

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 63/64 (1914)
Heft: 1

Artikel: Neubauten in der Altstadt St. Gallen: Architekten Pflughard & Häfeli, Zürich und St. Gallen
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-31490>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 16.03.2025

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

alten Spüleinrichtung mit gleichzeitigem Abschluss für Einlass und Auslass die Luftmasse während des Spülens in Strömung kommt, sodass im Momente des Abschlusses im Zylinder sogar ein kleines Vakuum auftritt, das die Leistungsfähigkeit des Zylinderinhaltes herabsetzt. Dieser Unterdruck ist veränderlichen Störungen ausgesetzt durch die im Auspuffrohr auftretenden Schwingungen der Gase.

Da für die eintretende Spülluft grosse Querschnitte zur Verfügung stehen, ist die Geschwindigkeit klein; dadurch wird die verdichtete Luft in den Stand gesetzt, die Verbrennungsrückstände vor sich her zu schieben und gegen den Austritt zu drängen, ohne dass eine starke Wirbelung und Mischung der beiden Gasarten stattfindet. Tatsächlich ist durch diese seitliche Einführung der Luft eine recht gute Spülung des Zylinders erreicht worden.

Die genannten Verbesserungen werden seit längerer Zeit an allen grossen Motoren der Firma Gebrüder Sulzer und ihrer Lizenznehmer angewendet und haben sich bei den Schiffsmaschinen sowohl als auch bei den ortsfesten Motoren bewährt.

Neubauten in der Altstadt St. Gallen.

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

(Mit Tafeln 2 bis 5.)

I. *Das Haus Walz an der Multergasse* (Tafeln 2 bis 4 und Abbildungen 1 bis 5) war als Geschäftshaus eines Optikers zu entwerfen, mit Laden im Erdgeschoss, Werkstätte und Lagerräumen im Untergeschoss und I. Stock, vermietbaren Geschäftsräumen im I. und II. Stock und endlich mit der Wohnung des Geschäftsinhabers im III. und IV. Stock. Durch äusserste Sparsamkeit in den Konstruktionsmassen der Eisenbeton-Decken und durch Zurückziehen des IV. Stocks hinter die Baufucht gelang es, vier volle Geschosse innerhalb des gesetzlichen Profils unterzubringen. Die zulässige Dachgesims-Höhe und Ausladung ist auf nebenstehendem Bild an dem Nachbarhause zur Linken zu erkennen. Beim Hause Walz verzichteten die Architekten zu Gunsten der Höhe auf die Gesimsausladung, fanden aber dafür die Lösung mittels einer offenen Laube, deren

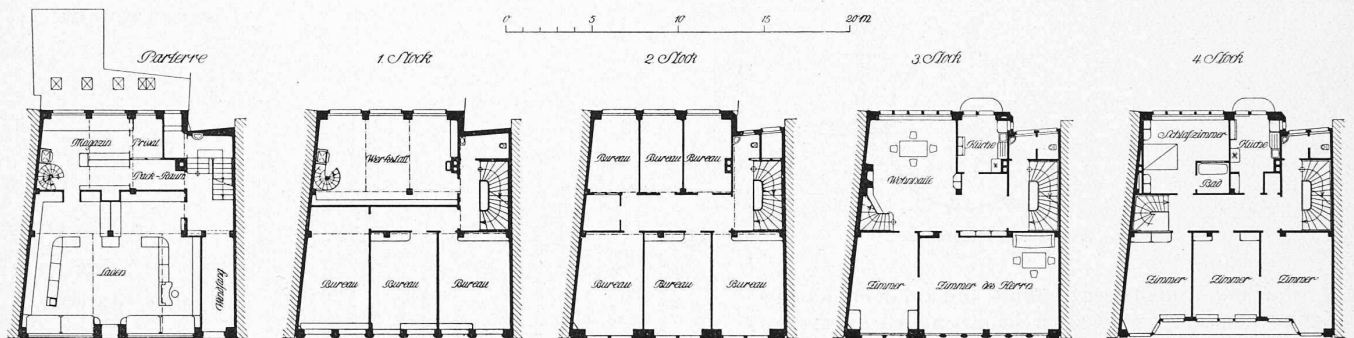


Abb. 1 bis 5. Haus Walz in St. Gallen. — Grundrisse 1 : 400.

