

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	53/54 (1909)
Heft:	26
Artikel:	Das Geschäftshaus "Möhrli" in St. Gallen: erbaut von den Architekten Pfleghard & Haefeli
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-28168

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 27.01.2026

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

INHALT: Abonnements-Einladung. — Das Geschäftshaus zum „Möhrli“ in St. Gallen. — Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1908. — Die Bahlinie Davos-Filisur. — Wettbewerb für architektonische Gestaltung von Transformatoren der E. K. Z. — Miscellanea: Schweiz. Bundesbahnen. Gesamtausgabe der Werke Eulers. Rheinschiffahrt von Basel bis zum Bodensee. Ausschmückung des Bundesbahnhofes in Basel. Die Wiederaufstellung

der Fassade des alten historischen Museums in Bern. Schweiz. Südostbahn. Geschwindigkeitsmesser für Automobile. Davos-Filisur. — Konkurrenzen: Strassenbrücke über das Rothachstobel bei Rothenburg. — Vereinsnachrichten: Schweiz. Ing.- & Arch.-Verein. G. e. Studierender: Von der Auschusssitzung in Montreux. XL. Adressverzeichnis 1909. Stellenvermittlung. Tafel XXII: Der Wicenser Viadukt der Bahlinie Davos-Filisur.

Abonnements-Einladung.

Auf den mit dem 3. Juli 1909 beginnenden LIV. Band der „Schweizerischen Bauzeitung“ kann bei allen Postämtern der Schweiz, Deutschlands, Oesterreichs, Frankreichs und Italiens, ferner bei sämtlichen Buchhandlungen, sowie auch bei den Herren **Rascher & Cie.**, Meyer & Zellers Nachfolger in **Zürich** und bei dem Unterzeichneten zum Preise von 10 Fr. für die Schweiz und Fr. 12,50 für das Ausland abonniert werden. Mitglieder des Schweizerischen Ingenieur- und Architekten-Vereins oder der Gesellschaft ehemaliger Polytechniker geniessen das Vorrecht des auf 8 Fr. (bezw. 9 Fr. für Auswärtige) ermässigten Abonnementspreises, sofern sie ihre Abonnementserklärung einsenden an den

Zürich, den 26. Juni 1909.

Herausgeber der Schweizerischen Bauzeitung:

A. JEGHER, Ingenieur,
Dianastrasse Nr. 5, Zürich II.

Das Geschäftshaus zum „Möhrli“ in St. Gallen.

Erbaut von den Architekten **Pfleghard & Haefeli**.

An der obersten Ecke des Marktplatzes in St. Gallen, unweit der Stelle, wo früher das Schiberertor stand, ist in der Zeit vom August 1906 bis August 1907 das Geschäftshaus zum „Möhrli“ erbaut worden. Der Neubau ist auf dem Grundstück des ehemaligen Gasthauses zum „Möhrli“ erstanden, von dem der Name übernommen wurde. Der an und für sich schon beengte Raum erlitt durch Zurücksetzung der Baulinie eine weitere Beschränkung, wodurch die Aufgabe der Raumbeschaffung für den Betrieb des umfangreichen Merceriegeschäfts des Besitzers, Herrn Ehrenzeller-Meyer, besonders erschwert worden ist. Das ist der Grund, warum ungeachtet der geringen Grundrissabmessungen die höchste zulässige Bauhöhe beansprucht werden musste; durch Erstellung eines zweiten Kellergeschosses wurde der Bauplatz auch nach der Tiefe besser ausgenutzt.

Um der Umgebung Rechnung zu tragen, sind einfache Bauformen gewählt, die Obergeschosse der Fassaden in Putz ausgeführt und nur der Erker (Abbildung 5 und 6) der St. Galler Gepflogenheit gemäss reicher geschmückt. Dessen oberer Fries hat auf den Hausnamen Bezug, während am Fusse des Erkers die in Stein gehauenen Familienwappen des Besitzers angebracht sind. Von dem gleichen Bildhauer **Burgstaller** in Zürich ist auch die Steinmetzarbeit am Haupteingang (Abbildung 8) und am Wandbrunnen an der Ecke von Augustinergasse und Hirschengässchen (Abbildung 7) ausgeführt.

Die Einteilung des ganz zu Geschäftszwecken in Anspruch genommenen Gebäudes ergibt sich aus den Grundrisse vom oberen Kellergeschoss, Erdgeschoss, ersten und vierten Obergeschoss (Abbildungen 1 bis 4, Seite 335). Die kleine Wohnung im vierten Obergeschoss ist für den Hauswart bestimmt. Ein im Treppenhaus angeordneter, vom untern Keller bis zum Kehlstock reichender, elektrisch betriebener Aufzug erleichtert den Verkehr in den Geschäftsräumlichkeiten.



