

Ein Engadiner Ferienhaus am Silsersee

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **73/74 (1919)**

Heft 1

PDF erstellt am: **05.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-35560>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

2. Die Organisation für den Tunnelbetrieb befindet sich in Brig; für die Bedienung der Abschluss-Vorhänge und der Ventilatoren war daher die Nordseite vorteilhafter.

3. Langjährige meteorologische Aufzeichnungen liessen erkennen, dass der Barometerstand auf der Nordseite durchschnittlich höher ist, als auf der Südseite des Tunnels, so dass ein von Nord nach Süd fördernder Ventilator für geringern Ueberdruck und Energiebedarf gebaut werden konnte, als ein in entgegengesetzter Richtung arbeitender.

Für den Bahnbetrieb selbst wäre die günstigste Lösung gewesen, wenn der Luftstrom in beiden Tunnels in der Fahrriichtung geführt worden wäre, d. h. wenn die in Brig stehenden Ventilatoren in den Tunnel I eingeblasen, aus dem Tunnel II die Luft aber angesogen hätten. Die technischen Schwierigkeiten wären, was die Ventilationsanlage betrifft, zu überwinden gewesen.

Trotzdem musste diese beste Lösung fallen gelassen werden, weil man die Erfahrung gemacht hatte, dass bei einer Luftstromrichtung von Iselle nach Brig sämtliche eisernen Bestandteile stark rosten.¹⁾ Diese Erscheinung ist

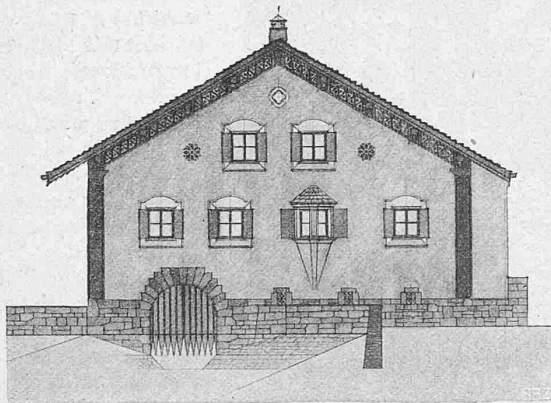


Abb. 3. Westfront. — 1:250.

dem Umstande zuzuschreiben, dass die Luft, die von der wärmeren Südseite nach der kälteren Nordseite gefördert wird, sich auf dem Wege abkühlt, wodurch ein Teil der Luftfeuchtigkeit abgeschieden wird. Begünstigt wird dieses Verhältnis noch dadurch, dass am Südportal im allgemeinen eine höhere relative Luftfeuchtigkeit herrscht als am Nordportal.

Um den Luftwiderstand des gegen den Luftstrom fahrenden Zuges und damit den Kraftverbrauch zu verringern, ist vorgesehen, wenn einmal beide Tunnel im Betrieb sind, vor Abfahrt des Zuges in Iselle den Vorhang des Tunnels II am Nordportal zu öffnen und die Ventilation in diesem Tunnel abzustellen.

Als maximaler Luftbedarf wurde, nach den Erfahrungen, die man mit der alten Ventilation gemacht hatte, 90 m^3 in der Sekunde und Tunnelröhre angenommen, für beide Tunnel somit $180 \text{ m}^3/\text{sek}$, eine ganz beträchtliche Fördermenge. Es ergibt dies im Tunnel eine Luftgeschwindigkeit von 3 bis 4 m in der Sekunde, die mit Rücksicht auf das Streckenpersonal als die maximal zulässige anzusehen ist.

Getützt auf diese Erwägungen lieferten verschiedene Firmen Projekte. Auf Grund ihrer Eingabe- und Offertstellung wurde der mechanische Teil der Firma Gebr. Sulzer A.-G. in Winterthur als Generalunternehmung übertragen, die den elektrischen Teil von der Firma A.-G. Brown, Boveri & Cie. in Baden erstellen liess. Die Pläne für das Ventilationsgebäude und den Luftkanal wurden von der Firma J. Bolliger und Cie., Ingenieurbureau in Zürich, angefertigt, während der Bau selbst durch die Regiebauleitung für den Simplontunnel II in Brig ausgeführt wurde. (Fortsetzung folgt.)