Der Regulator wirkt in bekannter Weise nicht nur auf die Brennstoffzufuhr, d. h. auf das Saugventil der Brennstoffpumpe, sondern er regelt gleichzeitig den Luftzutritt zum Kompressor, d. h. den Einblasdruck, ausserdem stellt er indirekt die Zeitdauer der Eröffnung für das Brennstoffventil (vergl. Band LIX, S. 60). Dadurch kommt bei kleiner Belastung weniger Einblasluft durch den Zerstäuber und die Zündung erfolgt trotz der kleinen Brennstoffmenge sicher und gleichmässig.

(Schluss folgt.)

Dachrand das fehlende Gesimse ersetzt, unterstützt durch die Brüstung. So ist eine weitgehende Raumausnutzung verbunden worden mit einer originellen, dem altertümlichen Strassenbilde vorzüglich angepassten Architektur. In seiner diskreten Haltung wäre man versucht, das Haus für eines der schlichten „gotischen“ Bürgerhäuser zu nehmen, wie sie vielfach die ruhigen Strassenwände unserer alten Schweizerstädte bilden, wenn man nicht beim Nähertreten es ohne weiteres als Schöpfung eines durchaus modernen Architekten erkennen würde.

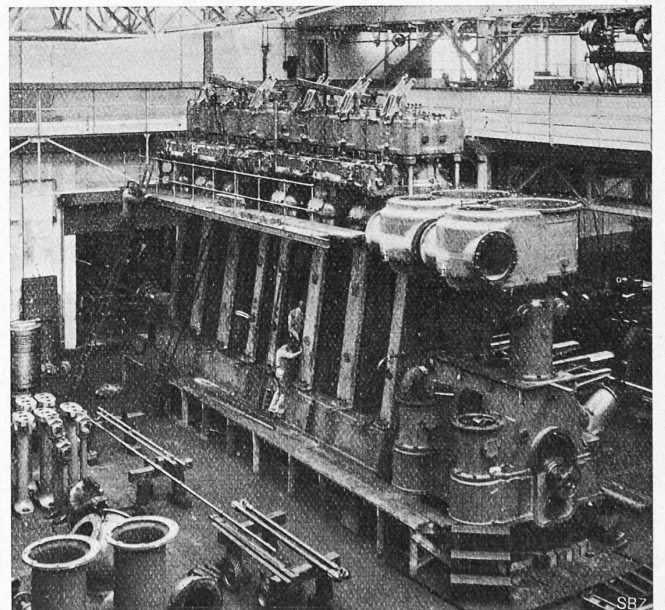
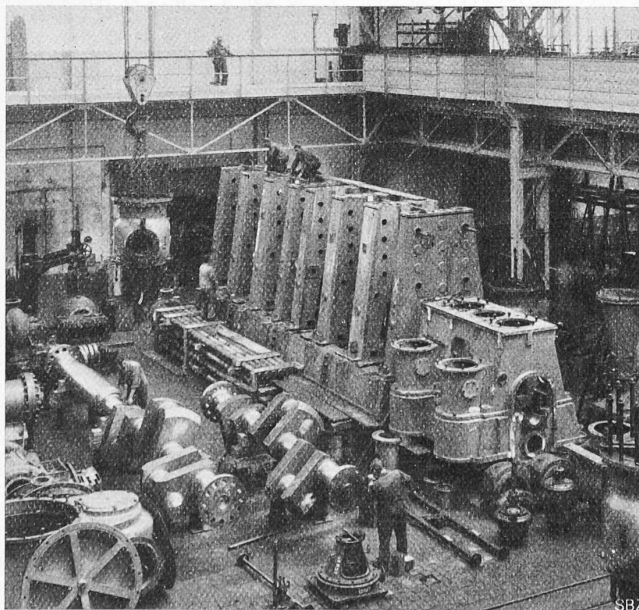
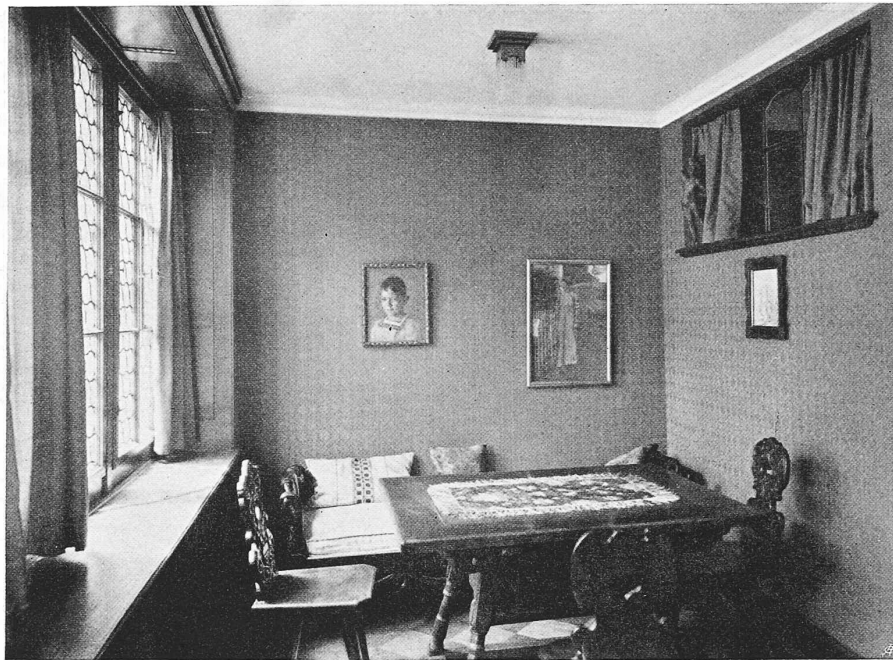


