

<b>Zeitschrift:</b>	Schweizerische Bauzeitung
<b>Herausgeber:</b>	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
<b>Band:</b>	59/60 (1912)
<b>Heft:</b>	8
<b>Artikel:</b>	Haus Göggel in St. Gallen: Architekten Pfleghard und Häfeli, Zürich und St. Gallen
<b>Autor:</b>	[s.n.]
<b>DOI:</b>	<a href="https://doi.org/10.5169/seals-29941">https://doi.org/10.5169/seals-29941</a>

### **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:** 19.02.2026

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

Während des Unwetters des 21. August 1911, das vielen Bahnen südlich der Alpen so grossen Schaden zugefügt hat, füllte das durch die Rüfe gebrachte Material das ausgegrabene Bett gerade vollständig aus bis wenige Centimeter unter Trägerunterkante, ohne aber der Brücke selbst Schaden zuzufügen. Zur Ueberschreitung des Poschiavino oberhalb Campocologno benützt die Bahn die Strassenbrücke, die einseitig um 2 m verbreitert worden ist.

Die ursprünglich talseits der Poststrasse vorgesehene kleine Haltestelle „Campocologno“ hat sich während der Bauperiode zu einer der Hauptstationen der Bahn ausgewachsen; im Stationsgebäude wurden die für die Zollbehandlung notwendigen Lokale, ferner zwei Lokale für ein Postbureau untergebracht. Die Station Campocologno befindet sich bei Km. 57,649 auf der Höhe von 553 m ü. M. und wurde bergseits der Strasse verlegt, um über den grössern Platz für die Stationsanlage verfügen zu können. Diese Verlegung hatte aber den Abtrag bedeutender Massen zur Folge, für deren Deponierung im nahen Bette des Poschiavino eine besondere Wuhrmauer von 125 m Länge erstellt werden musste.

Etwa 200 m unterhalb der Station Campocologno werden die fünf Druckleitungen der Kraftwerke Brusio mit einer eisernen, 18 m weit gespannten Parallelträgerbrücke mit unten liegender Fahrbahn überfahren.

Eine letzte grundsätzliche Linienverlegung fand statt zwischen dieser Brücke und dem ersten italienischen Dörfchen La Rasiga, d. h. von Km. 58,0 bis 59,2. Von der Landesgrenze ab hat die Poststrasse Gefälle unter 7%; es war daher wenig unterhalb der Landesgrenze Wiedereinmündung in die Strasse vorgesehen. Die weitgehenden Anforderungen der italienischen Behörden auf Strassenverbreiterung machten es jedoch trotz sehr bedeutender Erd-, Fels- und Mauerwerksarbeiten vorteilhafter, die Bahn weiter auf eigenen Bahnkörper zu verlegen, und erst bei La Rasiga in die von hier ab schon bestehende breitere Strasse einzumünden. Uebrigens gereicht auch diese Linien-

verlegung, bzw. Höherlegung der Bahn derselben zum grossen Vorteil durch die erreichten viel schöneren Ausblicke von der Bahn aus.

Beim Dorf La Rasiga, bei Km. 59,200, wird der Poschiavino zum letzten Mal überschritten mit einer 22 m weiten eisernen Brücke genau gleicher Konstruktion wie jene von Meschino.



Abb. 26. Madonna di Tirano und Tirano. (Phot. Wehrli.)

Von La Rasiga bis unmittelbar vor die Station Tirano benützt die Bahn die breite gerade Landstrasse. Zwischen Madonna di Tirano und Tirano musste ihr leider ein grosser Teil der schönen Baumallee zum Opfer fallen (Abb. 26).

Die Station „Tirano“ der Berninabahn ist neben jene der oberen Veltlinerbahn gelegt worden und besitzt eine ausgedehnte Geleiseanlage. Parallel gelegte Geleise erleichtern das Umladen von Normal- auf Schmalspur und umgekehrt. Die Berninabahn hat sich außerdem einen eigenen Einstiegsperron mit eisernem Perrondach erstellt, wie Abbildung 27 zeigt. (Forts. folgt.)