¹⁾ Vgl. A. Dänser-Ischer: «Ueber die Abrostungserscheinungen am eisernen Oberbau im Simplontunnel», in Bd. LXXI, S. 195, insbesondere S. 214 und 215 (April 1912).

Ein Engadiner Ferienhaus am Silsersee.

Architekten Rittmeyer & Furrer, Winterthur.

(Mit Tafeln 1 und 2.)

Am Gestade des Silsersees, in einem windgeschützten Winkel gegen die in den See hinausragende, mit Lärchen bestandene Bergzunge der Chasté gelegen, dient das Ferienhaus „Bartuns“ für Sommer- und Winteraufenthalt. Ein kleiner architektonisch gegliederter Garten mit einer der Höhe von 1800 m angepassten Bepflanzung umgibt das Haus (Abb. 1 und Tafel 1). Er ist durch eine kräftige Umzäunung gegen die ebenen Wiesen und durch Mauern gegen den See und die Felsen des Waldhügels Chasté abgegrenzt. Die kleine Liegenschaft ist also in sinnfälligen Gegensatz zur umgebenden Natur gebracht. Nicht das, was von Heimatschutzleuten so oft mit dem Schlagwort „Anpassung an die landschaftliche Umgebung“ gefordert wird, ist hier gesucht worden, sondern eine das Gefühl des Geborgenseins steigernde Abtrennung. Eine kleine Veranda mit Windschirm und ein Gartenhaus bieten angenehme, vor dem

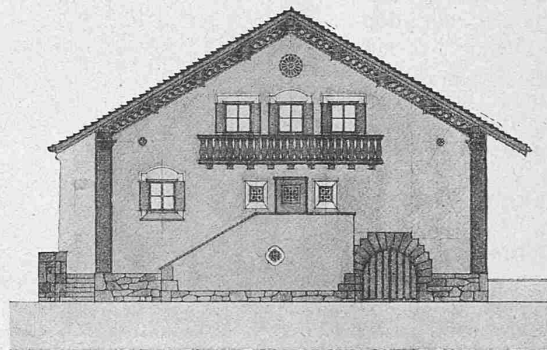


Abb. 2. Ostfront. — 1:250.

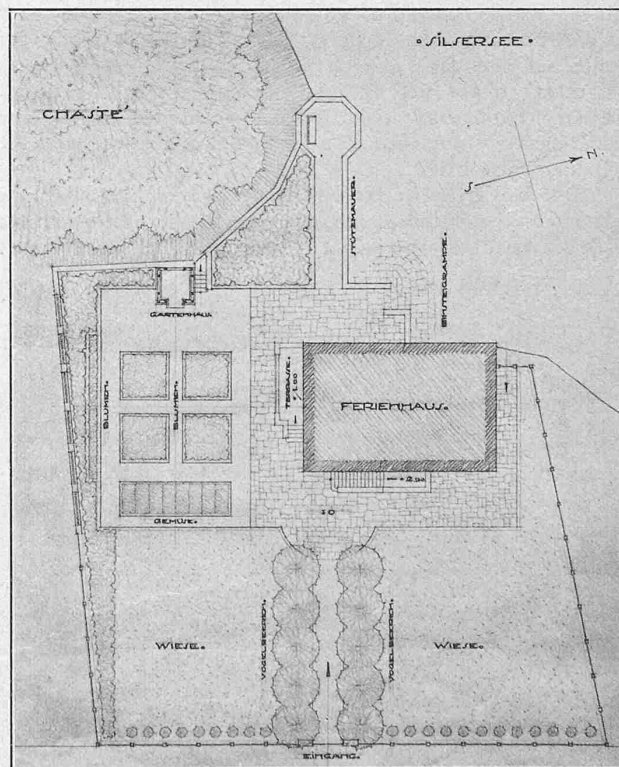


Abb. 1. Ferienhaus Bartuns am Silsersee. — Lageplan 1:500.

fast dauernd aus Südwest wehenden Malojawind sichere Plätze für den Aufenthalt im Freien. Vor der wegen der beträchtlichen winterlichen Schneemengen hochgelegten Haustüre wird im Winter ein kleiner Windfang angebracht.



