

Landhaus H. Ziegler-Sulzer in Winterthur: Architekten G. Revilliod & M. Turrettini in Genf

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **69/70 (1917)**

Heft 24

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-33987>

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.

Erd- und Felsreiches stattfand. Zum Bohren der Minenlöcher dienten ebenfalls durch Dampf angetriebene vertikale Bohrmaschinen. Ferner waren eine ganze Anzahl Dampfwalzen bei den grossen Dammbauten in Betrieb, und selbstverständlich waren auch alle „Derricks“ mit Dampftrieb versehen.

Ein weiterer Dienst, der vornehmlich durch Dampftraktoren geleistet wurde, war die Zufuhr des Konstruktionsmaterials zu den Hauptbauplätzen. Sämtliches Material kam nach Lerida in den grossen Bahnhof der Gesellschaft (Villanovita) und von hier aus wurden der Hauptlagerplatz in Balaguer (s. ö. Camarasa), ferner die Lagerplätze in Tremp und Aytona (n. ö. Seros) bedient. Diese Transporte geschahen für die schweren Teile mit Strassenlokomotiven, wobei zwei Systeme in Anwendung waren: So wurden einerseits Dampflokotiven Fowler mit 14 t und Paxman mit 10,75 t verwendet, die beide bloss das von der hintern Achse aufgenommene Eigengewicht als Adhäsionsgewicht benützten. Diese Lokomotiven können je nach Bedarf auch mit Vorspann arbeiten. Ein normaler Zug mit einer Lokomotive schleppt drei bis vier zweiachsige Anhängewagen von 11 bis 13 t Totalgewicht in geladenem Zustand. Die Geschwindigkeit beträgt im Durchschnitt mit Einrechnung sämtlicher notwendiger Halte wegen verlegter Strassen usw. etwa 4 bis 5 km/h. Das andere System ist das Automobilsystem Daimler, bei dem neben dem Gewicht des Traktors ein Teil desjenigen jedes Anhängewagens auch als Adhäsionsgewicht benützt wird. Der Traktor von bloss 5 t Gewicht enthält den sehr starken Motor, sowie sämtliche Vorräte für denselben. Beide Achsen sind Triebachsen. Die Motorwelle ist bis zum hintern Ende des Wagens verlängert. Jeder Anhängewagen von 11,5 t Totalgewicht einschl. Ladung hat drei Achsen, und zwar eine vordere und hintere Tragachse und eine mittlere Triebachse. Diese letztere ist mittels eines Differentialgetriebes mit einer in der Längsrichtung des Wagens liegenden Achse verbunden, die ihrerseits mit Hilfe von Cardan-Gelenken entweder mit dem Trieblastwagen, oder mit einem andern Anhänger gekuppelt wird. Die Organe der Gesellschaft sprechen sich über dieses zweite System nicht so befriedigt aus, wie über das erste, indem es zu bedeutend mehr Störungen Anlass gibt, was in Verbindung mit den in Spanien bestehenden hohen Benzinpreisen dazu geführt hat, fast ausschliesslich die Dampflokotiven zu benützen.

