

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 93/94 (1929)
Heft: 6

Artikel: Landhaus "Seegut", Feldbach am Zürichsee
Autor: Kölla, Albert
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-43392>

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: 30.01.2025

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

scheiben vor Verschmutzung geschützt sind. Als Wagenkupplung ist die automatische Kupplung System Fischer Schaffhausen in Anwendung gebracht.

Der Antrieb der Motorwagen erfolgt bei beiden Achsen durch je einen selbstventilierenden Triebmotor von 80 PS Einstunden- bzw. 58 PS Dauerleistung, am Triebrad von 610 mm Durchmesser gemessen. Diese Motoren mit ihren Antrieben zeichnen sich besonders dadurch aus, dass sie trotz ihrer verhältnismässig hohen Leistung den neuzeitlichen Bestrebungen hinsichtlich Einbau unter tiefliegendem Wagenboden Rechnung tragen. Die Maschinenfabrik Oerlikon hat im Frühjahr 1926 einen Motortypus mit Ankerwelle parallel zur Wagenlängsaxe und mit einem die Zahnräder enthaltenden Getriebekasten durchkonstruiert, der auf der Triebachse ruht und mit dem der Motor durch Verschraubung verbunden ist (Abbildung 2). Da diese Motoren mit Rücksicht auf den kleinen Triebraddurchmesser, d. h. für den Einbau in sehr beschränktem Raum passen müssen, ergab sich ohne weiteres die Notwendigkeit, sie für höhere Umlaufzahl gegenüber der bisher üblichen zu bauen. Die Energieübertragung zwischen Motorwelle und Triebbradsatz geschieht durch ein doppeltes Uebersetzungsgetriebe mit einer totalen Uebersetzung 1:8,55. Das Getriebe läuft im Oelbad und ist in seinem Kasten öl- und staubdicht eingeschlossen. Dieser Getriebekasten ist ein geschlossener Block, der auch die Lager für die Zwischenwelle und für die Triebachse enthält. Sämtliche Traglager für Motor und Getriebe sind Rollenlager. Zwei besondere Kugellager nehmen die von den Kegelrädern herrührenden Axialdrücke auf. Die Verschraubung von Motor- und Getriebekasten gestattet, im Bedarfsfalle den Motor- oder den Getriebekasten für sich getrennt auszubauen. Durch die erwähnte allseitige Verwendung von Rollenlagern und durch die Starrheit des Getriebekastens ist ein dauernd präziser Eingriff der Zahnräder gesichert.

Die Ankerwicklung ist als Stabwicklung mit reiner Mika-Isolation ausgeführt, wie bei Vollbahnmotoren. Zur Lüftung der Motoren dient ein Ventilator, der auf der dem Kollektor entgegengesetzten Seite der Ankerbüchse aufgesetzt ist. Die von aussen angesaugte Kühlluft wird durch am Motorgehäuse beidseitig angebaute Blechgehäuse mit Staubfängern eingeführt, bestreicht in paralleler Führung die Feld- und Wendepolspulen und durch Längslöcher das Ankerinnere, und tritt in der Flucht des Ventilators aus dem Motorgehäuse wieder ins Freie.

Die elektrische Steuerung der Motorwagen ist für Einfach- und für Doppeltraktion eingerichtet, und zwar mittelst direkter Kontrollerschaltung, d. h. ohne komplizierte Hüpfsteuerung. Dabei wird der für die ganze Zugförderung benötigte Strom allein durch den Pantographen-Stromabnehmer mit Doppelwippe des führenden Motorwagens der Fahrleitung abgenommen. Der Unterschied gegenüber früher üblicher Controllersteuerung besteht bei diesen Fahrzeugausrüstungen darin, dass beim Wechsel vom Einfach- zum Doppeltraktionsbetrieb sowohl auf dem ersten, als auch auf dem am Schluss laufenden Motorwagen eine in die Fahrkontrollen eingebaute Hülfswalze umgestellt werden muss, die die richtigen Schaltverbindungen für Doppeltraktion herstellt. Mit der gleichen Hülfswalze wird auch die Abstufung der Anfahrwiderstände für Einfach- oder Doppeltraktionsbetrieb richtig gestellt. Die nötigen Manipulationen sind dadurch äusserst einfach; zudem ist Vorsorge getroffen, dass bei zufällig unrichtiger Einstellung der Hülfswalzen seitens des Führers keine Betriebsgefährdung möglich ist. Bezüglich näherer Einzelheiten verweisen wir auf einen Artikel von P. Altorfer im „Bulletin Oerlikon“ vom August 1929.

