt	Erwin von Ziegler
Literatur	Thommen, Wo man muss, wenn man muss, S. 32-34.



Abb. 128: Ansicht von der Dufourstrasse, links im Bild der öffentliche, rechts der private Gebäudeteil.



Abb. 129: Situationsplan, [https://map.stadt.sg.ch/].

Die Baugeschichte dieses Kleinbaus zwischen Dufourstrasse und Müller-Friedberg-Strasse ist ebenso vielschichtig wie seine Funktionen. 1908 plante das Hochbauamt hier eine «Treppeanlage mit Geräteraum und Pissoir», die Pläne dafür stammten von Architekt Hermann Lüthy, dem Adjunkten des Stadtbaumeisters. Im November 1910 schlug der Architekt Erwin von Ziegler (1879-1968) eine Alternative vor mit einem «Strassenwärter- und Gartenhaus», welche dann auch zur Ausführung gelangte. Von Ziegler, der eben erst von seinem Architekturstudium aus Karlsruhe in die Schweiz zurückgekehrt war, erbaute auf dem Nachbargrundstück zu diesem Zeitpunkt als einen seiner ersten Aufträge ein herrschaftliches Landhaus.¹³⁹ Das Gartenhaus gehört demzufolge zum Wohnhaus, während das angebaute Strassenwärtermagazin sich auf öffentlichem Grund befindet. 1932 wurde von Stadtbaumeister Max Müller (1874-1932) auf dem Niveau der Müller-Friedberg-Strasse eine Pissoiranlage angebaut. Über dieser fügte der nachfolgende Stadtbaumeister Paul Trüdinger 1938 ein Hydrantenhaus hinzu. Und 1969 wurde schliesslich das Gartenhaus zur Garage erweitert.

¹³⁹ Dufourstrasse 41, Inventarblatt 2005, Archiv DMP. Zu Erwin von Ziegler vgl. Wikipedia: «Architekten Von Ziegler und Balmer», online: [https://de.wikipedia.org/wiki/Architekten_Von_Ziegler_und_Balmer], konsultiert am 19.02.2022; [im Wesentlichen erarbeitet vom Verfasser].

Das langgezogene Gebäude gliedert sich deutlich in zwei Baukörper, der westliche gehört zum Wohnhaus Dufourstrasse 41, der östliche enthält die öffentlichen Nutzungen. Das ehemalige Gartenhaus, das zur Garage erweitert wurde, ist mit einem Walmdach gedeckt. Zur Strasse ist dieser Gebäudeteil fensterlos, während sich zum Garten das Garagentor befindet (Abb. 130). Der östliche Gebäudeteil schliesst an den westlichen an, sein First liegt etwas tiefer. Er hat zur Dufourstrasse drei rundbogige Gewände, eines führt zum Treppenabgang (Abb. 131), die anderen besitzen Türen zum Magazin und zum Hydrantenhaus. Auf dem unteren Niveau ist der Bau zweigeschossig, hier sind in einer Nische das dreiständige Pissoir und ein weiterer Magazinraum angeordnet, darüber sind zwei einfache Rechteckfenster (Abb. 132).

Die Architektur des multifunktionalen Kleinbaus an der Ecke Dufourstrasse / Müller-Friedberg-Strasse ist gewiss zeittypisch mit klaren Bezügen zum Reformstil. Herausragend ist aber vor allem der Umgang mit dem Gebäude im Laufe seiner Geschichte. Sämtliche Umbauten geschahen in einer derart selbstverständlichen Art und Weise, dass das Gebäude heute so aussieht, als wäre es von Anfang an so geplant gewesen. Der Kleinbau steht deshalb exemplarisch für das Weiterbauen in der Sprache und mit den Mitteln des Bestandes – ein Architekturverständnis, bei welchem sich der Architekt nicht selbst verwirklichen, sondern ein stimmiges neues Ganzes erbauen will. Ebenso ist dieser Kleinbau ein bemerkenswertes Beispiel für die vielfältigen Nutzungen, die in einem solchen Bau stecken können – er ist gleichzeitig privates Gartenhaus, Treppenanlage, Strassenwärtermagazin, Hydrantenhaus und Pissoir in einem. Zusammen mit der wichtigen Position im Stadtbild an einer markanten Kreuzung machen ihn diese Qualitäten zu einer der interessantesten Kleinbauten der Stadt St.Gallen.



Abb. 130: Westlicher, privater Gebäudeteil, ehemaliges Gartenhaus, zur Garage umgebaut und erweitert.



Abb. 131: Treppenabgang von der Dufour- zur Müller-Friedberg-Strasse.



Abb. 132: Ansicht von der Müller-Friedberg-Strasse, im Sockel befindet sich das Pissoir, darüber das Hydrantenhaus und das Strassenwärtermagazin.

VOLIERE IM STADTPARK

Adresse	Steinachstrasse 13 ca. / Stadtpark
Vers.-Nr. / Parz.-Nr.	C4095 / C1390
Baujahr	1937/38
Architekt	Paul Trüdinger, Stadtbaumeister
Literatur	Ornithologische Gesellschaft St.Gallen, 100 Jahre Volière-Gesellschaft; GSK, Kunstführer, S. 371; Studer, Kunst- und Kulturführer, S. 72; Von Moos, Das Neue Bauen in der Ostschweiz, S. 117; Zeller, Schweizer Architekturführer 1920-1990, Nr. 1109.



Abb. 133: Voliere, Ansicht von Osten über den Ententeich.

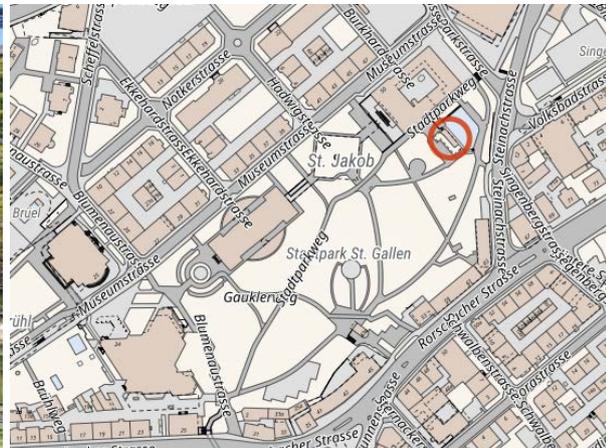


Abb. 134: Situationsplan, [https://map.stadt.sg.ch/].

Der Stadtpark hatte seit der Übernahme durch die Stadt und der Einrichtung als öffentlicher Park bereits verschiedene Veränderungen erfahren. Stadtgärtner Walter Mock stellte 1939 rückblickend fest, dass deshalb die Notwendigkeit einer Umgestaltung des Stadtparks schon vor Jahren erkannt worden war.¹⁴⁰ Im Vorfeld der Landesausstellung in Zürich ergab sich die Gelegenheit, eine kleinere, bescheidenere Gartenausstellung zu veranstalten, in der Hoffnung, damit den Stadtpark zeitgemäss aufzuwerten. Die Gartenausstellung St.Gallen GASGA von 1938 entstand in Zusammenarbeit von Gartenbaufirmen und der Stadt und enthielt neben einem Rosen- und einem Dahliengarten mehrere Gartenrestaurants, eine Bocciabahn, eine Kinderspielwiese und verschiedene Sondergärten der Gartenbaufirmen.¹⁴¹

Bestandteil dieser Umgestaltung des Stadtparks im Hinblick auf die Gartenbauausstellung war auch die Errichtung einer neuen Voliere (Abb. 133) als Ersatz für diejenige von 1892

¹⁴⁰ Mock, Walter: «GASGA Gartenbau-Ausstellung St.Gallen 1938. Eine Betrachtung über Ursprung und Entwicklung des Gartens und die Aufgaben einer Ausstellung», in: St.Galler Schreibmappe 1939, S. 65-72, hier S. 69.

¹⁴¹ Graf, E. u.a.: Gartenbau-Ausstellung St.Gallen GASGA 1938, [Katalog der Ausstellung vom 25. August – 18. September 1938 im Stadtpark], St.Gallen 1938. Vgl. auch Keel, Nina M.: Bauen in der Krise. Veränderungen im Stadtbild von St.Gallen in den 1930er Jahren durch das Neue Bauen, (Masterarbeit zur Erlangung des akademischen Grades Master of Arts UZH der Philosophischen Fakultät der Universität Zürich), Zürich 2018, S. 53.

(Abb. 23). Der Entwurf von Stadtbaumeister Paul Trüdinger wurde 1937/38 ausgeführt. Am Rande des Ententeichs wurde die 1928 am Markplatz abgebrochene Neptun-Figur vom ehemaligen Hechtbrunnen wieder aufgestellt (vgl. Abb. 24). 1991-92 wurde die Voliere von Architekt Marcel Ferrier (*1951) sorgfältig renoviert.

Trüdinger entwarf 1937 ein Gebäude, das sich in seiner Architektur den Formen des Neuen Bauens bedient. Das längsrechteckige Gebäude mit dem flachen Dach und der markant gerundeten Nordostecke steht mit der Längsseite im Osten zum neuen Ententeich gerichtet. Hier befindet sich das Innengehege, eine weiss verputzte Betonkonstruktion mit vier grossen Schaufenstern. Der Umgang kragt über das Wasser aus, das Vordach darüber wird von feinen, runden Metallstützen getragen, die in ein Geländer übergehen, das an eine Schiffsreling erinnert (Abb. 135). Über dem Vordach befinden sich Oblichter zur Belüftung des Geheges. Auf der Westseite sind die Freiluftgehege angeordnet, eine schlichte Eisenkonstruktion mit Drahtgittern (Abb. 136).

Trüdingers Voliere ist in seiner Architektur ein herausragendes Beispiel des Neuen Bauens in der Stadt St.Gallen. Die Motive aus der Schiffsarchitektur, die für diesen Stil so typisch sind, werden durch die Auskragung über das Wasser noch gesteigert. Formal erinnert die Voliere etwa an die Reihenhäuser von J.J.P. Oud in Hoek van Holland von 1924, die Trüdinger während seines Aufenthalts in Holland kennengelernt haben dürfte (Abb. 138).¹⁴² Eine typologische Referenz könnte auch die ein Jahr zuvor von Ernst F. Burckhardt erstellte Voliere in Zürich-Enge gewesen sein.¹⁴³ Jedenfalls widerspiegelt die neue Voliere nicht bloss die Gestaltungsgrundsätze der Moderne in exemplarischer Weise, sondern auch ihre Geisteshaltung, die von einem Funktionalismus geprägt ist und mehr «Licht, Luft und Sonne» fordert, nicht nur für den Menschen, sondern ebenso für die Vögel.¹⁴⁴

¹⁴² Vgl. Keel, Bauen in der Krise, S. 54

¹⁴³ Siehe Bauer / Capol, Kleinbauten, Nr. 6.

¹⁴⁴ In diesem Sinne ist auch die damalige Feststellung von Emil Bächler, Konservator des Naturhistorischen Museums, zu verstehen, dass die Voliere nun «eine äusserst gelungene Doppelteilung [besitzt], durch die die Insassen aus den sonnenhalben Abteilungen in die andern östlichen auswechseln können, wo sie der Besucher ebenfalls betrachten kann. Sehr zweckmässig sind jetzt auch die Fütterungseinrichtungen, die Aufbewahrungsorte des Futters und die Möglichkeit der Besorgung des Ganzen und der einzelnen Abteilungen durch den Wärter unter der geringsten Belästigung der Vögel; alles Vorteile, die die alte Volière nicht besass». Zit. nach Ornithologische Gesellschaft St.Gallen (Hg.): 100 Jahre Volière-Gesellschaft, St.Gallen 1979, S. 5.