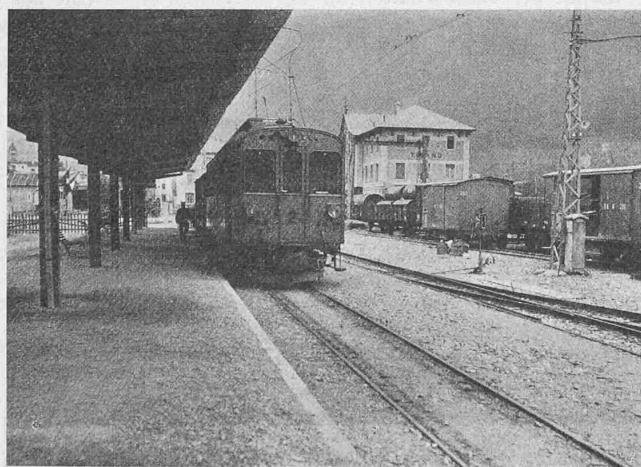


Abb. 27. Tirano, südliche Endstation der Berninabahn.

### Haus Göggel in St. Gallen.

Architekten Pfleghard und Häfeli, Zürich und St. Gallen.  
(Mit Tafeln 28 bis 31.)

Im Gegensatz zu den vorher beschriebenen Einfamilienhäusern von H. Zürcher und Dr. Frischknecht hatte hier der Bauherr die Aufgabe gestellt, auf ein ziemlich grosses, dreieckiges, von zwei Strassen und, gegen Nordosten, durch ein bewaldetes Bachtobel begrenztes Grundstück ein Haus mit zwei getrennten Fünfzimmerwohnungen und einer kleinen Dachwohnung zu bauen (Abbildung 1 bis 3). Selbst eifriger Jäger, fand er an einigen Jagdhäusern seiner süddeutschen Heimat so grossen Gefallen, dass er für sein Wohnhaus die Anlehnung an jene Bauart

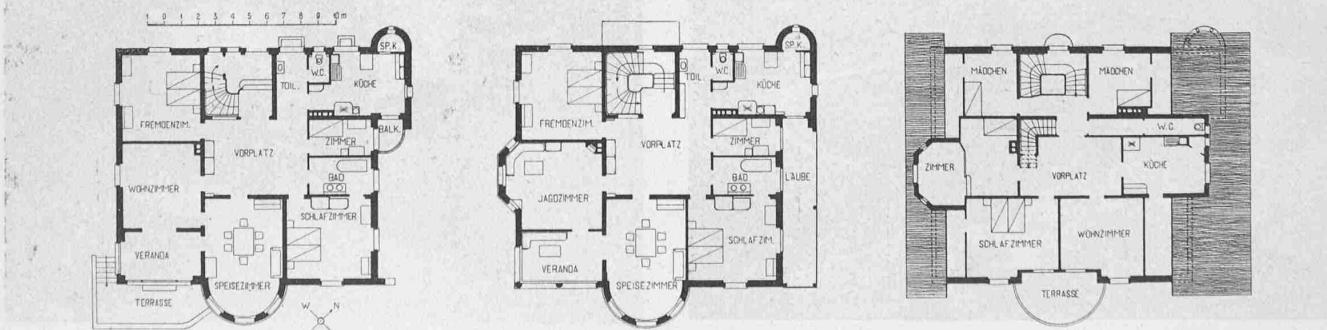
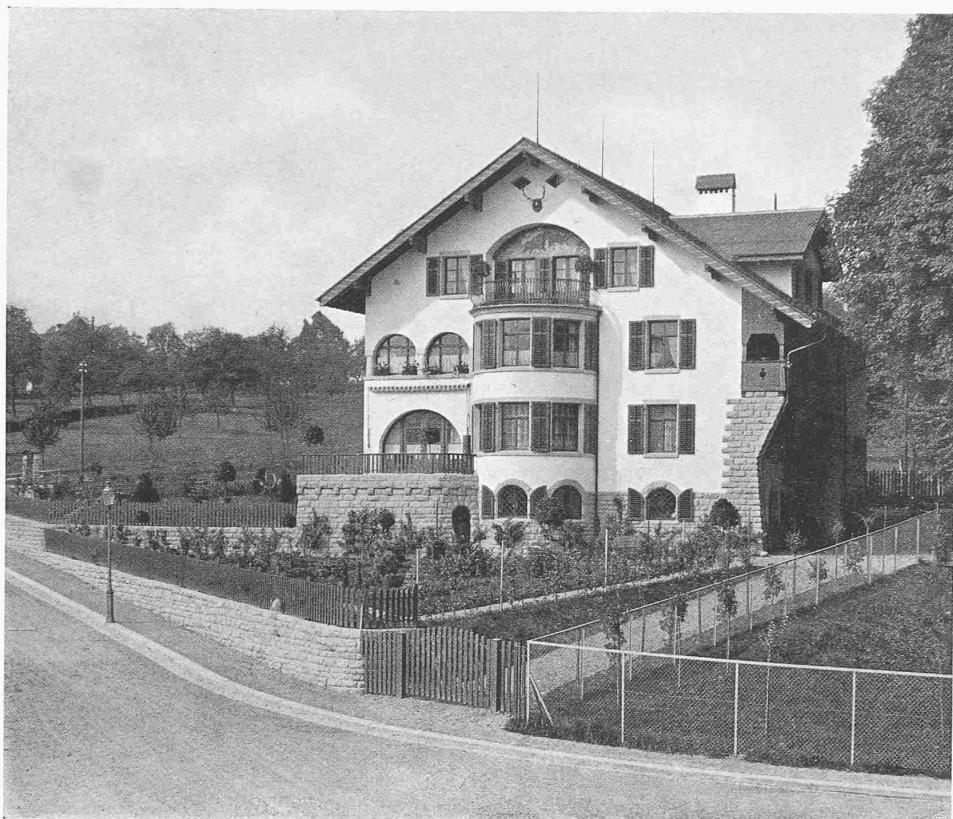