Die Controllersteuerung gestattet, sowohl bei Einfach- als auch bei Doppeltraktion die elektrische Kurzschlussbremse anzuwenden. Auch bei Doppeltraktionsbetrieb werden die Traktionsmotoren als Generatoren geschaltet und arbeiten hierbei in beiden Wagen auf Bremswiderstände.

Die im Zug mitlaufenden Anhängewagen werden durch Solenoidbremsen gebremst, die durch den Kurz-

schlussstrom der als Generatoren arbeitenden Traktionsmotoren erregt werden. Im Gegensatz zu den sonst üblichen Vielfachsteuerungs-Systemen, die gewöhnlich eine 14- bis 17-polige Steuerkupplung benötigen, wird hier eine nur zweipolige Hauptstromkupplung benötigt; eine dritte Leitung für den durchgehenden Bremsstromkreis ist im Pufferkopf der Zugkupplung eingebaut und wird beim Kuppeln und Entkuppeln automatisch mitbetätigt.

Die Motor- und Anhängewagen sind mit elektromagnetischen Schienenbremsen ausgerüstet, die sowohl zum Anhalten des Zuges bei den Haltestellen als auch als Notbremse dienen, wofür in jedem Motor- und Anhängewagen Notbremsgriffe für die Reisenden vorhanden sind. Selbst im Falle einer Zugstrennung ist es möglich, den abgerissenen Zugteil mittels der Schienenbremse zum Halten zu bringen, indem bei Doppeltraktionsbetrieb auch der mitgeführte Motorwagen am Schlusse des Zuges mit

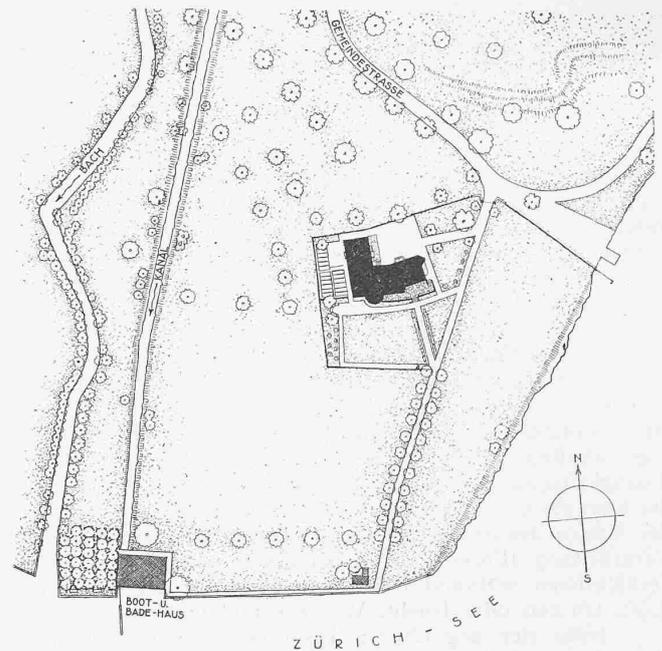


Abb. 1. Lageplan des „Seegutes“. — Masstab 1:2000.

angelegtem Stromabnehmer fährt; dieser dient in diesem Falle nur dazu, den Erregerstrom für die Schienenbremse abzunehmen. Bei Betätigung der Notbremse wird ausserdem auf den Motorwagen automatisch die Rasselglocke in Tätigkeit gesetzt.

Zur Verständigung des Fahrpersonals beim Anfahren und Halten dient ein den ganzen Zug verbindendes optisches Signalisierungssystem.

Landhaus „Seegut“, Feldbach am Zürichsee.