Abb. 135: «Schiffsreling» mit feinem Betonvordach auf der Ostseite.

Abb. 136: Freiluftgehege auf der Westseite.



Abb. 137: Voliere mit über den Ententeich auskragendem Umgang.



Abb. 138: J.J.P. Oud, Reihenhäuser in Hoek van Holland, 1924-1927. Foto: E.M. van Ojen. Bildquelle: [<https://www.kunstgeschichte-ejournal.net/discussion/2011/engelberg-dockal/>], konsultiert am 22.02.2022.

TRANSFORMATORENSTATION MIT STRASSENWÄRTERMAGAZIN UND PARKPAVILLON IM FROSCHPARK

Adresse	Kolumbanstrasse 24
Vers.-Nr. / Parz.-Nr.	F3500 / F0176
Baujahr	1945
Architekt	Hochbauamt, Fritz Küpfer
Literatur	–



Abb. 139: Der Kleinbau im Froshpark: Im Vordergrund der Brunnen mit dem Froschkönig.



Abb. 140: Situationsplan, [https://map.stadt.sg.ch/].

Im Jahr 1945 erstellte das Hochbauamt für die Elektrizitätswerke der Stadt St.Gallen eine Transformatorenstation an der Kolumbanstrasse und integrierte darin gleichzeitig ein Strassenwärtermagazin und einen Parkpavillon, benannt als «gedeckten Sitzplatz» (Abb. 139). Das Gebäude wurde 2014 letztmals renoviert, die Trafostation modernisiert.

Die ersten Pläne, signiert von Stadtbaumeister Schenker, zeigten einen längsrechteckigen Bau entlang der Pelikanstrasse, an dessen zum Park gerichteter Traufseite eine Art Vorhalle mit vier Sitzbänken angeordnet war. Das überarbeitete Projekt, nun von seinem Adjunkt Fritz Küpfer unterzeichnet, löste die Baumasse auf, indem die Transformatorenstation um 90° zur Kolumbanstrasse hin gedreht wurde (Abb. 141 und Abb. 144), während Parkpavillon und Strassenwärtermagazin weiterhin an der Pelikanstrasse situiert waren (Abb. 142).

Die beiden rechtwinklig zueinander stehenden Baukörper sind mit einem Pultdach mit Pfannenziegeln gedeckt. Die gemauerten Wände sind fein verputzt und in einem warmen, leicht gelblichen Weisston gestrichen. Die Einfassungen der Fenster bzw. der Lüftungsöffnungen bestehen aus einer Sohlbank aus Granit und einem Sturz aus einem eingelassenen Holzbalken. Der Parkpavillon besteht aus einer Holzkonstruktion aus Pfosten und Zangen mit profilierten Balkenenden, den Dachbereich schliesst ein rautenförmiges Holzgitter ab. Sämtliches

Holzwerk wie auch die Lamellen der Lüftungsöffnungen sind in einem dunkelbraunen Farbton gehalten. Der strassenseitige Vorplatz ist gepflästert, während der Bereich des gedeckten Sitzplatzes mit quadratischen Natursteinplatten ausgestattet ist.

Der Kleinbau im «Froschpark» – wegen des kleinen Brunnens mit dem Froschkönig – vereint verschiedene Funktionen in sich: Trafostation, Magazin und Parkpavillon. Die Einbettung in einen Grünraum wie auch die Multifunktionalität sind typische Eigenschaften vieler Kleinbauten. Herausragend ist jedoch die Art und Weise, wie er sich mit einfachsten architektonischen Mitteln in den wenige Jahre zuvor neu gestalteten Park integriert. Während der am anderen Ende des Parks im Jahr 1939 erstellte Rundbau mit Toiletten und Telefonkabine (Abb. 49) von Erwin Schenker dem Neuen Bauen verpflichtet ist, steht der «Trafo-Magazin-Pavillon» für die Gegenbewegung des «Landistils», der in den 1940er und 1950er Jahren in der Schweiz weite Verbreitung fand. Nicht mehr die funktionalistische Kiste mit Flachdach, sondern die Qualität der Materialien, saubere Handwerkskunst und gezielte Dekoration kennzeichnen den «Landistil» (Abb. 143). Oder wie es Armin Meili, der Direktor der «Landi» 1939, im offiziellen Führer ausdrückte: «Die liebevolle Einpassung in das herrliche Gelände liess eine intime und ungezwungene Architektur entstehen, die man am liebsten 'Schweizerische Baugesinnung' nennen möchte. Wir haben uns bemüht, bis in die Details hinein die Gesetze der Schönheit in Anwendung zu bringen.»¹⁴⁵ Genau dies zeichnet auch den Kleinbau im Froschpark aus.

¹⁴⁵ Zit. nach: S.v.M. [Stanislaus von Moos]: «Landi-Stil?», in: Werk - Archithese: Zeitschrift und Schriftenreihe für Architektur und Kunst 66 (1979), Heft 27-28, S. 47-48, hier S. 47.



Abb. 141: Ansicht vom Park, links die Trafostation, rechts der Parkpavillon.



Abb. 142: Ansicht von der Pelikanstrasse, in der Mitte der Zugang zum Strassenwärtermagazin.



Abb. 143: Fenster mit Sohlbank aus Granit, hölzernem Sturz und Fenstergitter.



Abb. 144: Perspektivische Ansicht des ausgeführten Projekts von Fritz Küpfer, 1945. Baudok., Dossier Kolumbanstrasse 24.

RONDELLE AM MARKTPLATZ

Adresse	Marktgasse 2
Vers.-Nr. / Parz.-Nr.	C4295 / C0314
Baujahr	1951
Architekt	Paul Biegger, stv. Stadtbaumeister
Literatur	GSK, Kunstführer, S. 362; Studer, Kunst- und Kulturführer, S. 46.



Abb. 145: Rondelle am Marktplatz, Ansicht von Süden.



Abb. 146: Situationsplan, [https://map.stadt.sg.ch/].

Der langgezogene Platz vom Blumenmarkt beim Geschäftshaus Union über den Marktplatz bis zum Bohl beim Waaghaus ist der zentrale Freiraum in der St.Galler Altstadt. Die heutige Ausdehnung erlangte er erst in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts durch die Gebäudeabbrüche des Kornhauses (1864), der alten Metzg und des Irer-Tors (1865) sowie des alten Rathauses (1877). Anstelle eines neuen Rathauses entstand 1904 das Denkmal für den Reformator, Stadtarzt und Bürgermeister Joachim von Watt, genannt Vadian.¹⁴⁶ Zahlreiche Neubauten aus der Zwischenkriegszeit auf der Südseite des Platzes prägen heute sein Erscheinungsbild, darunter die St.Gallische Creditanstalt, 1935 von den Architekten von Ziegler und Balmer erbaut.¹⁴⁷ Der Bau des Geschäftshauses Union beim Schibenertor von 1951 war schliesslich der Auslöser für eine Neugestaltung des Platzes und eine Neuorganisation des ständigen Marktes. Die Unordnung auf dem Platz sollte durch eine Vereinheitlichung der Marktstände behoben werden. Hierfür legte der damals noch als Stellvertreter des Stadtbaumeisters amtierende Architekt Paul Biegger Pläne für drei Gebäude vor, zwei einfache Überdachungen und einen neuneckigen Pavillon. Die Baukommission bewilligte indes nur den Bau des Pavillons, der bereits im Herbst 1951 vollendet war. Die beiden anderen Stände lehnte sie dagegen ab mit der Begründung, die freie Sicht über den Marktplatz würde

¹⁴⁶ Zu den Plänen für ein neues Rathaus auf dem Marktplatz, der St.Galler «Rathausfrage», vgl. Röllin, Stadtveränderung, S. 232-238 und 470-480.

¹⁴⁷ Zur «Citybildung» rund um Marktplatz und Bohl vgl. Keel, Bauen in der Krise, S. 14-36.

dadurch zu stark beeinträchtigt. Stattdessen wurden schliesslich mehrere kleinere Markthäuschen entlang der Strasse erstellt (Abb. 147).¹⁴⁸

Die Rondelle weist einen regelmässigen neuneckigen Grundriss auf. Neun feine, quadratische Stahlstützen teilen das Gebäude in neun gleich grosse Felder, wovon acht für Verkaufsstände genutzt werden (eines davon enthielt bis vor kurzem noch drei Telefonkabinen) und das neunte, mit einem Scherengitter ausgestattete, dient der Erschliessung (Abb. 148). Die Verkaufsstände sind im unteren Bereich mit einem Leistenschirm verkleidet, der Stand selbst kann jeweils mit einem Rollladen verschlossen werden. Über den Feldern befindet sich ein Oblichtband mit je drei Rechtecken mit abgerundeten Ecken pro Feld. Die aus einer Holzkonstruktion und einer Blecheindeckung bestehende Dachkonstruktion ist besonders ausgeklügelt. Das innere Dach sitzt auf den inneren Backsteintrennwänden und schliesst aussen fassadenbündig unterhalb des Oblichtbandes ab, in der Mitte besitzt es ein Oblicht für die Belichtung des Treppenabgangs zum Keller. Oberhalb des Oblichtbandes liegt dagegen ein feines, leicht nach innen geneigtes Flugdach, das den Verkaufsständen als Vordach dient.

Die Rondelle vereint in sich typische Eigenschaften eines städtischen Kleinbaus. Die Grundrissform eines Vielecks stammt noch aus der Zeltarchitektur der orientalischen Kiosk-Bauten und ist dann im 19. Jahrhundert für pavillonartige Bauten weit verbreitet, wenn auch in der Regel als Achteck und nicht wie hier als Neuneck. Damit gelingt hier die Verbindung von mehreren Verkaufsständen auf einfache und zweckmässige Weise. Die Architektur ist sparsam und funktionalistisch und gleichzeitig elegant und filigran, was sich insbesondere in der Konstruktion des Flugdaches widerspiegelt. Als reines Vordach über den Oblichtern konzipiert, lässt es den Blick durch die Oblichter zum Himmel zu und verleiht dem Pavillon etwas Flüchtiges, wie es für Marktstände typisch ist. Am Scharnier des zentralen städtischen Freiraums gelegen, gelingt es der Rondelle, zwischen den verschiedenen Räumen von Marktgasse, Marktplatz und Bohl zu vermitteln und den Stadtraum so in geschickter Weise zu gliedern (Abb. 149). Aufgrund ihrer typologischen Bedeutung, der herausragenden architektonischen Umsetzung und ihrer wichtigen Funktion im städtebaulichen Gefüge von Marktplatz und Bohl gehört die Rondelle zu den bedeutendsten Kleinbauten St.Gallens.

Trotz dieser Bedeutung und trotz der Beliebtheit in der Bevölkerung scheinen ihre Tage gezählt zu sein. Es entbehrt nicht einer gewissen Ironie, dass die Rondelle nun der bereits 1951 geforderten freien Sicht über den Marktplatz zum Opfer fallen soll, wie der Bericht des Preisgerichts zur Neugestaltung von Marktplatz und Bohl offenlegt.¹⁴⁹ Das Argument ist indes nicht stichhaltig, die Sichtbeziehung zwischen Marktgasse und südlicher Altstadt ist durch die Rondelle nicht gestört, und die neuen Marktpavillons auf dem Marktplatz lassen diesen ebenso wenig offen wirken. Ehrlicher wäre es wohl gewesen, einzugestehen, dass die Rondelle die verkehrsorientierte Gestaltung der 1950er Jahre unterstreicht und sie deshalb in einer zeitgemässen Platzgestaltung des 21. Jahrhunderts nicht mehr erwünscht ist.