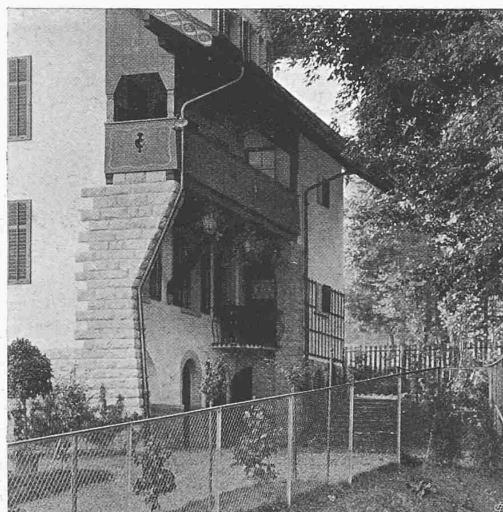
Abb. 1 bis 3. Grundrisse der drei Wohnungen im Hause Göggel in St. Gallen. Arch. Pfleghard & Häfeli, Zürich und St. Gallen. — 1:400.



DAS HAUS GÖGGEL IN ST. GALLEN

ARCHITEKTEN PFLEGHARD & HÄFELI

Zürich und St. Gallen



Ansicht von Süden und Laube gegen Nordost

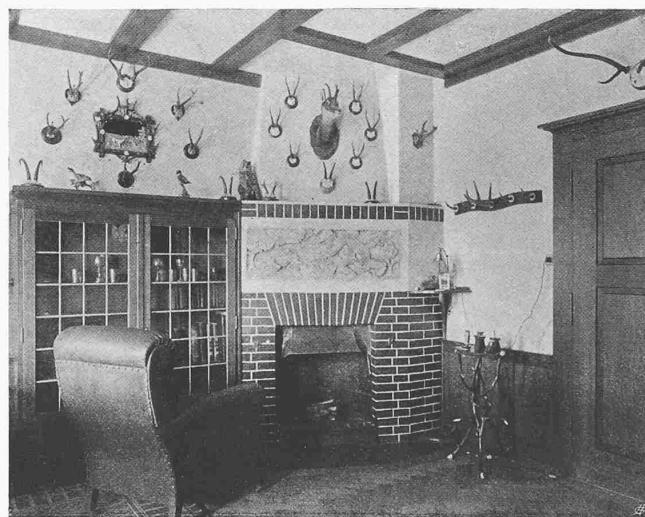


Ansicht von Westen und überdachter Hauseingang



DAS HAUS GÖGGEL IN ST. GALLEN

ARCHITEKTEN PFLEGHARD & HÄFELI



Erker und Kaminecke im Jagdzimmer

zur Bedingung machte. Das Gebäude wurde den Bäumen möglichst nahe gerückt und der gegen Südosten abfallende Garten durch eine von der südlichen Terrassenecke ausgehende Mauer in zwei Teile zerlegt, deren oberer Teil von der Terrasse der Erdgeschoss-Wohnung direkt zugänglich ist, während der untere Garten der Wohnung im ersten Stock zugeteilt wurde (Tafeln 28 bis 30). Trotz der schlichten Behandlung des Äußeren bringen Erker, Laube,