Abb. 4 und 5. Der 4500 PS-Sechszylinder-Zweitakt-Sulzer-Dieselmotor in der Montagehalle von Gebrüder Sulzer in Winterthur.



DAS GESCHÄFTS- UND WOHNHAUS W. WALZ IN ST. GALLEN
ARCHITEKTEN PFLEGHARD & HÄFELI, ZÜRICH UND ST. GALLEN
STRASSENFRONT AN DER MULTERGASSE

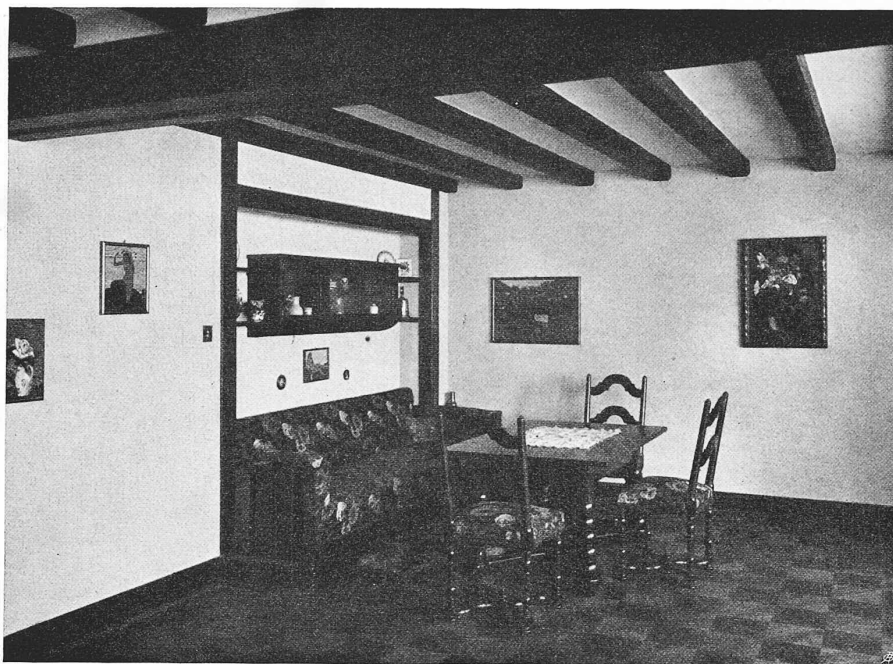


Schlafzimmerecke im IV. Stock



Wohnhalle im III. Stock

AUS DEM HAUSE W. WALZ IN ST. GALLEN



Zimmer des Herrn im III. Stock



Wohnhalle im III. Stock

ARCHITEKTEN PFLEGHARD & HÄFELI



LADEN-UMBAU IM HAUSE STUDACH IN ST. GALLEN
ARCH. PFLEGHARD & HÄFELI, ZÜRICH UND ST. GALLEN
STRASSENFRONT AN DER SPEISERGASSE