¹⁴⁸ Baudok., Dossier «Marktgasse 2». Darin u.a. das Gutachten zur Frage der Verunstaltung durch die beiden Marktstände, verfasst von den beiden Architekten Eric A. Steiger und Oskar Müller vom 20.10.1951.

¹⁴⁹ Vgl. Stadt St.Gallen, Neugestaltung Marktplatz und Bohl. Bericht des Preisgerichts, S. 20; Hornung, René: «Eine Träne oder eine Chance für die Rondelle», in Saiten vom 17.9.2020, online: [<https://www.saiten.ch/eine-traene-oder-eine-chance-fuer-die-rondelle/>], konsultiert am 20.02.2022.



Abb. 147: Postkarte «Marktplatz mit Schibenerter», Juli 1952. StadtASG B 2456.



Abb. 148: Südseite der Rondelle mit Erschliessungsbereich und Telefonkabinen. Foto 2017, Archiv DMP.



Abb. 149: Rondelle am Scharnier von Marktgasse und Markt-
platz.

CALATRAVA-HALLE AM BOHL

Adresse	Bohl
Vers.-Nr. / Parz.-Nr.	– / C0770
Baujahr	1996
Architekt	Santiago Calatrava, Ingenieur und Architekt
Literatur	Studer, Kunst- und Kulturführer, S. 45; Huber / Hornung / Jossen, St.Gallen baut, S. 22.



Abb. 150: Calatrava-Halle von Westen.

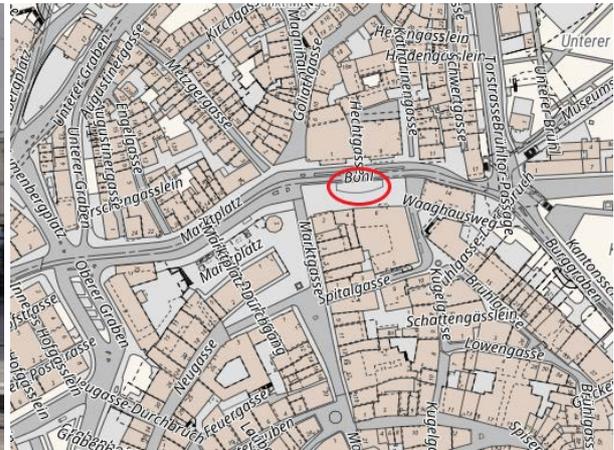


Abb. 151: Situationsplan, [https://map.stadt.sg.ch/].

Die Wartehalle am Bohl (Abb. 150) trägt den Namen ihres weltbekannten Erbauers. Santiago Calatrava hatte zuerst in Valencia Architektur und danach an der ETH Zürich Bauingenieurwissenschaften studiert. Anschliessend eröffnete er in Zürich ein eigenes Architekturbüro. Nachdem eines seiner ersten Werke, die Wartehalle samt Überdachung der Unterführung in St.Fiden, in der Stadt St.Gallen entstanden war, erlangte er mit futuristisch designten Ingenieurskonstruktionen von Brückenbauten (Puente del Alamillo, Sevilla, 1992) und Bahnhöfen (Bahnhof Stadelhofen, Zürich, 1983-90) innert kürzester Zeit internationales Ansehen.¹⁵⁰ Der Stadt St.Gallen war er nach wie vor verbunden, weshalb er seine ersten Vorschläge für eine Wartehalle von 1989 in einem Studienauftrag 1994 wieder aufnahm und die Wartehalle schliesslich 1996 erstellen konnte.¹⁵¹

Die Wartehalle ist in einer Stahl-Glasbauweise erstellt unter Verwendung von weitgehend vorfabrizierten Bauteilen. Die Konstruktion der Wartehalle besteht aus einem Druckbogenträger in Stahlkonstruktion mit einem vorgespannten Eisenbetonfundament. Der Träger überspannt eine Länge von 40m. Zwischen die Ausleger ist ein Glasdach aus Sicherheitsglas ein-

¹⁵⁰ Jodidio, Philip: Calatrava. Complete Works, 1979 – today, Köln 2015, S. 592.

¹⁵¹ Calatrava, Santiago: «Bohl Bus and Tram Stop, St.Gallen», online: [https://calatrava.com/projects/bohl-bus-and-tram-stop-sankt-gallen.html], konsultiert am 10.02.2022. Am Studienauftrag nahmen neben Calatrava auch die Architekten Peter und Jörg Quarella, St.Gallen, sowie Ueli Zbinden, Zürich, teil. StadtASG 5177/49, Dossier «Wartehalle Bohl».

gehängt (Abb. 152). Die Enden der Ausleger werden von einer Reihe von Stahlpfosten gestützt, sie bilden gleichzeitig die Rückwand der Wartehalle (Abb. 153). Auf deren ganzer Länge ist eine Sitzbank aus Holz installiert (Abb. 154). Durch die weisse Farbgebung und die verchromten Endspindeln wirkt die Halle leicht und filigran (Abb. 155), die indirekte Beleuchtung unter den Sitzbänken und die Punktleuchten in den Druckbögen sorgen nicht nur für Sicherheit, sondern auch für einen Blickfang in der Nacht.¹⁵²

Die Calatrava-Halle polarisiert seit ihrer Erstellung. Sie wurde schon zu Beginn kritisiert, sie würde die wartenden Passagiere zu wenig vor der Witterung schützen, weswegen sie den Übernamen «Villa Durchzug» erhielt, und sie sei zu voluminös in direkter Nachbarschaft zum über 400-jährigen Waaghaus.¹⁵³ Im Frühjahr 2011 sollte sie schliesslich nach dem Willen des St.Galler Stadtrats und Stadtparlaments vom Platz verschwinden, da im damaligen Wettbewerb für die Neugestaltung des Marktplatzes das Siegerprojekt keinen Platz mehr für die Calatrava-Halle vorsah.¹⁵⁴ Die Vorlage wurde kontrovers diskutiert und schliesslich vom Stimmvolk abgelehnt – der geplante Abbruch der Calatrava-Halle hatte wesentlich zu diesem Ergebnis beigetragen, wie Analysen nach der Abstimmung offenbarten. Spätestens damit war sie auch zu einem Wahrzeichen der Stadt geworden.¹⁵⁵

Trotz der Grösse ist die Wartehalle aus typologischer Sicht als Kleinbau einzuordnen. Sie zeigt in exemplarischer Weise Calatravas Architekturverständnis, das gleichermassen von Mathematik und Ingenieurwissenschaften wie von Kunst und Emotionen inspiriert ist.¹⁵⁶ Zusammen mit der Wartehalle in St.Fiden, dem Pfalz Keller und der Notrufzentrale entstand in St.Gallen ein Ensemble von Bauten des international renommierten Ingenieur-Architekten. In städtebaulicher Sicht ist die Wartehalle Bestandteil von einem der belebtesten Plätze der Stadt, an welchem sie durch ihren extravaganten Ausdruck einen Akzent setzt. Durch ihre Länge betont sie den langgezogenen Charakter dieses Platzes, für den sie als beliebter Treffpunkt ein Stück weit das Herz darstellt. Die filigrane Architektur sorgt jedoch dafür, dass sie inmitten von bedeutenden Bauten wie dem Waaghaus aus dem 16. Jahrhundert oder dem klassizistischen Haus «Notenstein» diesen nicht den Rang abläuft, sondern sich in den Kontext einfügt.

¹⁵² Vgl. Hochbauamt Stadt St.Gallen, Wartehalle auf dem Bohl.

¹⁵³ Renn, Christoph: «Die 'Villa Durchzug' am Bohl rostet: Für die Sanierung der Calatrava-Halle reserviert die Stadt St.Gallen eine Million Franken», Tagblatt vom 11.10.2019.

¹⁵⁴ Stadt St.Gallen: Neugestaltung von Bohl, Marktplatz und Blumenmarkt. Volksabstimmung vom 15. Mai 2011, Abstimmungsunterlagen, St.Gallen 2011.

¹⁵⁵ Vgl. dazu: Hornung, René: «Meinungen: Calatrava soll fallen», in: Hochparterre 22 (2009), Heft 4, S. 6 f. sowie Huber, Werner / Hornung, René / Jossen, Jean-Claude: St.Gallen baut. Ein Führer zur zeitgenössischen Architektur, Zürich 2014, S. 22 f. Weiters dazu diverse Artikel und Leserbriefe im Tagblatt im Vorfeld der Abstimmung.

¹⁵⁶ Vgl. Jodidio, Calatrava, S. 21.



Abb. 152: Verglasung mit Sicherheitsglas zwischen den Auslegern.



Abb. 153: Rückansicht der Wartehalle von Osten.



Abb. 154: Westliche Hälfte der Halle mit der langen, gebogenen Sitzbank.



Abb. 155: Die verchromten Endspindeln lassen die Konstruktion leicht wirken.

4.2 Verzeichnis weiterer Kleinbauten in der Stadt St.Gallen

In diesem Kapitel werden nach den zehn herausragendsten Kleinbauten des vorangehenden Kapitels weitere bedeutende Kleinbauten in Kurzform präsentiert. Die Auswahl beschränkt sich auf Bauten, die für den Stadtraum von Bedeutung sind und die eine gewisse historische oder architekturgeschichtliche Relevanz aufweisen. Nicht alle befinden sich auf öffentlichem Grund oder sind öffentlich zugänglich, aber sie dienen oder dienten zumindest einmal einer öffentlichen Funktion. Berücksichtigt sind Bauten mit Baujahr vor dem Jahr 2000, um wie in der denkmalpflegerischen Inventarisierung üblich eine gewisse zeitliche Distanz zu den beurteilten Objekten zu haben, was eine kritische Auseinandersetzung und Einordnung der Objekte überhaupt erst erlaubt.

Trafostation Beatusstrasse



Beatusstrasse 10 ca.

Vers.-Nr. F2650 / Parz.-Nr. F0133

Baujahr: 1910

Architekt: unbekannt

Brückenwaage Lagerhäuser



Davidstrasse 46 ca.

Vers.-Nr. C3974 / Parz.-Nr. C3184

Baujahr: 1928

Architekt: Anton Aberle

Inventar schützenswerter Bauten

Wartehalle Riethüsli mit WC und Telefonzelle



Demutstrasse 119 ca.
Vers.-Nr. F5932 / Parz.-Nr. F6190
Baujahr: 1972
Architekt: Paul Biegger, Stadtbaumeister

Hydrantenwagenhäuschen Dufourstrasse / Winkelriedstrasse



Dufourstrasse 67 ca.
Vers.-Nr. C3464 / Parz.-Nr. C2571
Baujahr: 1888
Architekt: Jakob Haltiner-Naeff, Gemeinde-
ingenieur

Inventar schützenswerter Bauten
Lit.: Röllin / Studer, INSA, S. 113.

Hydrantenwagenhäuschen Dufourstrasse / Zwinglistrasse



Dufourstrasse 106
Vers.-Nr. C3246 / Parz.-Nr. C3372
Baujahr: 1906
Albert Pfeiffer, Gemeindebaumeister

Inventar schützenswerter Bauten
Lit.: Röllin / Studer, INSA, S. 114.