Abb. 5. Gesamtansicht von Südwesten.

Die Baukosten haben sich, die Einrichtung des Ladens sowie die Bauleitung nicht eingerechnet, zu 38 Fr. für den m^3 umbauten Raum ergeben vom oberen Keller bis zum Kehlboden gemessen.

Die schweizer. Eisenbahnen im Jahre 1908.¹⁾

(Schluss von Seite 328.)

Elektrische Leitungsanlagen, längs und quer zu Eisenbahnen. Die Kontrolle der Eisenbahnabteilung erstreckte sich auch auf die Bahnkreuzungen durch elektrische Starkstromleitungen und die Längsführung solcher neben Bahnen, sowie auf die Kreuzungen elektrischer Bahnen mit Schwachstromleitungen. Bezuglich der durch das Bundesgesetz vom 24. Juni 1902 nicht vollständig klar geregelten Kontrolle der Kreuzungen von Starkstromleitungen elektrischer Bahnen mit Schwachstromleitungen, ausserhalb des eigentlichen Bahngebietes, wurde mit der Telegraphendirektion ein Abkommen getroffen, wonach letztere die Kontrolle der Ueberführung der Starkstrom- über die Schwachstromleitungen, die Eisenbahnabteilung dagegen diejenige der übrigen Kreuzungen ausübt.

Starkstromleitungen längs und quer zu Eisenbahnen. Im Jahre 1908 wurden 377 Planvorlagen behandelt für: 268 Starkstromüberführungen (gegen 222 im Vorjahr), 17 Starkstrom-Unterführungen (49), 12 Starkstromlängsführungen (15), 64 neue Beleuchtungsanlagen auf Bahngelände (70), 16 Änderungen und Erweiterungen bestehender Anlagen (15), zusammen 377 gegen 371 im Vorjahr.

Unter Ausschluss der Starkstromleitungen längs und quer zu reinen Strassenbahnen und solcher Leitungen, welche den Bahnverwaltungen selbst gehören, ergibt sich auf Ende 1908 folgender Bestand: 1563 Starkstromüberführungen (1370), 392 Starkstrom- unterführungen (383), 121 Starkstromlängsführungen (112). Im Berichtsjahre sind dem Departement keine durch diese Leitungen verursachte Störungen des Bahnbetriebes zur Kenntnis gelangt.

Kreuzungen elektrischer Bahnkontakteleitungen mit Schwachstromleitungen. Nach den monatlichen Ausweisen der Telegraphendirektion sind 17 neue Ueberführungen von Schwachstrom- über Bahnkontakteleitungen erstellt worden. Ferner weisen 6 im Laufe des Jahres eröffnete elektrische Bahnen, bezw. Bahnstrecken, im ganzen 24 Ueberführungen von Schwachstromleitungen auf. Die Gesamtzahl beträgt somit 41.

Die Starkstromleitungen längs und quer zu Eisenbahnen und die Kreuzungen elektrischer Bahnkontakteleitungen mit Schwachstromleitungen werden von den Kontrollbeamten, soweit möglich, jährlich einmal besichtigt und die konstatierten Mängel den in Frage kommenden Bahnverwaltungen behufs Abhilfe zur Kenntnis gebracht.

Die umgearbeiteten Vorschriften über die Erstellung und Instandhaltung der Parallelführungen und Kreuzungen von Schwach- mit Starkstromleitungen und von elektrischen Leitungen mit Eisenbahnen sind mit dem 14. Februar 1908 in Kraft getreten.

Rollmaterial. Die Kontrolle bestand wie bisher in der Prüfung der Planvorlagen für Neuanschaffungen und Umbauten; ferner in der Untersuchung neuer, bezw. umgebauter Fahrzeuge vor deren Indienstsetzung;

in der Ueberwachung der Kesselrevisionen und Pressungen, sowie in der Beobachtung des Rollmaterials und des Traktionsdienstes.

Die Zahl der im Berichtsjahr behandelten Vorlagen für Rollmaterial betrug 333 (65 für neue und 268 für bestehende Bahnen) gegen 347 im Vorjahr. Wie aus den nachfolgenden Angaben hervorgeht, haben im Berichtsjahr wieder bedeutende Rollmaterialvermehrungen stattgefunden.