OBEN: GESAMTBILD AUS SÜDOST

UNTEN: DAS HAUS VON SÜDWEST



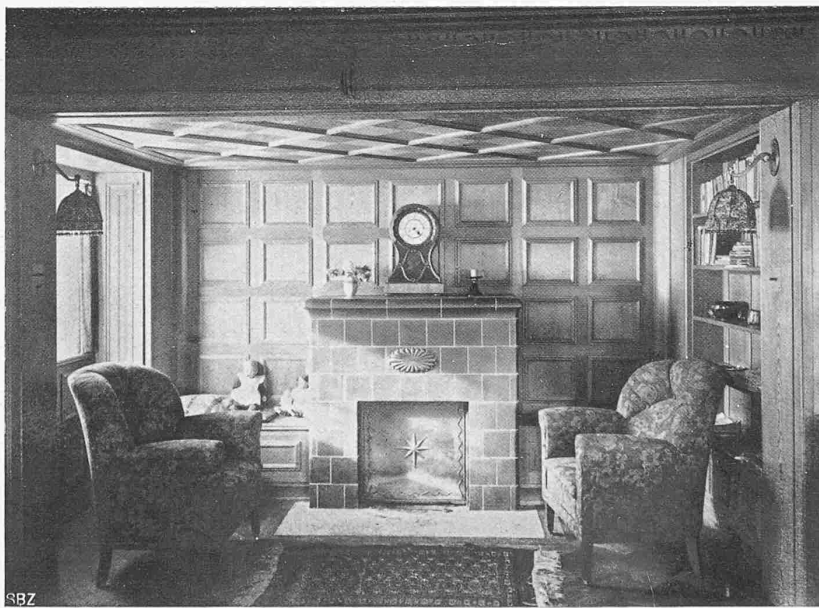
FERIENHAUS BARTUNS BEI SILS IM ENGADIN

ARCHITEKTEN RITTMAYER & FURRER, WINTERTHUR



WOHNZIMMER

KAMIN-NISCHE



FERIENHAUS BARTUNS BEI SILS IM ENGADIN

ARCHITEKTEN RITTMAYER & FURRER, WINTERTHUR

Im Erdgeschoss, 2,30 m über dem umgebenden Gelände, liegt gegen Süden ein Wohnraum mit Kamin-Nische, ganz in feinjähigem Lärchenholz ausgeführt (Tafel 2 und Grundriss), daneben Küche, ein Schlafzimmer und zwei Aborte; darüber im Obergeschoss ein grösserer und zwei kleinere Schlafräume und ein Badezimmer. Die Zwickelräume des Satteldaches sind für Schränke u. drgl. ausgenutzt. Im Ganzen bietet das Haus Raum für acht Betten. Im Untergeschoss sind Keller und Zentralheizung unter dem Wohnraum, auf der andern Seite ein geräumiges Boothaus für eine Segelboot, ein Ruderboot und eine Jolle, mit Aufzug-Vorrichtung für die Boote, eingebaut, sodass auch für den Wassersport alles Nötige vorhanden ist. Der über 4 km lange Silsersee eignet sich, im Gegensatz zu den meisten Gebirgseen, seiner stetigen Winde wegen, recht gut zum Segeln, sodass die Lage dieses Ferienhauses eine in jeder Beziehung ideale genannt werden muss.



Abb. 4. Ostfront des Ferienhauses Bartuns am Silsersee, Engadin.

Die Erweiterung des Hauptbahnhofs Zürich.

(Fortsetzung von Seite 225 letzten Bandes.)

III. Der Vorschlag W. Eggenschwyler (†).

Dem geschichtlichen Rückblick auf die bisherigen Vorschläge zur Verbesserung der Zürcher Bahnhof-Verhältnisse haben wir etwas beizufügen. Unter Bezugnahme auf unsere Erörterung der Urheberrechte in unserer Nummer vom 8. Dezember 1918 ersucht uns Herr E. Eggenschwyler in Aarau auch auf den Vorschlag seines kürzlich verstorbenen Bruders, des Nationalökonom *Walter Eggenschwyler* aufmerksam zu machen. Diesen uns nicht bekannt gewesenen Vorschlag hatte W. Eggenschwyler veröffentlicht im März 1916 in der von ihm herausgegebenen Monatschrift „Der Schweizer Volkswirt“.¹⁾ Dem Verfasser war nach Darstellung seines Bruders das Projekt Sommer nicht bekannt; es handelt sich somit nicht um eine Variation jener Idee, sondern um einen eigenen neuen Gedanken, weshalb wir glauben die Priorität dafür seinem