Strassenwärtermagazin mit Pissoir Felsenbrücke



Fluhstrasse 1 ca.
Vers.-Nr. C2199 / Parz.-Nr. C3819
Baujahr: 1909
Architekt: Hermann Lüthy, Hochbauamt

1975 WC-Einbau

Pissoir Geltenwilenstrasse



Geltenwilenstrasse 2 ca.
Vers.-Nr. C0085 / Parz.-Nr. C3183
Baujahr: um 1940
Architekt: vermutlich Fritz Küpfer, Hochbauamt

Telefonzelle Geltenwilenstrasse



Geltenwilenstrasse 2 ca.
Vers.-Nr. – / Parz.-Nr. C4868
Baujahr: 1995

Modell «Tobtel 90» von Tobler Metallbau,
St.Gallen

2019 Umnutzung als Raum für Kunstinstallatio-
nen, vgl. [www.kabinenwechsel.ch]

Trafostation Iddastrasse



Gerhaldenstrasse 2 ca.
Vers.-Nr. F3547 / Parz.-Nr. F3037
Baujahr: 1946
Architekt: Erwin Schenker, Stadtbaumeister

Umbau 2010

Stellwerk III HB St.Gallen



Güterbahnhofstrasse 14 ca.
Vers.-Nr. C3081 / Parz.-Nr. C0225
Baujahr: 1902
Architekt: Koenig, Bauingenieur

Inventar schützenswerter Bauten

Trafostation Apfelberg mit Pavillon



Goethestrasse 15 ca.

Vers.-Nr. C4135 / Parz.-Nr. C3256

Baujahr: 1942

Architekt: Erwin Schenker, Stadtbaumeister

Umbauten 1968 und 2012

Trafostation Haggenstrasse



Haggenstrasse 11

Vers.-Nr. W2013 / Parz.-Nr. W1416

Baujahr: 1922

Architekt: Max Müller, Stadtbaumeister

Umbau 2011

Bahnhofkiosk Hagggen mit WC und Telefonkabine



Hechtackerstrasse 9 ca.

Vers.-Nr. W0907 / Parz.-Nr. W1928

Baujahr: 1954

Architekt: Danzeisen + Voser

Lit.: Eberhard, Katrin: Danzeisen + Voser. Bauten und Projekte 1950-1986, Zürich 2020.

Wartehalle Rotmonten mit WC und Magazin



Holzstrasse 1 ca.

Vers.-Nr. F5595 / Parz.-Nr. F0769

Baujahr: 1970

Architekt: Hochbauamt, gez. «LA»

Umbau 2012

Trafostation Industrie Winkeln



Industriestrasse 15 ca.

Vers.-Nr. W1955 / Parz.-Nr. W2404

Baujahr: 1917

Architekt: H.W. Mettler Ing.

Öffentliche Toilette Kreuzbleiche



Kasernenweg 8 ca.

Vers.-Nr. C5313 / Parz.-Nr. C2407

Baujahr 1998

Architekt: Heinrich Graf

Lit.: Hochbauamt Stadt St.Gallen (Hg.): Öffentliche WC-Anlage Kreuzbleiche, (Baudokumentation Nr. 85), St.Gallen 1998.

WC-Anlage mit Telefonkabine Kolosseumstrasse



Kolosseumstrasse 1 ca.

Vers.-Nr. F3379 / Parz.-Nr. F1076

Baujahr: 1939

Architekt: Erwin Schenker, Stadtbaumeister

Inventar schützenswerter Bauten

Trafostation Kräzern



Kräzernstrasse 47 ca.

Vers.-Nr. W1966 / Parz.-Nr. W3307

Baujahr: 1917

Architekt: unbekannt

Aborthäuschen Bahnhof Winkeln



Letzistrasse 6 ca.

Vers.-Nr. W1710 / Parz.-Nr. W2378

Baujahr: um 1905

Architekt: unbekannt

Vor einigen Jahren ehem. Sichtbackstein unpassend überstrichen worden

Pissoir Lindenstrasse



Lindenstrasse 96 ca.

Vers.-Nr. F1456 / Parz.-Nr. F1345

Baujahr: 1911

Architekt: Eugen Schlatter

2006 Renovation und Umbau zum Lagerraum

Telefonzelle Museumstrasse



Museumstrasse 25 ca.

Vers.-Nr. – / Parz.-Nr. C0957

Baujahr: 1996

Architekt: Hans Ulrich Imesch

Modell «Telecab 2000»

Wartehalle Kantonsspital (stadtauswärts)



Rorschacher Strasse 92 ca.

Vers.-Nr. – / Parz.-Nr. C0974

Baujahr: 1952

Architekt: Hermann Guggenbühl, Stadtbaumeister

1977 vom Bahnhofplatz an heutigen Standort verschoben

2014 neue Farbfassung in den Stadtfarben

Wartehalle Kantonsspital (stadteinwärts)



Rorschacher Strasse 95 ca.

Vers.-Nr. – / Parz.-Nr. C0974

Baujahr: 1961

Architekt: Arbeitsgemeinschaft Paul Trüdinger und Oskar Müller

Wartehalle mit WC und Treppenüberdachung St.Fiden



Rorschacher Strasse 111 ca.

Vers.-Nr. F8157, F8158 / Parz.-Nr. F2381, F1036

Baujahr: 1983

Architekt (Platzgestaltung): Von Euw, Hauser,
Peter + Prim

Ingenieur (Überdachungen): Santiago Calatrava

Lit.: Hochbauamt Stadt St.Gallen (Hg.): Neuge-
staltung des Platzes St.Fiden, (Baudokumenta-
tion Nr. 11), St.Gallen 1985.

Transformatorstation mit Strassenwärtermagazin und Abortanlage



Rorschacher Strasse 199

Vers.-Nr. F6893 / Parz.-Nr. F1370

Baujahr: 1912

Architekt: unbekannt

1971 Umbau Trafostation

1989 Einbau Garage

Kiosk Neudorf (ehem. mit Wartehalle)



Rorschacher Strasse 250

Vers.-Nr. F4478 / Parz.-Nr. F3651

Baujahr: 1958

Architekt: unbekannt

1967 Einbau Kiosk

1971 Anbau WC und Relais

2002 Abbruch Wartehalle «wegen ständiger Sachbeschädigung»

Tramwartehalle Neudorf



Rorschacher Strasse 252 ca.

Vers.-Nr. F3783 / Parz.-Nr. F3651

Baujahr: 1918

Architekt: Max Müller, Stadtbaumeister

1949 in veränderter Form am heutigen Standort neu aufgebaut

Bergstation Mühlegg-Bahn mit Büro, Wartehalle, Kiosk, Magazin und WC



St.Georgen-Strasse 43

Vers.-Nr. C2125, C5319

Parz.-Nr. C2899, C1706

Baujahr: 1952

Architekt: Hermann Guggenbühl, Stadtbaumeister

2008 Umbau WC-Anlage

Inventar schützenswerter Bauten

Lit.: Stadelmann, 100 Jahre Mühlegg-Bahn, S. 43.

Wartehalle Post St.Georgen



St.Georgen-Strasse 63 ca.
Vers.-Nr. C2435 / Parz.-Nr. C4156
Baujahr: 1963
Architekt: Hochbauamt, gez. «RW»

1997 Rückbau Telefonzelle und Einbau Trafostation unter Wartehalle

Gartenpavillon Altersheim Sömmerli



St.Josefen-Strasse 27 ca.
Vers.-Nr. W1928 / Parz.-Nr. W1812
Baujahr: 1915
Architekt: Müller & Fehr

Inventar schützenswerter Bauten

Aborthäuschen Bahnhof Bruggen



Stationsstrasse 22 ca.
Vers.-Nr. W1450 / Parz.-Nr. W1935
Baujahr: 1900
Architekt: vermutlich Friedrich Trindler

Inventar schützenswerter Bauten

Trafostation Oberzil



Stephanshornstrasse 4 ca.

Vers.-Nr. F3114 / Parz.-Nr. F1744

Baujahr: 1932

Architekt: EW St.Gallen, gez. «Fl.»

Bedürfnisanstalt Teufener Strasse



Teufener Strasse 56 ca.

Vers.-Nr. C2844 / Parz.-Nr. C2162

Baujahr 1904

Architekt: Albert Pfeiffer, Stadtbaumeister

Reservoir und Pumpwerk Teufener Strasse



Teufener Strasse 103
Vers.-Nr. C4431 / C1879
Baujahr: 1898 (Wasserreservoir)
Architekt: P. Miescher, Ing.

1949 Erweiterung Reservoir, Plan für neues
Wärterhaus

1956 Neubau Druckerhöhungspumpstation von
Hermann Guggenbühl, Stadtbaumeister (Bild
oben)

1972 Umbau Reservoir mit neuem Eingangsg-
ebäude (Bild unten) durch St.Galler Stadtwerke

1993 Ausmauerung Glasbausteine bei der
Pumpstation



Kiosk Hochwacht mit Früchte- und Gemüseverkauf



Teufener Strasse 126 ca.
Vers.-Nr. C4798 / Parz.-Nr. C1895
Baujahr: 1966
Architekt: Kioskbau Romanshorn

Ersetzte früheren Kioskbau von 1923

Trafostation Tigerberg



Tigerbergstrasse 18 ca.
Vers.-Nr. C4134 / Parz.-Nr. C2580
Baujahr: 1942
Architekt: Hochbauamt

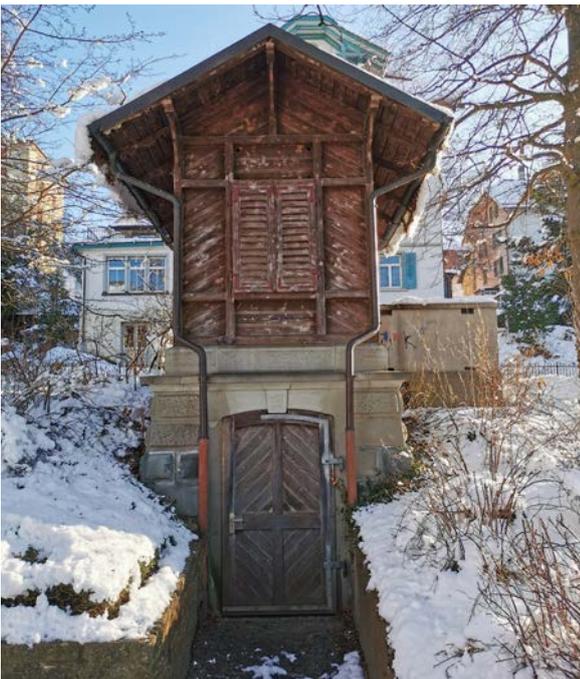
Druckerhöhungsanlage mit Sandraum und Parkpavillon



Treuackerstrasse 5
Vers.-Nr. C4251, C4252
Parz.-Nr. C1930, C4490
Baujahr: 1949
Architekt: Erwin Schenker, Stadtbaumeister

1996 Renovation und Umbau

Hydrantenwagenhäuschen Tschudistrasse



Tschudistrasse 56
Vers.-Nr. C2610 / Parz.-Nr. C1976
Baujahr: 1881
Architekt: Gemeindebauamt

Strassenwärtermagazin Fürstenlandbrücke («Wegmacherschuppen»)



Zürcher Strasse 352 ca.
Vers.-Nr. W2499 / Parz.-Nr. W2092
Baujahr: 1942
Architekt: Kantonsingenieurbüro, gez. «H.Ge.»