Ueber den Bestand am Ende des Jahres gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluss:

a) **Lokomotiven:** Normalspurige Adhäsionsbahnen 1305, schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper 90, schmalspurige Adhäsionsbahnen, Strassenbahnen 34, Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken 49, reine Zahnradbahnen 85, total 1563 Lokomotiven, wovon 43 für elektr. Betrieb.

b) **Personenwagen:** Normalspurige Adhäsionsbahnen 3341 Wagen, 161 956 Plätze; schmalspurige Adhäsionsbahnen auf eigenem Bahnkörper 364 W., 13 472 Pl.; schmalspurige Adhäsionsbahnen, Strassenbahnen 1135 W., 39 272 Pl.; Adhäsionsbahnen mit Zahnstangenstrecken 201 W., 7492 Pl.; reine Zahnradbahnen 134 W., 6354 Pl.; Seilbahnen 87 W., 3290 Pl.; total 5262 Wagen, 231 836 Plätze, wovon mit elektrischem Betrieb 1400 W., 50 248 Pl.

c) **Bahnpostwagen:** 135 zweiachsige normalspurige, 171 dreiachsige normalspurige, 12 zweiachsige schmalspurige, 4 dreiachsige schmalspurige, total 322 Wagen.

d) **Gepäckwagen:** Hauptbahnen und normalspurige Nebenbahnen 682, Sonstige Nebenbahnen 123, total 805 Wagen.

e) **Güterwagen:** Normalspurbahnen (übergängsfähiges Material) 15 331; Sonstige Bahnen 1471, total 16 802 Wagen.

Es sind meist Lokomotiven schwerer Bauart nach bestehenden Typen neu angeschafft worden. Als in der Schweiz bis jetzt noch nicht vorhandener Typ sind die von der T. S. B. bestellten Ec 4/6 Lokomotiven zu verzeichnen, welche indessen im Berichtsjahr noch nicht abgeliefert wurden. Die Konstruktion dieser Lokomotiven ist für die Führung der Züge mit Kamin vor- oder rückwärts vorgesehen.

Unter den neu angeschafften Personenwagen befinden sich 70 dreiachsige und 34 vierachsige Personenwagen für Schnellzüge mit geschlossenen Plattformen und Faltenbälgen nach übrigens bekannten Typen. An letztern Wagen waren bis zum Jahresende im Park der Normalspurbahnen vorhanden:

	Zahl der Wagen	Zahl der Sitzplätze		
	I. Klasse	II. Klasse	III. Klasse	Total
2- und 3-achsige Faltenbalgwagen	545	2400	7260	15 700
4-achsige Faltenbalgwagen	202	1577	4865	4688
Total	747	3977	12 125	20 388
				36 490

entsprechend 24,9 % der Gesamtsitzplazzazahl der schweizerischen Hauptbahnen.

Die näheren Angaben über den Bestand des Fahrparks der schweizer. Bahnen finden sich in der jedes Jahr erscheinenden Rollmaterialstatistik.

Im Berichtsjahr wurden wieder eine Anzahl neuer Lokomotiven mit Rauchverminderungseinrichtungen ausgerüstet. Zurzeit sind 516 Lokomotiven oder 33,9 % der Gesamtzahl mit solchen Apparaten versehen.

1) Aus dem Geschäftsbericht des Schweizer. Eisenbahndepartements.