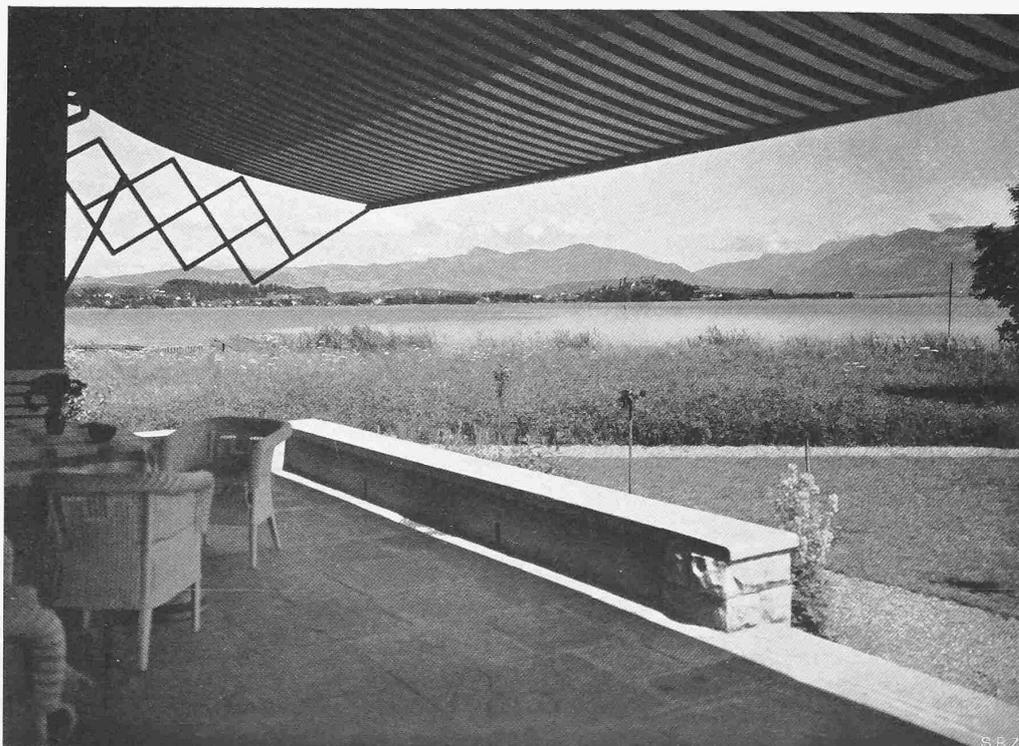
Von Arch. ALBERT KÖLLA, Wädenswil.

(Mit Tafeln 3 bis 6.)

Situation: Am oberen rechten Ufer des Zürichsees, jenem schönsten, z. T. noch schilfbestandenen Uferstrich zwischen Uerikon und Rapperswil, stösst das Feldbacherhorn, eine Anschwemmung des Feldbaches weit in den See vor. Diese Landzunge trägt ein ausgedehntes Wiesengrundstück mit Obstbäumen, das im Westen begrenzt ist von zwei stattlichen Pappelreihen, im Süden vom See, im Osten von einem natürlichen Strand gegen eine tief eingeschwungene Bucht mit Naturufer, deren Linie in der Ferne als markanten Abschluss den stolzen Burghügel von Rapperswil trägt. Weiterhin begrenzt die dünne Zeile des Seedammes die Wasserfläche, auslaufend in die Hurdener Landzunge, die mit dem anschliessenden linken Seeufer jene stille Bucht des „Frauenwinkel“ umschliesst. Weiterhin rahmen die Voralpengipfel vom Etzel über Schänniserberg bis Bachtel und die Alpengipfel vom Glärnisch bis zum Säntis dieses einzigartige Bild (Tafel 3).