Pumpwerk Geissberg



Zürcher Strasse 354 ca.
Vers.-Nr. W3730 / Parz.-Nr. W3684
Baujahr 1969/70
Architekt: Walter Heeb und Werner Wicki

5 KLEINBAUTEN ALS PRÄGENDE ELEMENTE DES STADTRAUMS

Die heute erhaltenen Kleinbauten im Stadtraum sind vor allem eine Erscheinung des 19. und 20. Jahrhunderts, auch wenn es wie vorstehend dargelegt für einzelne Bautypen Vorläufer in früheren Zeiten gab. Die Aufklärung, die Industrialisierung und die Französische Revolution führten zur Bildung einer bürgerlichen Gesellschaft, deren öffentliches Leben sich wesentlich von demjenigen in der Zeit des Ancien Régime unterschied. Der städtische Raum wurde vermehrt zum Aufenthaltsraum, da sich die Menschen in den Städten durch die zunehmende Trennung von Wohn- und Arbeitsort immer mehr bewegten. Währenddessen wollten sie sich verpflegen, sich ausruhen oder sich erleichtern, weshalb der Raum mit entsprechenden Bauten ausgestattet wurde. Das neue städtische Leben wurde mit Hilfe dieser Stadtmöblierung in geregelte Bahnen gelenkt.¹⁵⁷ Ab der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts erforderten dann die damaligen technischen Errungenschaften des öffentlichen Verkehrs, der Wasserversorgung und der Elektrizität weitere neue Gebäudetypen, die im städtischen Raum an wichtigen Knotenpunkten errichtet wurden und damit das Bild der Stadt massgeblich formten.

Die Kleinbauten im städtischen Raum sind bauliche Zeugen der Vergangenheit. Auch wenn sie klein sind, sind sie trotzdem eigenständige Objekte, die ihre jeweils eigene Geschichte haben. Sie stehen beispielhaft dafür, wie eine bestimmte Funktion zu einer bestimmten Zeit und an einem bestimmten Ort erfüllt wurde. Und sie zeigen auf, welche Bedeutung den jeweiligen öffentlichen Aufgaben, die sie erfüllen, zur damaligen Zeit beigemessen wurde und an welchen Orten diese erfüllt werden sollten. Die sorgfältige architektonische Gestaltung für eine bestimmte Aufgabe sagt darüber genauso viel aus wie der häufig prominente Standort der Kleinbauten. So ist beispielsweise die Unterstation Geltenwilen (Abb. 84) in der Achse der Vadianstrasse von weit her sichtbar, um die Elektrizität als Errungenschaft im Stadtbild zu demonstrieren. Dasselbe gilt für die zahlreichen Transformatorentürme. Ebenso drückte die Errichtung von öffentlichen Bedürfnisanstalten ein fortschrittliches Hygienebewusstsein aus. Ein funktionierendes Abwassersystem war etwas, worauf man stolz war und das man entsprechend darstellte.¹⁵⁸ Je selbstverständlicher die technischen Neuerungen wurden, desto mehr wurden die zugehörigen Kleinbauten zur reinen Zweckarchitektur. Sie verloren ihren repräsentativen Charakter und wurden möglichst unscheinbar und effizient in die Umgebung integriert, wie beispielsweise die Trafostation am Tigerberg (Abb. 92). Alle diese Kleinbauten sind also als Einzelobjekte immer auch Symbole des Fortschritts, sie erzählen nicht bloss ihre eigene Geschichte, sondern sind Ausdruck einer Zeit, die von tiefgreifenden wissenschaftlichen, technischen, politischen und sozialen Veränderungen geprägt war. Sie sind damit immer auch ein Spiegel der gesamten Entwicklung einer Stadt.

Die städtischen Kleinbauten sind demnach mehr als blosser Zweckbauten (und eben oft Mehrzweckbauten). Im Stadtraum müssen sie sich dem Problem stellen, sich in eine bereits bebaute Umgebung einzuordnen, in welche sie von ihren Dimensionen her gar nicht passen. Dies gelingt in der Regel dann am besten, wenn die Umgebung als Vermittler zwischen Kleinbau und umgebender Bebauung mitberücksichtigt und teils mitgestaltet wird. Dann

¹⁵⁷ Lampugnani, *Bedeutsame Belanglosigkeiten*, S. 11.

¹⁵⁸ Vgl. dazu Bauer / Capol, *Kleinbauten*, «Einleitung».

werden Kleinbauten zum wichtigen und prägenden Bestandteil des Stadtraums. Einige liegen in den engen Spickeln einer Strassenverzweigung, die ausser für einen Kleinbau kaum sinnvoll bebaubar sind. Dadurch werden diese Orte nicht nur effizient genutzt, sondern auch funktional und ästhetisch aufgewertet (z.B. WC-Anlage mit Telefonkabine Kolosseumstrasse, Abb. 49; Bedürfnisanstalt Teufener Strasse 56 ca., Abb. 45; Trafostation Rorschacher Strasse 199, Abb. 47). Häufig wurden auch kleine Grünanlagen zusammen mit den Kleinbauten geplant, die als Vermittler zur bestehenden Bebauung dienen (z.B. Trafostation Kolumbanstrasse, Abb. 91; Druckerhöhungspumpwerk Treuackerstrasse, Abb. 82).¹⁵⁹ Als «Möblierung des Stadtraums» sind die Kleinbauten wichtige Orientierungspunkte und deshalb «für die Wahrnehmung und Wiedererkennung einer Stadt von zentraler Bedeutung».¹⁶⁰ Trotz ihrer Funktionalität und ihrem anonymen Charakter sind sie individuell und durchdacht, aber unaufdringlich und bescheiden gestaltet. Sie sind zwar «klein [und] scheinbar belanglos, [...] aber deswegen nicht weniger prägnant und bedeutsam».¹⁶¹ Die städtischen Kleinbauten sind also auf vielschichtige Weise prägende Elemente des Stadtraums.

¹⁵⁹ Ebd.

¹⁶⁰ Payer, Unentbehrliche Requisiten, S. 209.

¹⁶¹ Lampugnani, Bedeutsame Belanglosigkeiten, S. 7.

6 AUSBLICK: DIE ZUKUNFT DER KLEINBAUTEN IN DER STADT ST.GALLEN

Die Zukunftsaussichten der Kleinbauten sind allgemein sehr unterschiedlich. Einige Kleinbauten, insbesondere aus der Gattung der Versorgungsbauten, haben ihre angestammte Funktion schon vor längerer Zeit verloren und wurden erfolgreich umgenutzt.¹⁶² Andere haben zwar die Nutzung erhalten können, mussten aber auf Grund von höheren Anforderungen technischer Art modernisiert werden. Und wieder andere wären grundsätzlich funktionstüchtig, sind aber dennoch aus verschiedenen Gründen in ihrem Fortbestand bedroht.

Die Kleinbauten in öffentlichen Parkanlagen und kleinen Pocket-Parks haben ihre Funktion bis heute erhalten, ihre Bedeutung wird in der heutigen Zeit sogar noch wichtiger. Die Siedlungsentwicklung nach innen verlangt nicht nur nach Verdichtung innerhalb der bestehenden Siedlungsstrukturen, sondern ebenso nach einer guten Freiraumversorgung. Hierzu leisten die grossen und kleinen Parkanlagen einen wesentlichen Beitrag und dort vorhandene Pavillons erhöhen die Nutzerfreundlichkeit. Diese Kleinbauten sind deshalb in ihrem Bestand heute kaum bedroht. Diskussionen gibt es in St.Gallen derweil um die Voliere im Stadtpark. Die Stadt St.Gallen spricht von einer geplanten Neuausrichtung der Voliere, während die Voliere-Gesellschaft als Betreiberin Kritik am derzeitigen Zustand übt.¹⁶³ Die Gespräche über die Zukunft der Voliere laufen noch, der Erhalt des Gebäudes selbst scheint jedoch grundsätzlich gesichert, da bis anhin von einer Sanierung der Voliere die Rede ist.

Weiterhin funktionstüchtig sind auch die öffentlichen Toilettenanlagen. Während in den Pissoiranlagen oftmals die alten Rundstände der Firma F. Ernst aus Zürich nach wie vor in Gebrauch sind, verhält es sich bei den «Spülaborten», den WCs, anders. Hier werden nach Möglichkeit unterhaltsarme und vandalensichere Edelstahl-Kabinen auch in bestehende Bedürfnisanstalten eingebaut.¹⁶⁴ Eine Neuheit im Bereich der öffentlichen WC-Anlagen stellen heute die versenkbaren Pissoirs dar. Der sogenannte «Urilift», eine Entwicklung aus den Niederlanden, wird bei Bedarf aus dem Boden herausgefahren und soll insbesondere in Ausgevierteln für (nächtliche) Ordnung sorgen.¹⁶⁵ Die Stadt St.Gallen erhielt im Jahr 2010 die schweizweit ersten beiden «Urilifte», und zwar am Bahnhof Winkeln, wo bei Heimspielen des FC St.Gallen grosse Menschenmassen vorbeiziehen und sich erleichtern wollen.¹⁶⁶ Diese temporären Pissoirs mögen besonders funktional sein, sie führen aber auch dazu, dass die Bedürfnisanstalten zeitweise aus dem öffentlichen Raum verschwinden.

Ähnlich wie bei den Bedürfnisanstalten verhält es sich auch bei etlichen Versorgungsbauten. Die Leitungsführung zu den Trafostationen ist in der Regel stabil, weshalb viele Stationen in Betrieb bleiben. Ihr Innenleben wird dagegen von Zeit zu Zeit komplett modernisiert, um die Infrastruktur auf dem Stand der Technik zu halten. Andere Infrastrukturbauten haben dagegen ihre Funktion verloren. Sie konnten glücklicherweise in vielen Fällen erfolgreich umgenutzt werden, wie beispielsweise der Trafoturm Krüzern zu einem Kinderspielhaus, die Trafostation Beatusstrasse zu einem Gartenhaus, der Wasserturm zum Ausstellungsraum und

¹⁶² In Bezug auf die Umnutzung von Trafostationen vgl. Scheiwiller, Trafoumnutzung, insb. S. 39-91.

¹⁶³ Ghiselli, Luca: «Voliere steht Umbruch bevor: Der St.Galler Stadtrat will den Vogelpark umkrempeln – die Voliere-Gesellschaft übt Kritik», Tagblatt vom 31.8.2020.

¹⁶⁴ Diese Entwicklung lässt sich auch andernorts beobachten, z.B. auch in Zürich. Vgl. Stadt Zürich, Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich, Immobilien Stadt Zürich (Hg.): Masterplan Züri WC. Strategie und Objektbestand ab 2015, Zürich 2015.

¹⁶⁵ Burkel, Anja: «Pipifax für Pinkelpausen», Süddeutsche Zeitung vom 19.5.2010.

¹⁶⁶ Bugmann, Yvonne: «URILIFT: Versenkbare Toiletten», Tagblatt vom 24.7.2010.

das Zollhaus Krüzern zum Wohngebäude. Funktionslos geworden sind auch die meisten Telefonkabinen, da heutzutage fast jede und jeder, von jung bis alt, ein Mobiltelefon besitzt. Die meisten Telefonkabinen wurden deshalb in den letzten Jahren von der Swisscom zurückgebaut. Einige wurden verkauft und blieben so erhalten, sie wurden zu einem Büchertausch für das Quartier (Scheidweg, Linsebühl), einem kleinen Ausstellungsraum (Geltenwilen) oder einer Märlistation (Marktplatz) umgenutzt. Die Umnutzung funktionslos gewordener Infrastrukturbauten wird auch künftig nötig sein, um diesen Kleinbauten eine Zukunft zu ermöglichen.