Betreten wir das Innere, so umfängt uns das gleiche Gefühl: wir sind in einem der Bürgerhäuser einer mittelalterlichen Stadt, und doch ist es ein ganz moderner Geist, der uns da entgegenweht. Wir sind im Hause eines Kunstfreundes, dem der Architekt Räume mit Wänden schaffen musste, an die er seine reichen alten und neuen Bilderschätze mit dem gleich erlesenen Geschmack hängen kann, mit dem er sie sammelt; Räume, die in sich gekehrt zu traulichem Beisammensein, wie zu stiller Geistesarbeit einladen. Nirgends hin öffnet sich Fernsicht, deshalb schloss man sich vom Einblick der allzunahen Nachbarhäuser her durch Butzenscheiben aus Antikglas ab; man sieht dabei noch genügend gut hinaus und braucht keine Vorhänge. Die Balkendecke im Zimmer des Herrn (Tafel 4 oben) ergab sich als natürliche Folge des unvermeidlichen, starken Unterzuges, der eine Wand des IV. Stockwerks trägt. Dort bewohnt die Mutter des Hausherrn zwei Zimmer mit eigener Küche, während die übrigen Zimmer durch eine offene Treppe unmittelbar mit der geräumigen Wohnhalle im III. Stock in Verbindung gebracht sind.

II. Der Umbau des Hauses Studach an der Speisergasse

(Tafel 5 und Abbildung 6) zeugt von dem gleichen Sinn der Architekten, sich durch massvolle Einordnung in das Strassenbild zur Geltung zu bringen. Es musste für ein altes Haus mit hübschem Erker ein 4 m breites, zurückliegendes Schaufenster geschaffen werden, das mit entsprechender Tiefe und Seiteneinblick das Ausstellen von Zimmereinrichtungen ermöglicht. Links ist der Ladeneingang, rechts der Hauseingang; ein durchlaufender Rollvorhang konnte trotz der geringen Konstruktionshöhe so unter das Gesimse versenkt werden, dass er vollkommen geschützt und kaum bemerkbar ist. Beim Anlass des Umbaus wurde die Fassade von allem Gesimsekram, der sich im Laufe der Zeit daran angesetzt hatte, befreit und damit das Haus seinen Nachbarn wieder angepasst, zum grossen Vorteil des Gesamtbildes.

(Schluss folgt.)

Vom Bau der ostafrikanischen Mittellandbahn.

Von Tabora zum Tanganjika-See.

Von Ingenieur C. Gillman, Dar-es-Salam.

Ueber den Bau der ostafrikanischen Mittellandbahn wurde in Nr. 12 und 13, Band LXII der Schweiz. Bauzeitung eingehend berichtet. Inzwischen hat, wie bereits kurz gemeldet, die Fortsetzung dieser Bahn am 1. Februar ds. Jahres ihren Endpunkt, den Hafen Kigoma am Ostufer des Tanganjika-Sees, erreicht. Einige ergänzende Mitteilungen über den Bau dieser letzten Teilstrecke dürften daher von Interesse sein.

Linienführung. Von Tabora aus durchzieht die Bahn zunächst auf weitere 235 km (vergl. Abb. 1, S. 7) das leichtgewellte, meist von Steppenwald bedeckte zentrale Tafelland in nahezu ost-westlicher Richtung. Sie senkt sich dabei allmählich von 1200 m Meereshöhe zum breiten

Tal des Malagarassi hinab, das sie in 1060 m Meereshöhe durchschneidet. Auf dieser ganzen Strecke war es möglich, ein grösstes Gefälle von 5⁰/₁₀₀ nicht zu überschreiten. Der Malagarassi, der grösste Zufluss des Tanganjika-Sees von

Osten, entwässert grosse Teile des nach Westen sich abdachenden zentralen Tafellandes sowie die Bergländer von Uha und teilweise von Urundi. Er ist an der Ueberschreitungsstelle ein für ostafrikanische Verhältnisse mächtiger Strom, der in der Trockenzeit eine oder mehrere Rinnen von zusammen gegen 50 m Breite ausfüllt, in der Zeit der jährlichen Ueberschwemmungen jedoch mit gewaltigen Wassermassen weite Strecken überflutet. Die Bahn übersetzt dieses

Ueberschwemmungsgebiet auf einer Brücke (Abb. 2) mit einer Hauptöffnung von 50 m lichter Weite, 20 Flutöffnungen von 10 m lichter Weite und einem 2 km langen Damm. Darauf schneidet sie mit einem verlorenen Gefälle von 40 m einen nach Süden gerichteten Bogen des Malagarassi ab und erreicht dessen Tal erst wieder bei Km. 280 in 1000 m Meereshöhe. Sie folgt dann dem Malagarassi auf dem rechten, nördlichen Talhang auf eine Länge von 13 km und überschreitet auf dieser Strecke den von Norden kommenden,

in tief eingeschnittenem Bett das ganze Jahr hindurch reichlich Wasser führenden Rutschugi-Fluss mit einer Brücke von 40 m lichter Weite (Fahrbahn oben), in einer Meereshöhe von 985 m.