LANDHAUS SEEGUT BEI FELDBACH AM ZÜRICHSEE
ARCH. ALBERT KÖLLA, WÄDENSWIL



OBEN SÜDFRONT, UNTEN AUSSICHT GEGEN OSTEN, AUF RAPPERSWIL



SÜDFRONT DES LANDHAUSES SEEGUT



DIE RÜCKSEITE DES HAUSES



LANDHAUS SEEGUT BEI FELDBACH AM ZÜRICHSEE
ARCH. ALBERT KÖLLA, WÄDENSWIL



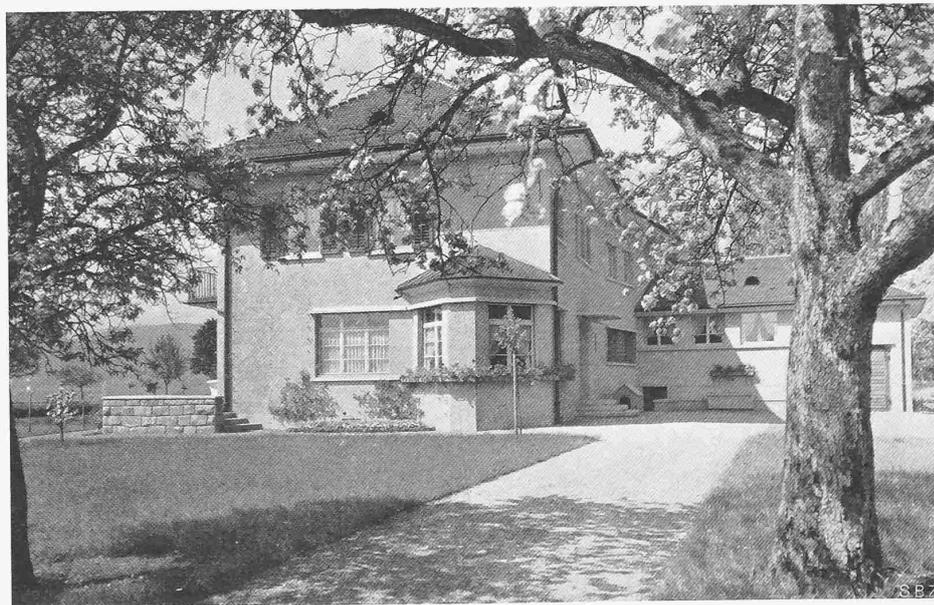
DIE ÖSTLICHE SCHMALSEITE



KAMINPLATZ IM HERRENZIMMER



DIE HALLE IM ERDGESCHOSS



OST- UND NORDSEITE DES LANDHAUSES SEEGUT IN FELDBACH
HAUPTINGANG, ANFAHRT, GARAGE

DAS LANDHAUS SEEGUT BEI FELDBACH, AM ZÜRICHSEE
ARCHITEKT ALBERT KÖLLA, WÄDENSWIL

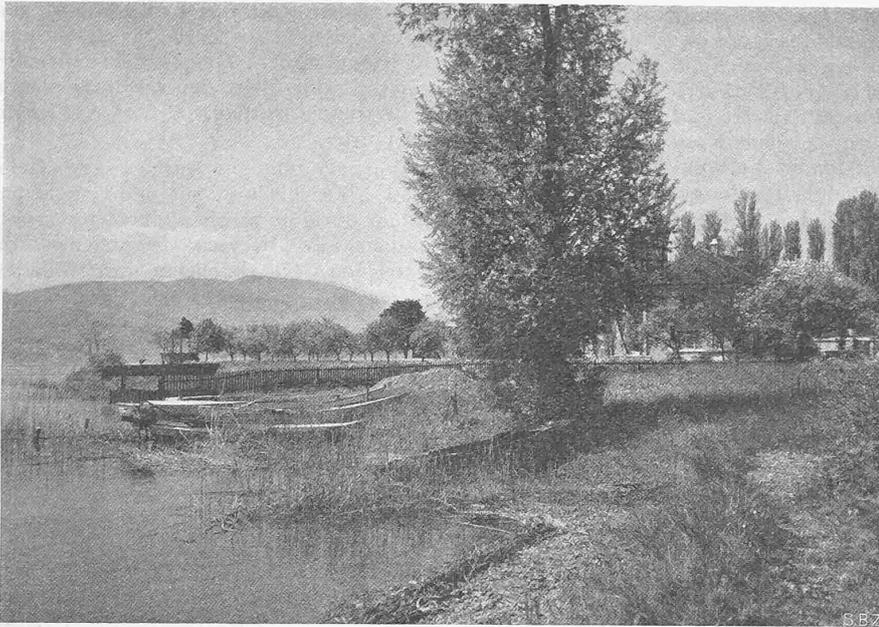


Abb. 4. Naturstrand südöstlich des Hauses.