Der Rohbau ist ganz aus einheimischem Material aufgeführt: Fexerstein mit einigem Sgraffito für Mauerwerk

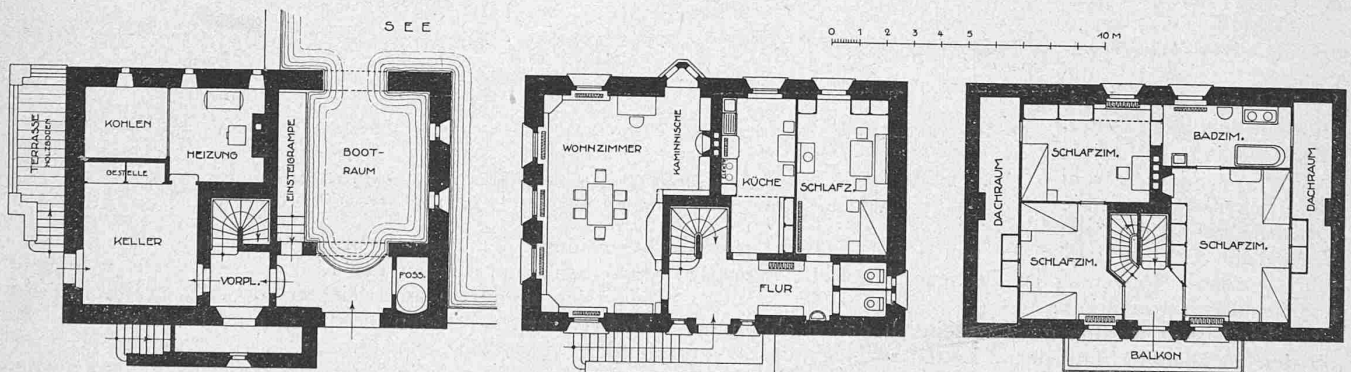


Abb. 5 bis 7. Ferienhaus Bartuns. — Architekten Rittmeyer & Furrer, Winterthur. — Grundrisse, Masstab 1:250.

und Fexerplatten für Dachdeckung, Lärchenholz für die Zimmer- und Schreinerarbeit. So sehr das Aeussere, unter möglichster Vermeidung alles Spielerischen und Koketten, der landesüblichen Form angepasst wurde, besonders auch in der Erwägung, dass die Engadiner Bauformen dem Bergklima in selten zweckmässiger Weise entsprechen, so sehr wurde für die innere Raumeinteilung und Ausstattung der Massstab moderner, städtischer Bedürfnisse als massgebend erachtet. Elektrisches Licht, Zentralheizung mit Kohlenfeuerung und elektrischem Betrieb, Warm- und Kaltwasserversorgung sind daher als selbstverständliche Einrichtungen installiert. Den Garteneingang hat Bildhauer R. Wenig mit einem charakteristischen Hauszeichen, einem Murmeltier, geschmückt (Abb. 8).



Abb. 8. Hauszeichen am Garten-Eingang Bildhauer R. Wenig, Winterthur.

verstorbenen Urheber auch an dieser Stelle sichern zu müssen, umso mehr als der Vorschlag Eggenschwyler trotz gewisser Aehnlichkeit in der Linienführung sich vom Projekt Sommer grundsätzlich unterscheidet in der Trennung von Vorort- und Fern-Verkehr.

W. Eggenschwyler tritt als Volkswirtschaftler und Verkehrs-Politiker an das Problem heran und stellt folgende Leitsätze für sein Reorganisations-Projekt der Zürcher Fern- und Vorortbahnen auf: „Es soll die wichtigsten Vorortlinien zu zwei

¹⁾ „Der Schweizer Volkswirt“, Monatschrift für Handel, Verkehr, Steuerwesen, Sozialpolitik und praktische Geschäftsorganisation. Verlag Art. Institut Orell Füssli, Zürich. Wir verdanken dem Verlag die Erlaubnis zum Abdruck des Bildstocks auf S. 6, sowie der in Anführungszeichen wiedergegebenen Ausführungen W. Eggenschwylers.