Bei Km. 293 verlässt die Bahn endgültig das Tal des Malagarassi und geht von ihrer bisherigen ost-westlichen Richtung in eine mehr nördliche über, die sie bis zum Tanganjika-See beibehält. In nach Norden weit ausholender Entwicklung wird das zwischen dem Malagarassi und dem See liegende Plateau von Ukaranga erreicht und von Km. 306 bis Km. 352 durchfahren, wobei die Ueberschreitung des Lugufu mit einer eisernen Brücke von 22 m lichter Weite (Fahrbahn unten) in 1062 m Meereshöhe wieder ein verlorenes Gefälle von 43 m erfordert. Der höchste Punkt des Plateau wird an seinem Westrand mit 1118 m Meereshöhe erreicht (Km. 352). Vom Malagarassi-übergang bis hierher beträgt die grösste zur Verwendung gekommene Steigung 10⁰/₁₀₀. Hierauf folgt an stark bewegten Hängen der Abstieg in die Ebene des Luitsche (781 m ü. M.) mit 12,5⁰/₁₀₀, die bei Km. 385 erreicht und auf rund 8 km durchfahren wird. Der Hauptarm des Luitsche selbst wird mit einer Brücke von 32 m lichter Weite, sein Ueberschwemmungsgebiet mit 10 Oeffnungen von 10 m lichter Weite (überall mit untenliegender Fahrbahn) übersetzt. Die Uferberge des Sees machen ein letztes verlorenes Gefälle von 28 m nötig, nach dessen Ueberwindung bei Km. 404 von Tabora (1252 km von Dar-es-Salam) die einen geschützten Hafen bildende Bucht von Kigoma in 774 m Meereshöhe erreicht wird.

Die Linie besitzt eine Lokomotiv-Wechselstation (Malagarassi), 15 kleine Stationen in einer durchschnittlichen Entfernung von 30 km und die Endstation Kigoma mit Hafen und Werftanlage.

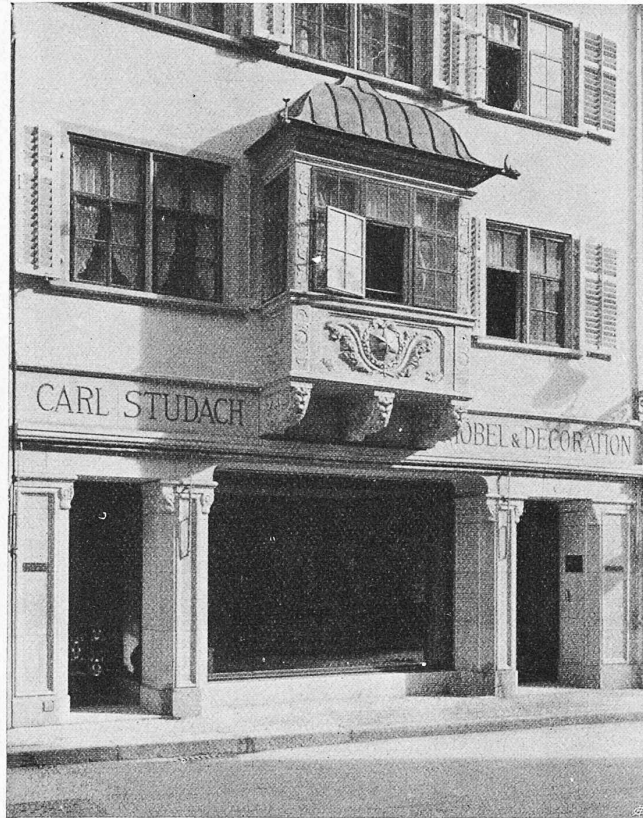


Abb. 6. Ladenumbau an der Speisergasse in St. Gallen.