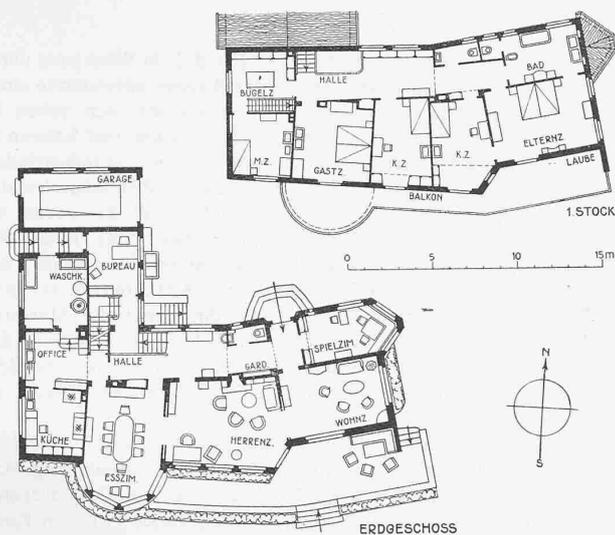


Abb. 2 und 3. Grundrisse des Hauses Seegut. — 1 : 400.

Hier steht das Haus des Herrn Ing. P. H. Burkhard-Auer in vollständiger Abgeschiedenheit. Die ausgezeichnete Lage am See, über 500 m von der lauten Verkehrsstrasse entfernt, macht den besondern Zauber der Liegenschaft aus. Weiträumigkeit und einsame Ruhe, nur unterbrochen vom Rascheln des Schilfes, vom Plätschern der Uferwellen und den Stimmen der Seevögel, die hier noch eine Zuflucht finden.

Das Haus hat drei Blickrichtungen auf Wasserflächen, die von ausgedehntem Vorgelände in ihrer Wirkung noch gehoben werden: Die eine nach Westen geniesst den Reiz der Durchsicht durch die Stämme der Pappelallee, deren grüne Wand das Grundstück ausgezeichnet gegen die Westwinde schützt, die zwei andern bieten die Aussicht auf das oben beschriebene Bild.

Der Grundriss war bestimmt durch den Wunsch, diese einzigartige Lage so gut als möglich auszunützen, Reihung der Zimmer nach der Sonne und nach der besonders schönen Aussicht gegen Osten. Hieraus und aus

der besondern Lage des Herrenzimmers zur Terrasse ergab sich gewissermassen eine Knickung des Grundrisses: das nach Süden orientierte Herrenzimmer erzwang sie, um auch noch einen Blick nach der Aussicht gegen Osten zu erhaschen. Der Konkavität des Baukörpers zu Sonne und Aussicht wirken drei Konkavitäten entgegen: Einbauchung des Terrassenraumes in den Gebäudekörper und geschützte Winkel, durch zwei Erker gebildet. Dies gibt von gewissen Standpunkten eine eigenartige Bewegtheit und Lebendigkeit, die man schon aus dem Grundriss ablesen kann, der einer gespreizten Hand oder einem offenen Fächer gleicht. Die grössere Längenausdehnung der ausgebauchten und eingezogenen Fassadenlinien gegen die Sonne ist evident im Vergleich mit der Länge der Rückseite, die durch den Garagenbau noch mehr verkürzt wird. So wirkt das Haus als Produkt seiner Lage und seines Raumbedarfs als lebendiges Individuum. Alle Wohn- und Schlafräume geniessen den Vorzug bester Besonnung, selbst das westliche Esszimmer fängt durch seinen Erker schon Morgensonne ein,

desgleichen — obwohl zwischen zwei Räumen eingebaut — das Herrenzimmer als Mittel- und Hauptraum durch eine breite Glastüre in der geknickten Südwand. Diese Türe, die mitten auf die halbgedeckte Hausterrasse führt, erschliesst mit einem Blick die ganze Aussicht. Niedrige Fensterbrüstungen im Ess- und Herrenzimmer ermöglichen auch dem Sitzenden freie Sicht auf den Garten.