Anders verhält es sich mit den Buswartehallen. Die Möglichkeiten der Umnutzung sind auf Grund der offenen Bauart eingeschränkt. Die Standorte von Bushaltestellen werden jedoch selten verändert und es gibt bei funktionierenden Wartehallen in der Regel keinen Grund diese zu ersetzen. So wurden im Rahmen des jüngsten Massnahmenprogramms für die St.Galler Buswartehallen zwar viele der älteren Normwartehallen des Typs «Gallus» durch den neu entwickelten Typ ersetzt, aber die individuell gestalteten Wartehallen wurden mehrheitlich saniert. Dass eine Wartehalle wegen wiederholtem Vandalismus ersatzlos abgebrochen werden muss wie etwa im Neudorf (Rorschacher Strasse 250), stellt sicherlich einen Ausnahmefall dar. Was den Wartehallen jedoch zum Verhängnis werden kann, sind Neuplanungen, seien diese verkehrlicher oder städtebaulicher Art. Die 1952 erstellte Wartehalle vom Bahnhofplatz erhielt nach der Neugestaltung des Platzes 1977 immerhin einen neuen Standort beim Kantonsspital. Die Calatrava-Halle am Marktplatz wäre 2011 nach nur 15-jährigem Bestehen beinahe einer Neugestaltung des Marktplatzes zum Opfer gefallen, wenn nicht das Stimmvolk die Vorlage abgelehnt hätte – auch damals stand eine Verschiebung der Halle z.B. an den Bahnhof Winkeln zur Diskussion. Das Versetzen von Gebäuden ist zwar aus denkmalpflegerischer Sicht grundsätzlich abzulehnen, es kann aber als Notlösung, als Alternative zum ersatzlosen Abbruch, seine Berechtigung haben. So hält etwa auch die Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege fest, dass eine Translozierung «ausschliesslich in Extremfällen, in denen die Erhaltung eines wichtigen Denkmals anders nicht möglich wäre, ausnahmsweise [...] vertreten werden [kann]». ¹⁶⁷ Die nun im dritten Anlauf angenommene Neugestaltung von Marktplatz und Bohl sieht im überarbeiteten Projektstand zwar den Erhalt der Calatrava-Halle, aber auch den Abbruch der Rondelle am Marktplatz vor. Ob die neuen Marktpavillons die Rondelle adäquat ersetzen werden, wird sich erst zeigen müssen. Und ob die Rondelle noch ein zweites Leben an einem neuen Standort erhält, ist höchst fraglich. Einerseits ist sie für den heutigen Ort geschaffen worden, und andererseits benötigt ein Kleinbau mit sieben Verkaufsständen eine Umgebung mit entsprechend hohen Frequenzen – vielleicht sollte sie die Nähe der versenkbaren Pissoirs in Winkeln suchen und zum Bier- und Bratwurststand beim Fussballstadion werden.

So ist es denn genau die städtebaulich prominente Situierung der Kleinbauten, die ihnen zum Problem werden kann. Der geplante Autobahnzubringer beim Güterbahnhof wird gegenwärtig mit einer Testplanung erörtert. Dabei zeigt sich, dass die drei Kleinbauten an der

¹⁶⁷ Vgl. Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (Hg.): Leitsätze zur Denkmalpflege in der Schweiz, Zürich 2007, S. 28. Einen Überblick über das Phänomen des Translozierens von Gebäuden liefert Kaspar, Fred: «Von der Casa Loreto zur denkmalpflegerischen Rettungsaktion. Begriffe, Ursachen und Gründe für das Bewegen von Bauten, Bauteilen und Bauformen», in: ders. u.a.: Bauten in Bewegung. Von der Wiederverwendung alter Hausgerüste, vom Verschieben und vom Handel mit gebrauchten Häusern, von geraubten Spolien, Kopien und wiederverwendeten Bauteilen, (Denkmalpflege und Forschung in Westfalen, Bd. 47), Mainz 2007, S. 2-62.

Geltenwilenstrasse (Unterstation, Pissoir, Telefonkabine) je nach Szenario nicht erhalten werden können.¹⁶⁸ Erst wenn der kulturgeschichtliche Wert dieser Kleinbauten und ihre Bedeutung für den Stadtraum anerkannt ist, werden sie überhaupt als zu beachtende Faktoren im Planungsprozess wahrgenommen.

¹⁶⁸ Kanton St.Gallen / Stadt St.Gallen: Testplanung Güterbahnhof, Präsentation 2. Sounding Board vom 20.1.2022, online: [https://zubringer-gueterbahnhof.ch/wp-content/uploads/2022/01/20220120_2-Sounding-Board_Praesentation_fin_ohne-Notizen_Web.pdf], konsultiert am 27.2.2022.

7 ZUSAMMENFASSUNG

Die vorliegende Arbeit untersuchte die Kleinbauten im Stadtraum am Beispiel der Stadt St.Gallen. Am Anfang stand die Frage nach einer Typologie der Kleinbauten, also nach den verschiedenen Funktionen, welche diese im städtischen Raum zu erfüllen haben. Anhand der in St.Gallen vorgefundenen Kleinbauten konnten fünf Haupttypen von städtischen Kleinbauten festgestellt werden. Es sind dies die Kleinbauten im Park, die Verkaufslokale, die öffentlichen Bedürfnisanstalten, die Verkehrsbauten und die Versorgungsbauten. Als besonderes Merkmal zeigte sich, dass viele der Kleinbauten nicht bloss einer Funktion dienen, sondern mehrere Funktionen in sich vereinen.

Die Frage nach den Unterschieden der verschiedenen Bautypen untereinander hinsichtlich ihrer architektonischen Gestaltung, ihrer Häufigkeit und ihrem zeitlichen Vorkommen ist deshalb differenziert zu beantworten. Grundvoraussetzungen für die Entstehung der städtischen Kleinbauten waren einerseits die Entwicklung einer bürgerlichen Gesellschaft und eines entsprechenden öffentlichen Lebens, andererseits die verschiedenen technischen Errungenschaften, welche die Bauten der Versorgung und des Verkehrs hervorbrachten. Die Kleinbauten im städtischen Raum waren deshalb vorwiegend eine Aufgabe des 19. und 20. Jahrhunderts. Die Kleinbauten im Park haben zwar eine noch weiter zurückreichende Geschichte, doch handelte es sich dabei meist um Bauten in privaten Parkanlagen. Erst mit dem Wandel des öffentlichen Lebens in der Stadt, mit dem erstarkenden Bürgertum, dem Ausbrechen aus den Strukturen der Altstadt und der Schaffung von öffentlichen Grünanlagen Ende des 18. und dann vor allem im 19. Jahrhundert wurde der Kleinbau im Park zur öffentlichen Bauaufgabe. Seine Gestaltung orientierte sich deshalb zu Beginn noch stark an den historischen Vorbildern der privaten Gartenarchitektur, insbesondere an den Staffagebauten des englischen Landschaftsgartens. Der klassizistische Pavillon war noch bis Anfang des 20. Jahrhunderts eine beliebte Form für den Kleinbau im Park.

Ähnlich verhält es sich mit den Trinkhallen und Zeitungskiosken sowie mit den öffentlichen Bedürfnisanstalten des 19. Jahrhunderts. Sie entstanden erst mit der Entfaltung einer bürgerlichen Lebensweise und mit veränderten Vorstellungen von Gesundheit, Bildung und Hygiene. Architektonisch orientierte man sich vor allem an den Kleinbauten, die in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts zur Zeit des Pariser Stadtumbaus unter Baron Haussmann entstanden und von Jean-Charles Adolphe Alphand publiziert wurden. Ihre Umsetzung erfolgte zu Beginn meist in eher flüchtiger Form als leichte Metall- oder Holzkonstruktionen und sie ähnelten sich zum Teil stark. Kleinbauten dieser Art fanden sich einst auch in der Stadt St.Gallen, haben sich aber nicht erhalten. Erst nach der Wende zum 20. Jahrhundert wurden diese Bauten zunehmend massiv erstellt und es entwickelten sich eigenständige Typologien.

Die Bauten des Verkehrs und der Infrastruktur traten erst mit der entsprechenden technischen Entwicklung auf, die ebenfalls in das 19. und frühe 20. Jahrhundert fiel. Sie waren oft ausgesprochen funktional gestaltet und vereinten gerne mehrere Nutzungen in sich, beispielsweise die Trafostation mit Strassenwärtermagazin und Parkpavillon, das Strassenwärtermagazin mit Gartenhaus, Pissoir und Hydrantenhaus sowie die Wartehalle mit Toilette oder mit Telefonzelle oder mit beidem.

Hinsichtlich der Häufigkeit und des zeitlichen Vorkommens lassen sich einige Schwerpunkte festhalten. Auffällig ist die grosse Anzahl von architektonisch bemerkenswerten Transformatorstationen, Bedürfnisanstalten und Wartehallen. Verkaufslokale wie z.B. Kioske, aber auch Bauten der Wasserversorgung finden sich dagegen nur vereinzelt. Zeitlich lässt sich ein Schwerpunkt zu Beginn des 20. Jahrhunderts feststellen, also zu einer Zeit, als eine wirtschaftliche Blütezeit mit dem Ausbau von verschiedenen technischen Errungenschaften (Elektrizität, Wasserversorgung, Tram) zusammenfiel. Inwieweit sich diese Feststellungen auch in anderen Städten beobachten liessen, wäre zu überprüfen.

Die denkmalpflegerische Relevanz der städtischen Kleinbauten ist vielschichtig. Einige der vorgestellten Kleinbauten sind auch im nationalen Vergleich als beispielhaft zu betrachten, z.B. das Zollhaus Krüzern, der Pavillon im Stadtpark und der Wasserturm am Hauptbahnhof. Aber nicht nur die herausragenden Bauten, sondern auch all die anderen, in Kurzform präsentierten Kleinbauten sind Teil des gebauten kulturellen Erbes. Sie zeigen auf, welche Aufgaben in der Stadt zu verschiedenen Zeiten auf unterschiedliche Weise erfüllt wurden und welche Bedeutung den jeweiligen Aufgaben beigemessen wurde. Die Kleinbauten besitzen oft architekturhistorische Qualitäten oder sind konstruktionsgeschichtlich wertvoll. Ihre Gestaltung veranschaulicht aber ebenso den Stolz des Gemeinwesens über die verschiedenen technischen Errungenschaften – und offenbart später aber auch, wenn die technischen Errungenschaften selbstverständlich geworden sind. Dies gilt in besonderem Mass für die Stellung der Kleinbauten im stadträumlichen Kontext. Die oftmals prominente Positionierung der Kleinbauten, gerne in Verbindung mit einer kleinen Grünanlage, kann praktische Gründe haben wie im Fall von Hydrantenhäusern an Strassenverzweigungen, sie ist meistens aber auch eine besondere Auszeichnung für den Kleinbau, der dadurch zum Blickfang und Orientierungspunkt im Stadtraum wird. Auf diese Weise tragen die Kleinbauten wesentlich zur Unverwechselbarkeit einer Stadt bei. Kleinbauten sind also sowohl wichtige Bestandteile des kulturellen Erbes als auch wesentliche Elemente des Stadtraums – nicht ihre Kleinheit, sondern ihre kulturgeschichtliche und städtebauliche Bedeutung ist massgebend bei Fragen ihrer Erhaltung und künftigen Nutzung.