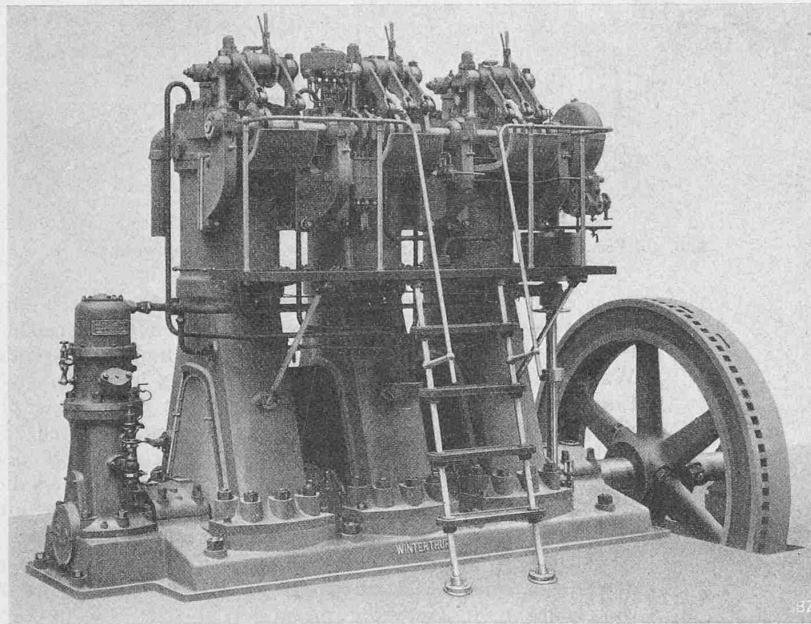


Abb. 30. Stehender Dieselmotor «Winterthur» der S. L. M. — 150 PS,  $n = 190$ .

Terrasse und Balkon Abwechslung und reizvolle Einzelheiten, ohne indessen die ruhig behäbige Gesamtwirkung zu beeinträchtigen. Das Holz der Fenster erhielt goldbraunen, das der Dachvorsprünge dunkelbraunen Anstrich, der im guten Einklang steht zu den dunkelgrünen Läden und dem weißen Putz; die breiten Giebelbretter und Pfettenköpfe sind mit bärisch einfachen, launigen Motiven bemalt.

Im Innern umfängt uns eine bei Miethäusern ungewohnte Weiträumigkeit. Besonders, dem Äußeren entsprechende Ausgestaltung erfuhr nur die Wohnung des Hausherrn, dessen Jagdzimmer Tafel 31 zeigt. Man wittert hier förmlich den Pulverdampf und Tabaksqualm und meint das Jägerlatein zu hören, das da gelegentlich sich in das Knistern des Kaminfeuers mischt.

Eine zentrale Warmwasserheizung und je ein Gasautomat für die Badezimmer, Toiletten und Abwaschtröge, sowie elektrische und Gasbeleuchtung bieten den im übrigen einfach und in neutralen Farben und Formen ausgestatteten Wohnungen alle Bequemlichkeiten, die in einem guten Miethause erwartet werden.

Die Bauzeit betrug 10 Monate, Juni 1910 bis April 1911, und die Baukosten erreichten 36 Fr. für den  $m^3$  umbauten Raumes, gemessen nach Norm des S. J. A.

## Die Wärmemotoren an der Internationalen Industrie- und Gewerbeausstellung Turin 1911.

Von Prof. P. Ostertag, Winterthur.

(Fortsetzung.)

Eine reichhaltige Ausstellung bot die *Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur*. Ihr stehender 150 PS Dieselmotor „Winterthur“ (Abbildung 30) zeigt normale Bauart. Er diente als Betriebsmaschine für die schweizerische Abteilung und war mit einer 125 KW Drehstromdynamo der A.-G. Alioth direkt gekuppelt<sup>1)</sup>. Der Kompressor steht neben den Zylindern auf dem Lagerrahmen und erhält seinen Antrieb von einer, am Ende der Hauptwelle aufgesetzten Stirnkurbel.