Die Terrasse an zweigeschossiger, durch breiten Balkon unterbrochener Einbuchtung in den Bau hineingezogen, wurde an die Gebäudecke gerückt, sodass kein Zimmer indirektes Licht erhält. Das Wohnzimmer nimmt mit einem breiten Schiebefenster an dem Blicke über die Terrasse teil, hat aber daneben direktes Ostlicht. Das Kinderzimmer, auch Arbeitszimmer, geniesst dank seinem Erker ebenfalls Sonne und Aussicht, daneben aber den Vorteil der leichten Uebersicht auf Hof- und Einfahrt. Die Terrasse, deren Boden mit Granitplatten belegt ist, liegt nur vier Stufen über dem Garten. Sie trägt eine Pflanzenrabatte, deren Blumen z. T. über die niedrigen Fensterbrüstungen in Ess- und Herrenzimmer hineingucken. Bei der Fassadennische ist sie verbreitert und dem Schwung der Fassade folgend gegen den Esszimmererker verlängert, und ermöglicht ein freies Sichergehen unter offenem Himmel à niveau der Wohnräume. Keine Säule hindert den freien Blick, dank der Eisenbetonkonstruktion der teilweise 2,50 m breiten Deckplatte dieser Terrasse. Die schmale Partie von nur 1,10 m Breite des den Schlafzimmern vorgelegten zusammenhängenden Balkons (Abb. 5, S. 72) beschattet im Hochsommer angenehm das Herrenzimmer, lässt aber doch der tiefer kreisenden Winter- sonne ungehinderten Einlass.

Der Wunsch nach enger Verbindung der Wohnräume über die Terrasse mit dem Garten, der nur wenig über dem Seewasserspiegel liegt, zwang zum Verzicht auf Unterkellerung des Hauptgebäudekörpers. Nur die Heizung fand noch knapp Platz unter dem Treppenpodest; sie wird durch einen Injektor entwässert. Zwischen Parterreboden und Eisenbetonplatte des Fundamentes liegt ein 1 m hoher Hohlraum. Durch Verzicht auf begehbbare Unterkellerung konnten so zwei Vollgeschosse aufgesetzt werden, ohne dass der Eindruck des niedrig gelagerten Gebäudes verloren ging. Ein erkämpfter Verzicht auf Zimmer in Dachaufbauten — ein einziges, als Mädchenzimmer, wurde während des Baues auf der Rückseite angeordnet — verleiht dem Hause den

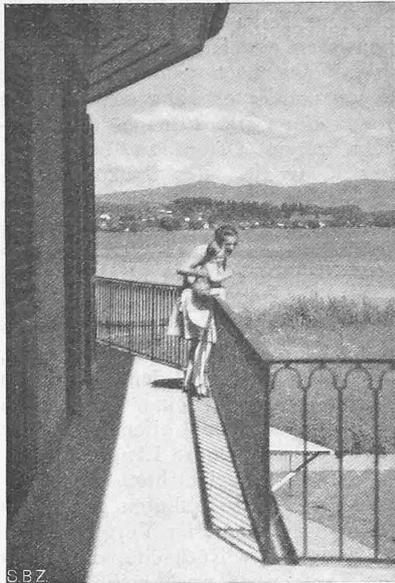


Abb. 5. Verbindungs-Balkon, I. Stock.

ruhigen Eindruck ungebrochener Dachflächen. Trotz wenig geneigtem Dach ist der Estrich etwas voluminös geraten; er ist, wie auch die zwei Hallenkorridore in Parterre und I. Stock, eine Konzession an die Weiträumigkeit, die gerade in solchen offenen Landsitzen gewiss ihre volle Berechtigung hat.

Der eigentliche Keller, bis auf Hochwasserniveau reichend, musste in den nördlichen Anbau verlegt werden, der zwei Geschosse enthält, die durch

Differenztreppen gegen die Böden des Hauptbaues verschoben sind (siehe Bild auf Tafel 6).