Sowohl für die Seros- wie für die Tremp-Anlage mussten vor dem Baubeginn zunächst Strassenbauten erstellt werden. So war für die erstere Anlage der Bau einer Strasse zwischen Sudanell und Aytona erforderlich, was aber mit verhältnismässig geringen Kosten verbunden war, da es sich um sehr einfaches Gelände handelte. Für die Zentrale Tremp lag der Fall hingegen ganz anders. Die französische Gesellschaft Energia Electrica de Cataluña, die in Capdella eine Zentrale von 25000 PS gebaut hat und für die Escher Wyss & Cie. ebenfalls sämtliche Rohrleitungen und die Turbinen lieferten, transportierte ihr Material von Tarrega (bei Cervara) über Artesa (östl. Camarasa), Tremp, Pobra nach Capdella und zwar meist mit zweirädrigen, von Mauleseln gezogenen Wagen. Bloss die allerschwersten und grössten Stücke wurden durch Traktoren geführt. Nun hatte Anfang 1913 jene Strasse auch den ganzen Transport für die Pearson-Gesellschaft zu vermitteln. Durch eine derartige Beanspruchung wurde sie äusserst stark hergenommen, um so mehr als sie, wie die spanischen Staatsstrassen überhaupt, kein Strassenbett besass, sodass sehr tiefe Karrengeleise entstanden. Die Pearson-Gesellschaft hat deshalb, um für ihre eigenen Transporte die sich immer mehrenden Störungen auf der alten Strasse zu umgehen, gleich von Anfang an etwas nördlich von Balaguer in der Schlucht des Noguera Pallaresa eine Strasse bis in die Nähe von Tremp erstellt, die zunächst ausschliesslich für ihren eigenen Verkehr bestimmt war. Diese Strasse wurde von der Gesellschaft als Staatsunternehmerin gebaut, wobei die vorgesehenen fünf Jahre Bauzeit sich auf weniger wie ein Jahr reduzierten. Zweirädrige Karren wurden zunächst keine zugelassen, allein Traktorzüge durften sie benutzen. Der

Unterhalt war von Anbeginn an ein sehr guter. Heute bestehen allerdings keine Einschränkungen des Verkehrs mehr. Die Gesellschaft hat alle grösseren Bauobjekte der Tremp- und der Seros-Anlage in Regie ausgeführt. Nur

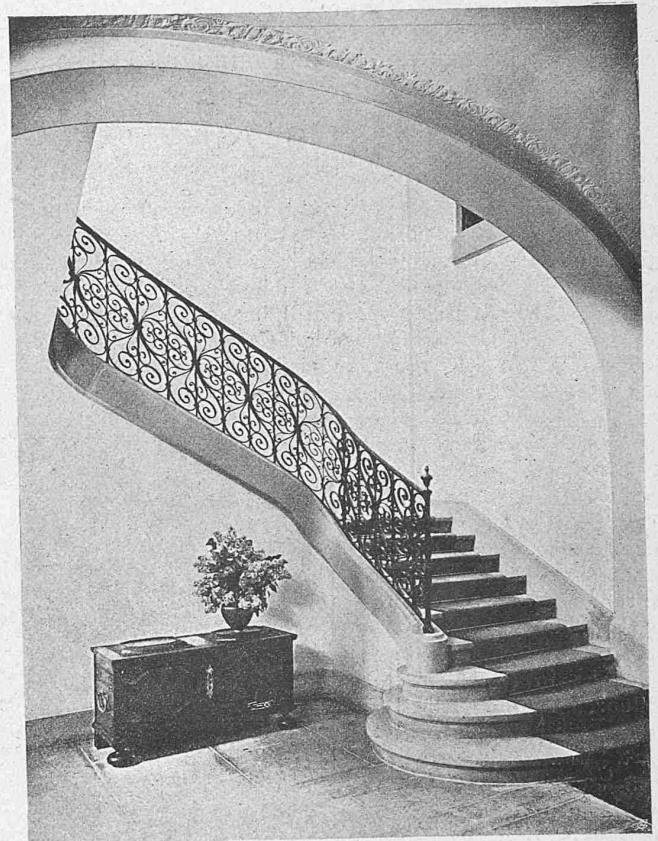


Abb. 6. Haupttreppe im Vestibule.

einige wenige Arbeiten ohne Schwierigkeiten wurden Unternehmern übertragen. Die Arbeiterzahl betrug während der Hauptmonate Juni bis Oktober 1913 bis 15000 und ging dann in den Wintermonaten 1913/1914 auf etwa 9000 zurück. Seit dem Kriege wurden bis maximum 3500 Mann beschäftigt. Während der Hauptbeschäftigungszeit wurden 1500 bis 2000 Maultiere benützt. Für den Personentransport und zur Verfügung des Ingenieurstabes, besonders der Oberbeamten, verfügte die Gesellschaft über einen erheblichen Automobilpark, was in einem Lande, wo gar keine andere Möglichkeit eines raschen Transportes besteht, absolut unerlässlich war.