Für viele Betriebe haben sich liegende Maschinen als zweckmäßig erwiesen, weil sie geringe Höhe erfordern und bequem zugänglich sind. Ein solcher 50 PS Dieselmotor ist in den Abb. 31 bis 35 (S. 104) dargestellt; Abbildung 33 und 34 zeigen die Steuerung für die Brennstoffnadel und das Anlassventil. Die hierzu nötige kleine Bewegung wird in sehr zweckmässiger Weise von einer, am Ende der Steuerwelle umlaufenden Nockenscheibe mit Winkelhebel abgeleitet, wobei auch hier ein Handhebel das Umschalten auf Druckluft oder auf Brennstoff ermöglicht. Die Brennstoffpumpe (Abbildung 35) erhält ihren Antrieb von der Steuerwelle mittels Exzenter, ihr Saugventil wird durch Verbindung des Auges *a* mit der Muffe des Regulatorhebels vom Regulator beeinflusst. Auch dieser Dieselmotor besitzt einen stehend angeordneten Kompressor.

Um die Konstruktion der *Rohölmotoren für kleine Ausführungen* zu vereinfachen, insbesondere um den Kompressor zu sparen, sind die sog. *Glühkopfmaschinen* entstanden, die sich in der Ausstellung in grösserer Anzahl vorfanden. Ventilkopf und Steuerung einer solchen 5 PS-Maschine ist in Abbildung 34 (S. 104) gezeichnet, nach Ausführungen der Schweiz. Lokomotiv- und Maschinenfabrik

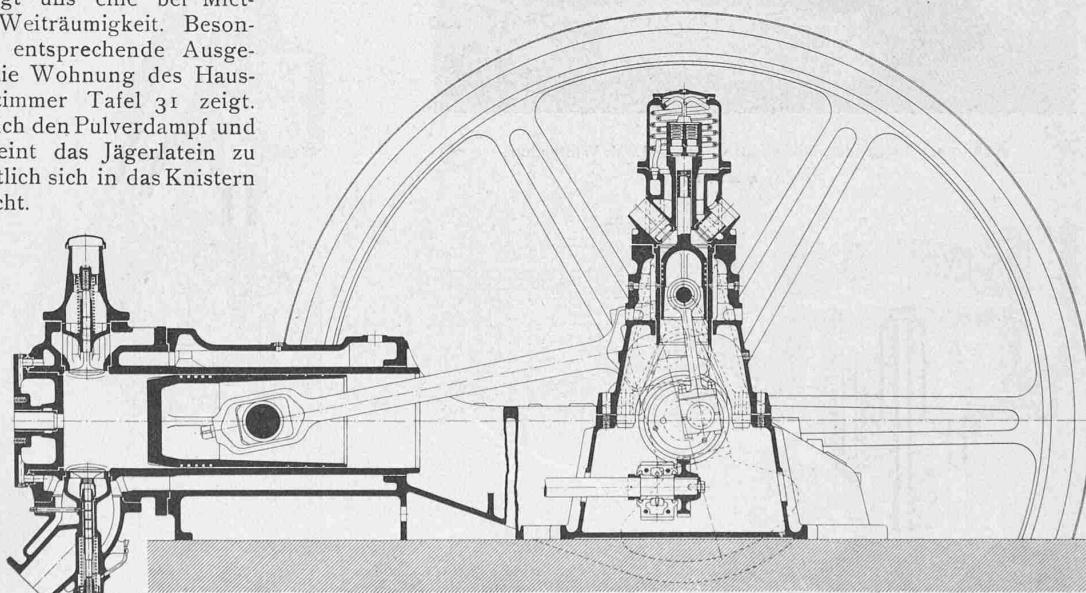


Abb. 31. Liegender Dieselmotor für 50 PS der Schweiz. Lok. u. Maschinenfabrik Winterthur («S. L. M.»). — 1 : 20.

Winterthur. Das wesentliche Merkmal besteht darin, dass ein grosser Teil des Laderraumes von der oben geschlossenen

<sup>1)</sup> Vergl. die Abbildung der Gruppe in Band LVIII, Seite 177.