8 BIBLIOGRAPHIE

8.1 Archive

Archiv DMP	Archiv der Denkmalpflege der Stadt St.Gallen
BAZ	Baugeschichtliches Archiv der Stadt Zürich
Baudok.	Baudokumentation der Stadt St.Gallen
E-Pics	ETH-Bibliothek, Bildarchiv, Zürich
StadtASG OBG	Stadtarchiv der Ortsbürgergemeinde St.Gallen
StadtASG	Stadtarchiv der Politischen Gemeinde St.Gallen
Vadiana	Kantonsbibliothek Vadiana, St.Gallen

8.2 Literatur

- Alphand, Jean-Charles Adolphe: Les Promenades de Paris. Histoire, Description des Embellissements, Dépenses de Création et d'Entretien des Bois de Boulognes et de Vincennes, Champs-Élysées, Parcs, Squares, Boulevards, Places Plantées, Étude sur l'Art des Jardins et Arboretum, 2 Bde., Paris 1867-1873.
- Bärtschi, Hans-Peter: Industriekultur in der Ostschweiz und im Fürstentum Liechtenstein. Unterwegs zu 333 Schauplätzen des produktiven Schaffens, Zürich 2012.
- Bärtschi, Hans-Peter: SBB St.Gallen. Lokremise, Wasserturm und Stellwerk. Eine bauhistorische Dokumentation, Winterthur 1988, Archiv DMP.
- Baudepartement Kanton St.Gallen (Hg.): Lokremise St.Gallen. Sanierung 2010, St.Gallen 2011.
- Bauer, Cornelia / Capol, Jan: Kleinbauten der Stadt Zürich. Ein Architekturführer zu den Kleinbauten der Stadt Zürich 1877-1995, Zürich 1995.
- Bauer, Richard: «Der Münchner 'Theodors Park' (Englischer Garten)», in: Kirchgässner, Bernhard / Schultis, Joachim B. (Hg.): Wald, Garten und Park. Vom Funktionswandel der Natur für die Stadt, (Stadt in der Geschichte. Veröffentlichungen des Südwestdeutschen Arbeitskreises für Stadtgeschichtsforschung, Bd. 18), Sigmaringen 1993, S. 51-63.
- Baumann, Max: «Konfessionelle, politische und wirtschaftliche Vielfalt», in: Wissenschaftliche Kommission der Sankt-Galler Kantonsgeschichte nach Beschluss des Kantonsrats im Auftrag der Regierung (Hg.): Sankt-Galler Geschichte 2003, 9 Bde., Bd. 3: Frühe Neuzeit: Territorien, Wirtschaft, St.Gallen 2003, S. 10-149.
- Beglinger, Caroline: «Öffentlicher Verkehr», in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 19.06.2015. Online: [<https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/007965/2015-06-19/>], konsultiert am 22.01.2022.
- Bucher, Annemarie: «Der Stadtpark – das sinnlich erfahrbare Anderswo. Zur Wahrnehmung und Entwicklung von Landschaft in der Stadt», in: Bucher, Annemarie / Jensen, Gurli /

- Merz, Klaus: Der Stadtpark, (Pamphlet, Nr .6), hg. v. Institut für Landschaftsarchitektur ILA, ETH Zürich, Zürich 2006, S. 9-12.
- Bucher, Annemarie / Jensen, Gurli / Merz, Klaus: Der Stadtpark, (Pamphlet, Nr .6), hg. v. Institut für Landschaftsarchitektur ILA, ETH Zürich, Zürich 2006.
- Buff, Théo: St.Gallens Grüngeschichte(n) 1872-2015, hrsg. v. Stadt St.Gallen, Direktion Bau und Planung, Gartenbauamt, (Schriftenreihe der Stadt St.Gallen), St.Gallen 2015.
- Bugmann, Yvonne: «URILIFT: Versenkbare Toiletten», Tagblatt vom 24.7.2010.
- Burkel, Anja: «Pipifax für Pinkelpausen», Süddeutsche Zeitung vom 19.5.2010.
- Burri public elements: «Haltestelle Gallus», online: [<https://www.burri.world/de/stahlbau-verkehrstechnik/gallus/haltestelle>], konsultiert am 22.01.2022.
- Calatrava, Santiago: «Bohl Bus and Tram Stop, St.Gallen», online: [<https://calatrava.com/projects/bohl-bus-and-tram-stop-sankt-gallen.html>], konsultiert am 10.02.2022.
- Carl, Bruno: Klassizismus. 1770-1860, Zürich 1963.
- Ehrensperger, Ingrid / de Montmillon, Stéphane: «Die Wartehalle als Bedeutungsträger», in: Archithese 15 (1986), Heft 3, S. 14-20.
- Eidgenössische Kommission für Denkmalpflege (Hg.): Leitsätze zur Denkmalpflege in der Schweiz, Zürich 2007.
- Enge, Torsten Olaf / Schröer, Carl Friedrich: Gartenkunst in Europa, 1450-1800. Vom Villengarten der italienischen Renaissance bis zum englischen Landschaftsgarten, Köln 1990.
- Farhumand, Nina: Stadtraumgestaltung durch Kleinbauten. Die Kleinbauten Hermann Herters in Zürich. 1924-1942, Masterthesis ETH gta, Zürich 2016.
- Fischer, Matthias: «Weiher als Lebensversicherung», in: ISG-Magazin (2021), Heft 2, S. 19-23.
- Fischer-Karrer, Claudia: «Was ist denn das? Kleinbauten erzählen Alltagsgeschichte», in: Heimatspiegel Nr. 4, April 2013, S. 25-31.
- Flessner, Bernd: «Vom Pavillon zum Basistelefon. Eine kurze Kulturgeschichte der Telefonhäuschen», in: Das Archiv: Magazin für Telekommunikationsgeschichte (2007), Nr. 1, S. 12-19.
- Flury-Rova, Moritz: Der Bahnhof St. Gallen, (Schweizerische Kunstführer, Serie 96, Nr. 950), Bern 2014.
- Furrer, Daniel: Wasserthron und Donnerbalken. Eine kleine Geschichte des stillen Örtchens, Darmstadt 2011.
- Gerteis, Martel: Das alte Gaswerk der Stadt St.Gallen im Riet, (Schriftenreihe der Stadtverwaltung St.Gallen, Bd. 4), St.Gallen o.J. [1969].
- Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte (Hg.): Kunstführer durch die Schweiz, Band 1: Aargau, Appenzell Innerrhoden, Appenzell Ausserrhoden, Luzern, St. Gallen, Schaffhausen, Thurgau, Zürich, Zug. Bern 2005.

- Ghiselli, Luca: «Voliere steht Umbruch bevor: Der St.Galler Stadtrat will den Vogelpark umkrepeln – die Voliere-Gesellschaft übt Kritik», Tagblatt vom 31.8.2020.
- Glauser, Fritz / Tissot, Laurent: «Transportgewerbe», in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 11.02.2015. Online: [<https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/014052/2015-02-11/>], konsultiert am 20.01.2022.
- Graf, E. u.a.: Gartenbau-Ausstellung St.Gallen GASGA 1938, [Katalog der Ausstellung vom 25. August – 18. September 1938 im Stadtpark], St.Gallen 1938.
- Haller-Fuchs, Marie-Christine: Altstadt St.Gallen. Siedlungsbild, Gassenräume, Einzelbauten, St.Gallen 1978.
- Hauser, Andreas / Stutz, Werner: «Jakob Friedrich Wanners Hauptbahnhof in Zürich», in: Kunst + Architektur in der Schweiz 48 (1997), S. 82-85.
- Hochbauamt Stadt St.Gallen (Hg.): Erneuerung Buswartehallen, (Baudokumentation Nr. 171), St.Gallen 2012.
- Hochbauamt Stadt St.Gallen (Hg.): Geltenwilenstrasse 2. Fassadenrenovation, Einbau Musikproberäume, (Baudokumentation Nr. 125), St.Gallen 2006.
- Hochbauamt Stadt St.Gallen (Hg.): Neugestaltung des Platzes St.Fiden, (Baudokumentation Nr. 11), St.Gallen 1985.
- Hochbauamt Stadt St.Gallen (Hg.): Öffentliche WC-Anlage Kreuzbleiche, (Baudokumentation Nr. 85), St.Gallen 1998.
- Hochbauamt Stadt St.Gallen (Hg.): Sanierung und Renovation des Stadtpark-Pavillons, (Baudokumentation Nr. 130), St.Gallen 2007.
- Hochbauamt Stadt St.Gallen (Hg.): St.Galler Toiletten. Massgeschneiderte Hygiene, (Baudokumentation Nr. 175), St.Gallen 2013.
- Hochbauamt Stadt St.Gallen (Hg.): Wartehalle auf dem Bohl, (Baudokumentation Nr. 73), St.Gallen 1996.
- Hochbauamt Stadt St.Gallen (Hg.): WC-Pilot 00-Juwel, (Baudokumentation Nr. 105), St.Gallen 2001.
- Hochbaudepartement der Stadt Zürich (Hg.): Eingriffe. Kleinarchitektur im öffentlichen und privaten Raum in der Stadt Zürich 1990-2000, Zürich 2000.
- Hornung, René: «Eine Träne oder eine Chance für die Rondelle», in Saiten vom 17.9.2020, online: [<https://www.saiten.ch/eine-traene-oder-eine-chance-fuer-die-rondelle/>], konsultiert am 20.02.2022.
- Hornung, René: «Meinungen: Calatrava soll fallen», in: Hochparterre 22 (2009), Heft 4, S. 6 f.
- Huber, Werner / Hornung, René / Jossen, Jean-Claude: St.Gallen baut. Ein Führer zur zeitgenössischen Architektur, Zürich 2014.
- Illi, Martin: «Toilette», in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 15.10.2014. Online: [<https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/016236/2014-10-15/>], konsultiert am 29.01.2022.

Illi, Martin: «Wasserversorgung», in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 24.08.2016. Online: [<https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/007860/2016-08-24/>], konsultiert am 31.01.2022.

Industriekultur.ch, online: [<https://www.industriekultur.ch/>], konsultiert am 22.02.2022.

Jaquemet, Juri: «Telefonkabinen – Abschied von den Festnetz-Leitfossilien», online: [<https://www.mfk.ch/austauschen/blog/telefonkabinen-abschied-von-den-festnetz-leitfossilien>], konsultiert am 05.02.2022.

Jodidio, Philip: Calatrava. Complete Works, 1979 – today, Köln 2015.

Kanton St.Gallen / Stadt St.Gallen: Testplanung Güterbahnhof, Präsentation 2. Sounding Board vom 20.1.2022, online: [https://zubringer-gueterbahnhof.ch/wp-content/uploads/2022/01/20220120_2-Sounding-Board_Praesentation_fin_ohne-Notizen_Web.pdf], konsultiert am 27.2.2022.

Kaspar, Fred: «Von der Casa Loreto zur denkmalpflegerischen Rettungsaktion. Begriffe, Ursachen und Gründe für das Bewegen von Bauten, Bauteilen und Bauformen», in: ders. u.a.: Bauten in Bewegung. Von der Wiederverwendung alter Hausgerüste, vom Verschieben und vom Handel mit gebrauchten Häusern, von geraubten Spolien, Kopien und wiederverwendeten Bauteilen, (Denkmalpflege und Forschung in Westfalen, Bd. 47), Mainz 2007, S. 2-62.