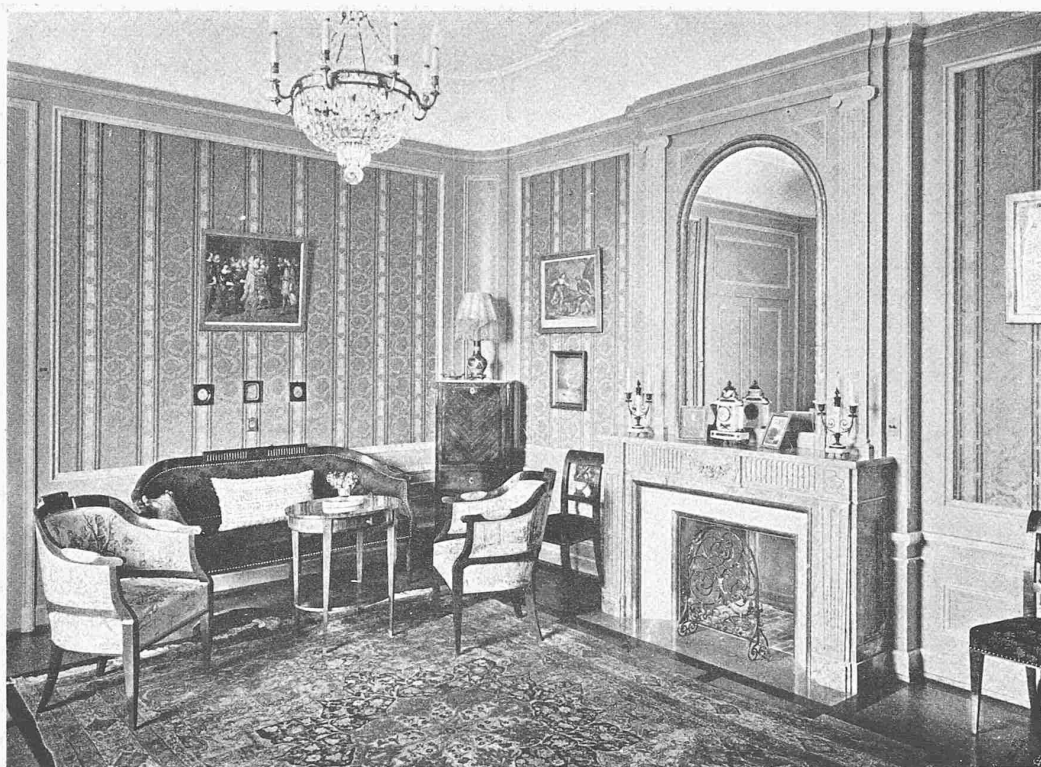
Landhaus H. Ziegler-Sulzer in Winterthur.

Architekten G. Revilliod & M. Turrettini in Genf.

(Schluss von Seite 267; mit Tafeln 22 und 23).