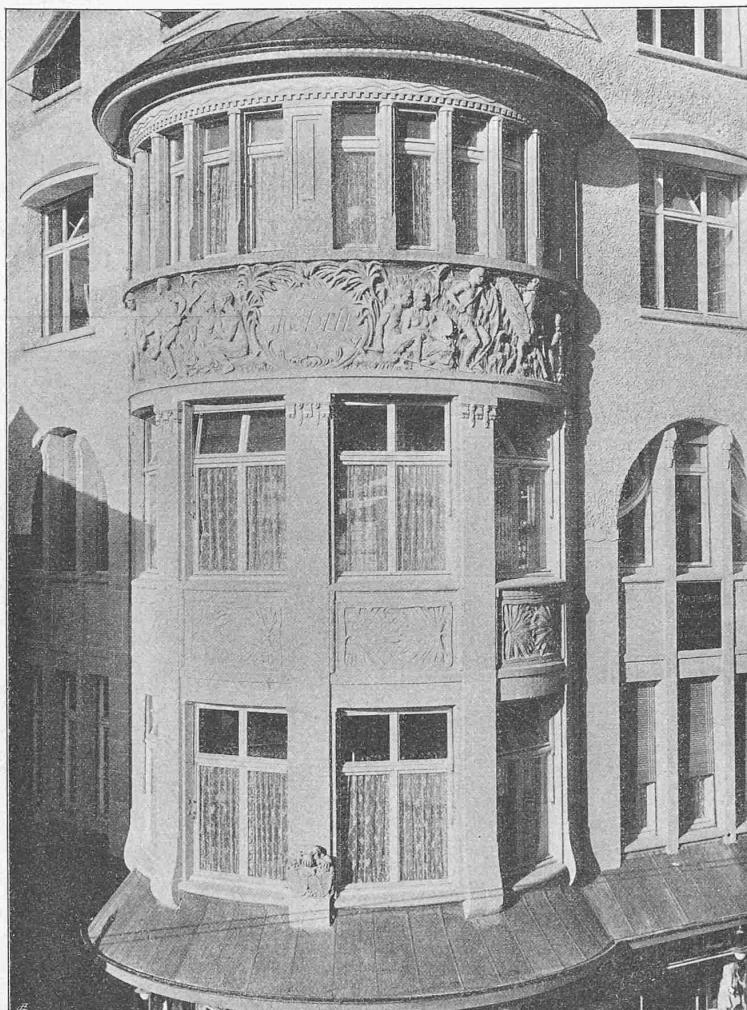


Abb. 6. Der Erker.

Die Anwendung überhitzen Dampfes macht weitere Fortschritte. Zu Ende des Berichtsjahres waren 70 Heissdampflokomotiven im Betriebe, welche sich wie folgt verteilen: Bundesbahnen 40, Gotthardbahn 21, Rhätische Bahn 8, Appenzellerbahn 1.

An Lokomotivkessel-Untersuchungen fanden statt:
Innere Unternehmungen 315 = 21,3 % der Kessel,
Periodische Druckproben 287 = 19,4 % „ „
Druckproben neuer Kessel 86 (wovon 22 Ersatzkessel).

Die Verbesserung der Beleuchtung der Personenwagen macht befriedigende Fortschritte. Von den Hauptbahnen hatten am Jahresende: Petrolbeleuchtung 361 Wagen (11,9 %), Gasbeleuchtung 496 Wagen (16,4 %), elektrische Beleuchtung 2173 Wagen (71,7 %).

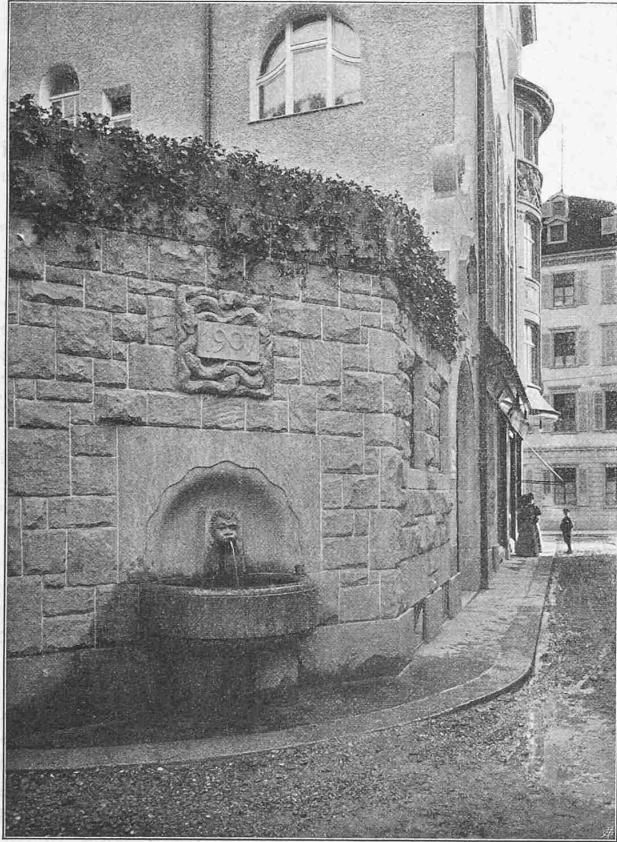


Abb. 7. Wandbrunnen an der Ecke Augustiner-Hirschengasse.

Die Versuche zur Verbesserung der Dampfheizung sind im Berichtsjahr durch die schweizerischen Bundesbahnen mit verschiedenen Anordnungen weitergeführt worden; bis jetzt sind jedoch keine befriedigende Resultate zu verzeichnen, welche zur Annahme eines neuen Systems führen könnten.

Die Verwendung von Motorwagen auf Haupt- oder sonstigen Bahnen mit Dampfbetrieb macht immer noch wenig Fortschritte. Ausser dem Dampfwagen mit Kessel Bauart Kittel, der Uerikon-Bauma-Bahn, welcher befriedigende Betriebsresultate ergeben hat, und dem Daimlermotorwagen der S. B. B., welcher den Dienst ziemlich regelmässig versieht, sind keine weiteren Motorwagen bei den Dampfbahnen im Betrieb.