Ueber den Kellerräumen des Anbaues liegt ein Arbeitsbureau (zur Entlastung des Herrenzimmers) mit Blick über Hof und Einfahrt, mit eigenem hinterm Eingang. Ferner liegt die Waschküche nur durch drei Stufen vom Office geschieden, das zwischen Küche, Keller, Esszimmer, Halle und Waschküche liegt, eine Anordnung, die sowohl der Hausfrau als auch dem Dienstpersonal dient. Die Wäsche ist nicht durch weite horizontale und vertikale Wege von der Küche und dem täglichen Betrieb getrennt: Die Waschküche ist diesem Betrieb vielmehr richtig angegliedert, sie hat einen gedeckten Ausgang direkt zum stationären Wäschehängeplatz, der bei grosser Wäsche erweitert werden kann; die hierzu nötigen beweglichen Stangen finden ihren Weg durch den hintern Garageausgang. Zur ständigen Bereitschaft der Waschküche mit ihren modernen Apparaten (elektrische Wasch- und Schleudermaschine) gehört auch, dass sie nicht nur vom vorher anzuheizenden Waschkessel aus, sondern jederzeit vom Grossboiler aus mit Warmwasser versorgt ist (im Winter vom Heizkessel, im Sommer elektrisch erwärmt); in der Waschküche hat auch ein Dienstenbad Platz gefunden. Durch eine Wäscherutsche ist sie mit dem I. Stock verbunden: alle gebrauchte Wäsche, die sich im I. Stock sammelt, geht ins Bügelzimmer (Putzraum) neben dem Mädchenzimmer, wo sie durch einen geräumigen Einwurf im Wandschrank direkt auf einen luftigen Rost in der Waschküche befördert wird, wo sie bis zum Waschtage liegen bleibt.

Innerer Ausbau. Der modernen Forderung nach fliessendem Warm- und Kaltwasser in allen Zimmern ist Rechnung getragen, das Elternschlafzimmer ist mit dem gut ausgestatteten Bad (Wäschewärmer usw.) und dieses mit einem nur zu diesen Räumen gehörenden W. C. verbunden. Im Office ist ein grosser Kühlschrank (Audiffren-Singrün) eingebaut, der auf Mass extra angefertigt wurde; er enthält drei separate Abteilungen für verschiedene Kühlzwecke, ferner eine Speiseeisbereitung. Wandschränke sind in genügender Anzahl überall eingebaut. Die Küche ist mit dem neuesten elektrischen Herd und zudem mit einem Kohlenherd als Reserve ausgestattet.

Der Ausbau des Hauses ist im allgemeinen einfach. Ausnahmen sind das Nussbaumtäfel mit Stuckdecke im Esszimmer, hochwertige Wandstoffbespannungen im Herren- und Wohnzimmer, und das Cheminée im Herrenzimmer mit angebautem Bücherregal. Die Schnitzereien hierfür wie auch für das Liqueur-Wandschränkchen und den Treppenantrittsposten im Vorplatz stammen von Bildhauer Carl Fischer in Zürich. Treppenhaus (Eichtreppe) und Vor-

plätze haben Wände und Decke aus getöntem Feinabrieb in ganzer Höhe. Der Parterrevorplatz ist mit salzglasierten Lausenerklinkern belegt; der hier in der Nähe einer bequemen Garderobe angeordnete Wandbrunnen ist nach einem Entwurf von Bildhauer Carl Speck, Karlsruhe, von der Staatlichen Majolika-Manufaktur Karlsruhe A.-G. ausgeführt. Im obern Korridor und in einigen Schlafzimmern sowie im Kinderzimmer (Parterre) ist der schalldämpfende Expando-Bodenbelag verwendet worden, im übrigen Eichenparkett und Spann-Teppiche.

Aeusseres. Der Verputz zeigt ein warmes sattes Gelb, die Partie vom runden Erker bis und mit der Loggia hat im Parterre Edelputz, im übrigen wurde Kalkmörtelverputz in Kellenwurf angetragen, mit „Maresco“ im gleichen Ton wie der Edelputz gestrichen. Die Jalousien und Rolläden sind grün, die Fenster gebrochenes weiss; engobiertes Biberschwanz-Doppeldach.