Keel, Nina M.: Bauen in der Krise. Veränderungen im Stadtbild von St.Gallen in den 1930er Jahren durch das Neue Bauen, (Masterarbeit zur Erlangung des akademischen Grades Master of Arts UZH der Philosophischen Fakultät der Universität Zürich), Zürich 2018.

Keller, Urs: «Die Wasserversorgung der Stadt St.Gallen», in: Feuerwehr und Zivilschutz St.Gallen (Hg.): 150 Jahre Rettungs-Corps der Stadt St.Gallen 1859-1909, 100 Jahre Berufsfeuerwehr der Stadt St.Gallen 1909-2009, St.Gallen 2009, S. 95-101.

Kirchgraber, Jost / Röllin, Peter: Stadt St.Gallen: Ortsbilder und Bauten. Geschützte Ortsbilder. Besondere Quartiere. Bauten ausserhalb der Altstadt, St.Gallen 1984.

Lampugnani, Vittorio Magnago: Bedeutsame Belanglosigkeiten. Kleine Dinge im Stadtraum, Berlin 2019.

Ledergerber, Niklaus: «Ehemalige Unterstation des Elektrizitätswerkes Geltenwilenstrasse 2. Renovation und Nutzungsänderung 2005/06», in: Amt für Kultur des Kantons St.Gallen (Hg.): Denkmalpflege und Archäologie im Kanton St.Gallen 2004-2008, St.Gallen 2009, S. 188 f.

Ledergerber, Niklaus: «Pavillon im Stadtpark, Rorschacher Strasse 47a. Gesamtrenovation 2007», in: Amt für Kultur des Kantons St.Gallen (Hg.): Denkmalpflege und Archäologie im Kanton St.Gallen 2004-2008, St.Gallen 2009, S. 205 f.

Lokremise – Christoph Büchel, online: [[https://www.lokremise.ch/kunst/austellungen-events/christoph-buechel-the-house-of-friction-\(pumpwerk-heimat\).html](https://www.lokremise.ch/kunst/austellungen-events/christoph-buechel-the-house-of-friction-(pumpwerk-heimat).html)], konsultiert am 22.02.2022.

- Mader, Günter: Geschichte der Gartenkunst. Streifzüge durch vier Jahrtausende, Stuttgart 2006.
- Mecchi, Cristina / Pantli Heinz: Kleinbauten im öffentlichen Raum I: Kleinbauten im städtischen Raum (Merkblätter des Bundesamts für Bevölkerungsschutz, Kulturgüterschutz), Bern 2007.
- Milchhüsli, Geschichte, online: [<https://milch-huesli.ch/geschichte-2/>], konsultiert am 05.03.2022.
- Mock, Walter: «GASGA Gartenbau-Ausstellung St.Gallen 1938. Eine Betrachtung über Ursprung und Entwicklung des Gartens und die Aufgaben einer Ausstellung», in: St.Galler Schreibmappe 1939, S. 65-72.
- Mühleggahn, online: [<http://www.muehleggahn.ch/Ueber-Uns.htm>], konsultiert am 08.02.2022.
- Naumann, Elisabeth: Der Kiosk: Entdeckungen an einem trivialen Ort. Vom Lustpavillon zum kleinen Konsumtempel, Marburg 2003.
- Neumann, Michael: Zwischen Kraftwerk und Steckdose. Zur Architektur der Trafohäuser, Marburg 1987.
- [O.A.], «Wettbewerb für architektonische Gestaltung und bauliche Ausführung von Transformatorstationen der Elektrizitätswerke des Kantons Zürich (E.K.Z)», in: Schweizerische Bauzeitung 53/54 (1909), Heft 17, S. 223.
- Ornithologische Gesellschaft St.Gallen (Hg.): 100 Jahre Volière-Gesellschaft, St.Gallen 1979.
- Payer, Peter: Unentbehrliche Requisiten der Grossstadt. Eine Kulturgeschichte der öffentlichen Bedürfnisanstalten von Wien, Wien 2000.
- Poeschel, Erwin: Die Kunstdenkmäler des Kantons St.Gallen, Band 2: Die Stadt St.Gallen: erster Teil. Geschichte, Befestigungen, Kirchen (ohne Stift) und Profanbauten, (Die Kunstdenkmäler der Schweiz, Bd. 37), Basel 1957.
- Polli-Schönborn, Marco: «Zölle», in: Historisches Lexikon der Schweiz (HLS), Version vom 03.02.2015. Online: [<https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/013765/2015-02-03/>], konsultiert am 20.01.2022.
- Rigert, Erwin / Ebnetter, Irene: «St.Gallen – Latrinen als Fundgruben», in: Neujahrsblatt des Historischen Vereins des Kantons St.Gallen 152 (2012), S. 85-96.
- Röllin, Peter: St.Gallen. Stadtveränderung und Stadterlebnis im 19. Jahrhundert. Stadt zwischen Heimat und Fremde, Tradition und Fortschritt, St.Gallen 1981.
- Röllin, Peter: Stickerei-Zeit. Kultur und Kunst in St.Gallen, 1870-1930, (Katalog der Ausstellung im Kunstmuseum St.Gallen, 1. April - 6. August 1989), St.Gallen 1990.
- Röllin, Peter: «Wasserturm am Gleisfluss. Das Betonwerk von Robert Maillart speiste Dampflok – mit Wasser vom Freudenberg», in: Signer, Roman u.a.: Installation im Wasserturm, Köln 2001, S. 11-23.
- Röllin, Peter / Studer, Daniel: St.Gallen. Architektur und Städtebau 1850-1920 (Inventar der neueren Schweizer Architektur INSA, Sonderpublikation aus Bd. 8), Bern 2003.

- S.v.M. [Stanislaus von Moos]: «Landi-Stil?», in: *Werk - Archithese: Zeitschrift und Schriftenreihe für Architektur und Kunst* 66 (1979), Heft 27-28, S. 47-48.
- Scheidegger, Hannes: «Die Pro-Patria-Kampagne. Auftrag und erste Ergebnisse», in: *NIKE-Bulletin* 12 (1997), Heft 4, S. 25 f.
- Scheiwiller, Yvonne: *Trafoturm – Turmtrafo. Schweizer Turmtransformatoren, Drahhüsli, Trafostationen – Hommage an eine Architekturform, die nicht mehr gebaut wird*, Schwyz 2013.
- Scheiwiller, Yvonne: *Trafoumnutzung. Trafotürme und andere Kleinbauten denkmalpflegerisch umnutzen statt abbrechen*, (Masterarbeit MAS Denkmalpflege und Umnutzung, Berner Fachhochschule, Architektur, Holz und Bau, Burgdorf), Burgdorf 2015.
- Schiedt, Hans-Ulrich: «Transportmittel», in: *Historisches Lexikon der Schweiz (HLS)*, Version vom 01.11.2012. Online: [<https://hls-dhs-dss.ch/de/articles/013899/2012-11-01/>], konsultiert am 20.01.2022.
- Schittich, Christian (Hg.): *Mikroarchitektur. Kleine Bauten, Temporäre Strukturen, Raumzellen*, München 2010.
- Sennett, Richard: *Verfall und Ende des öffentlichen Lebens. Die Tyrannei der Intimität*, Berlin 2013.
- St.Galler Stadtwerke (Hg.): *100 Jahre Strom in St.Gallen. 1897-1997*, St.Gallen 1997.
- Stadelmann, Werner: *100 Jahre Mühleggbahn. 1893-1993*, St.Gallen 1993.
- Stadelmann, Werner: *St.Galler Brücken. Ein Inventar der Brücken auf dem Gemeindegebiet der Stadt St.Gallen*, St.Gallen 1987.
- Stadt St.Gallen: *Neugestaltung Marktplatz und Bohl. Wettbewerbsprogramm*, 20. Juni 2018, St.Gallen 2018.
- Stadt St.Gallen: *Neugestaltung Marktplatz und Bohl. Bericht des Preisgerichts*, 18. Dezember 2018, St.Gallen 2018.
- Stadt Zürich, Umwelt- und Gesundheitsschutz Zürich, Immobilien Stadt Zürich (Hg.): *Masterplan Züri WC. Strategie und Objektbestand ab 2015*, Zürich 2015.
- Stadtverwaltung St.Gallen (Hg.): *75 Jahre Elektrizitätswerk St.Gallen. 1897-1972*, (Schriftenreihe der Stadtverwaltung St.Gallen), St.Gallen 1972.
- Steger, Stephan: «Nützlich, schön und oft bedroht - Kleinbauten in Stadt und Land», in: *Einst und Jetzt* 3 (2011), S. 14-17.
- Stübgen, Joseph: *Der Städtebau*, (Handbuch der Architektur, Viertes Teil: Entwerfen, Anlage und Einrichtung der Gebäude, 9. Halbband), 2. Auflage, Stuttgart 1907.
- Swisstrafos.ch, online: [<http://www.swisstrafos.ch/>], konsultiert am 05.02.2022.
- Thommen, Andreas Stephan: *Wo man muss, wenn man muss. St.Galler Abortologie*, St.Gallen 1974.
- Thouin, Gabriel: *Plans raisonnés de toutes les espèces de jardin*, Paris 1820.

Von Moos, Stanislaus u.a.: Das Neue Bauen in der Ostschweiz. Ein Inventar, St.Gallen 1989.

Voneschen, Reto: «Die Mühleggbahn in St.Gallen vor der Wiedereröffnung: Vier Bremssysteme und viel Hightech», Tagblatt vom 14.11.2018.

Weidmann, Ruedi: «Die Eisenbahn und der Schweizer Holzstil», in: tec21 (2011), Heft 42/43, S. 29-35.

Wikipedia: «Architekten Von Ziegler und Balmer», online:

[https://de.wikipedia.org/wiki/Architekten_Von_Ziegler_und_Balmer], konsultiert am 19.02.2022; [im Wesentlichen erarbeitet vom Verfasser].

Wikipedia: «Strassenbahn», online: [<https://de.wikipedia.org/wiki/Stra%C3%9Fenbahn>], konsultiert am 22.01.2022.

Wirth, Rolf: Brausebad und Badekappe. Baden und Schwimmen in St.Gallen. 100 Jahre Schwimmclub St.Gallen 1909, St.Gallen 2013.

Zeller, Christa: Schweizer Architekturführer 1920-1990, 3 Bde., Bd. 1: Nordost- und Zentralschweiz, Zürich 1996.

Ziegler, Ernst: Kutschen, Tram und Eisenbahn. 75 Postkarten aus der Sammlung Kurt Kühne, St.Gallen 1979.

8.3 Abbildungsnachweis

Die Abbildungsnachweise sind direkt in den Bildlegenden enthalten.

Fotos ohne Abbildungsnachweis stammen vom Verfasser von 2021/22.

Titelbild: Kolumbanstrasse 24, Transformatorenstation mit Strassenwärtermagazin und Parkpavillon, erbaut 1945. Foto 2021 vom Verfasser.

Keine Kleinigkeiten

9 PERSÖNLICHE ERKLÄRUNG

Ich, Matthias Fischer, erkläre, dass in der vorliegenden Abschlussarbeit die von mir benutzten Hilfsmittel und die mir persönlich zuteil gewordene Hilfe ordnungsgemäss angegeben sind.



Mörschwil, 25. März 2022

Matthias Fischer