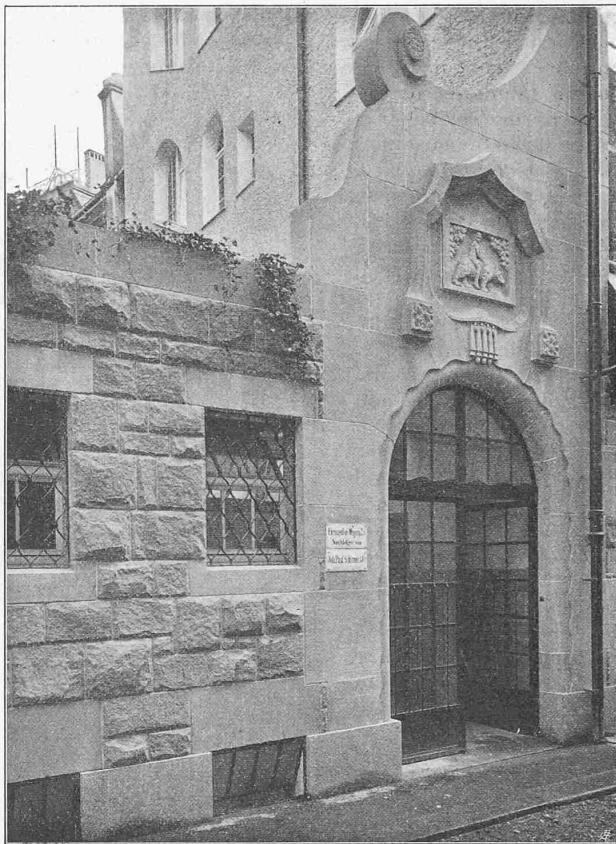


Abb. 8. Einfahrtstor an der Augustinergasse.

Der Vervollkommenung der Schutzvorrichtungen vor den Rädern, der Verbesserung der Brems- und Sandstreuvorrichtung der Strassenbahnwagen wurde in gewohnter Weise alle Aufmerksamkeit geschenkt. Was die Schutzvorrichtungen anbelangt, so sind keine bemerkenswerte Fortschritte zu verzeichnen. Dem Eisenbahndepartement sind Unfälle gemeldet worden, bei denen die Schutzvorrichtungen gute Dienste geleistet haben, dagegen aber auch andere, wo sie nicht funktionierten oder gar schadeten. Von den Strassenbahnen Basel wurden mehrere Kollisionen von Wagen mit Personen gemeldet, welche dank der vorhandenen Schutzvorrichtung (System Börner) glücklich verlaufen sind. Günstige Erfolge mit einer ähnlichen Vorrichtung (System Leder) meldete auch die Birsigalbahn.

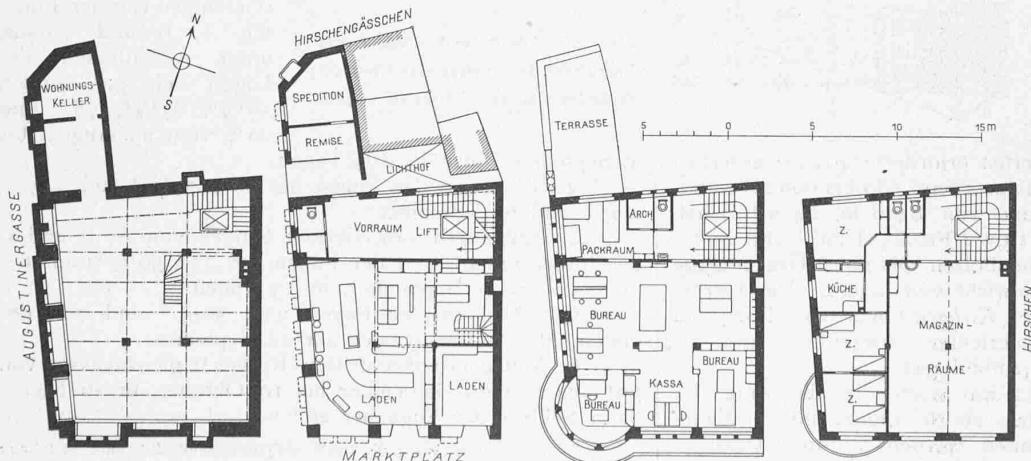


Abb. 1 bis 4.

Grundrisse

vom

obern Kellergeschoss,

Erdgeschoss

und vom

ersten und vierten

Obergeschoss.

Masstab 1:400.