Umgebung. Einfache, grossflächige Gartenanlage, Hofbrunnen auf gepflastertem Platz, darüber an der Fassadenmauer sowie rings um den Erker des Kinderzimmers Blumenkrippen. Die Flankierungsmauern des schmiedeisernen Gartenportals wie auch die Hausterrassenmauer aus natürlichem Bruchsteinmauerwerk mit Granit abgedeckt, darüber zwei Laternen.

Die Kosten des umbauten Raumes, berechnet nach Norm S. I. A., betragen nach Abzug von 5500 Fr. Mehrkosten für armierte Fundamentbetonplatte 79 Fr./m³. Der Bau wurde ausgeführt von Ende Juli 1927 bis Mitte Mai 1928 nach Plänen und unter der Bauleitung des Berichterstatters.

NEKROLOGE.

† Victor Wenner. Der am 10. Juli d. J. in Wien ganz unerwartet einem Schlaganfall erlegene Viktor Wenner entstammte einer angesehenen Kaufmannsfamilie von St. Gallen, die sich schon in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts in Neapel und Salerno in Süditalien niedergelassen und dort mit anderen Schweizer-Industriellen die grossen Baumwoll-Spinnereien, Webereien und Druckereien der Firma Schlaepfer-Wenner & Cie. begründet hatte. Er wurde als Jüngster von zwölf Brüdern in „Fratte di Salerno“ Ende Januar 1857 geboren. Seine erste Schulbildung erhielt er im Elternhause; mit zwölf Jahren kam er in die Realschule nach Altstätten im st. gallischen Rheintal und zwei Jahre später in die technische Abteilung der Kantonsschule seiner Vaterstadt St. Gallen. Im Oktober 1875 begann Wenner seine Studien an der Bauingenieurschule des Eidgenössischen Polytechnikums in Zürich, die er mit Erwerb des Diploms im Frühjahr 1879 abschloss.

Infolge seiner Sprachkenntnisse, namentlich des Italienischen, fand V. Wenner sofort Anstellung bei der Bauunternehmung Marsaglia, Müller & Ott, beim Bau der Südrampe der Gotthardbahn, wo er im Laufe der Zeit vom Zentralbureau dieser Firma in Faido aus speziell die mechanische Richtstollenbohrung der beiden Kehrtunnels „Prato“ und „Freggio“ zu leiten hatte. Nach Beendigung dieser Arbeiten im Frühjahr 1881 wurde Wenner Ingenieur bei den Eisenkonstruktions-Werkstätten Ott & Cie. in Bern; daselbst hat er unter vielen kleineren und grösseren Objekten mit Ing. Röthlisberger, ebenfalls einem ehemaligen Schüler und genialen Verehrer von Prof. Dr. Karl Culmann, nach dessen damals neuer graphischen Methode die vollständige Berechnung und Konstruktion der ersten grossen gelenklosen Bogenbrücken der Schweiz (Schwarzwasser- viadukt im Kanton Bern und Kirchenfeldbrücke in Bern) sowie der gleichartigen Brücke über die Donau bei Cernavoda durchgeführt. In ähnlicher Stellung war Wenner in den Jahren 1884 bis 1886 bei den Eisenkonstruktionsfirmen C. Schmiedt in Genf und bei A. Schmid & Cie. in Romanshorn, für die Brücken der damals im Bau begriffenen Linie Parma-Spezia in Italien tätig.

In den Jahren 1887 bis 1893 war Wenner zunächst mit Aufnahmen, Projektierungsarbeiten und Bauleitung an der Brünigbahn, dann, nach Beginn der grossen Bauperiode der verschiedenen Linien der Berner-Oberland-Bahnen und der Thunerseebahn mit Aufnahmen und der Projektierung der Linien Interlaken-Grindelwald-Lauterbrunnen, und der Schynige-Platte-Wengernalp- und Thunerseebahn betraut; für letztgenannte leitete er dann als deren Sek-