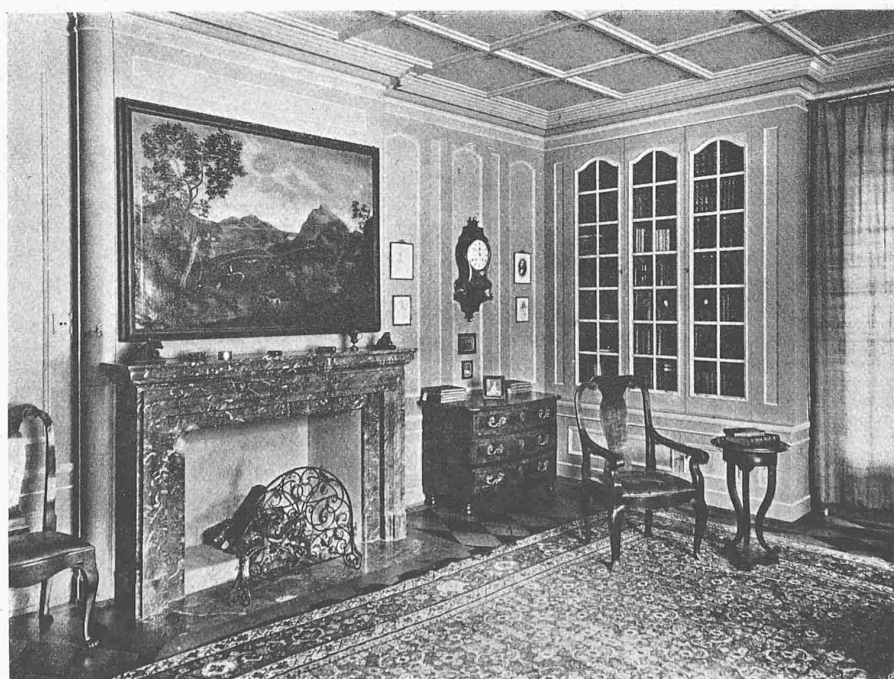
Im Anschluss an die in letzter Nummer gebotene Darstellung des Aeussern (Tafel 20 und 21) bringen wir heute die Grundrisse und Innenansichten, die wir mit den Erläuterungen aus der Feder der Architekten begleiten.

„La maison de Monsieur Henry Ziegler-Sulzer est construite sur la haut de la colline qui domine la ville de Winterthur au Nord. L'emplacement sur lequel s'élève cette construction était formé par un mamelon dans le flanc duquel se trouvait l'excavation d'une ancienne carrière. Afin de donner à la maison une base reposante et suffisamment monumentale, on a coupé la partie supérieure du mamelon dont les terres ont servi à combler le vide de la carrière. Il a été ainsi créé une terrasse plate et vaste d'où l'on jouit d'une vue étendue. Certains murs, pavillons, bosquets, forment un accompagnement architectural et protègent entièrement cette terrasse d'une route assez voisine.



OBEIN : DER SALON

UNTEIN : BIBLIOTHEK



LANDHAUS H. ZIEGLER-SULZER, WINTERTHUR

ARCH. G. REVILLIOD & M. TURRETTINI, GENÈVE



AUS DEM WOHNZIMMER DES LANDHAUSES H. ZIEGLER-SULZER, WINTERTHUR — ARCH. G. REVILLIOD & M. TURRETTINI, GENÈVE

On demandait à l'extérieur de la maison d'être d'une grande simplicité, c'est pourquoi il n'a été recherché que l'équilibre dans la masse de la toiture et une répartition juste des vides des fenêtres dans les façades.

Le plan a été créé pour l'habitation d'une nombreuse famille qui aime à vivre chez elle et recevoir ses amis. Toute la partie publique a été nettement séparée de la partie d'habitation privée, afin de donner plus de confort et d'intimité aux pièces principales.

La décoration intérieure a également été traitée très sobrement, on a recherché beaucoup plus l'harmonie des proportions, que l'emploi des matières riches; cette décoration est inspirée des styles des siècles passés, de motifs que l'on rencontre dans les cantons des Grisons, Uri, Schwyz ainsi que sur les bords du lac Léman.

Cette composition d'intérieur appelle plutôt un ameublement de genre ancien, elle est un cadre naturel pour les tableaux de famille, les beaux meubles de marqueterie, les jolies gravures suisses. Cette décoration ne veut faire également aucune reconstitution, elle ne sacrifie rien aux exigences pratiques et modernes, elle cherche plutôt à faire suite à une tradition. L'ameublement n'aurait donc pas besoin d'être forcément de style, mais la composition des meubles devra s'harmoniser avec les lignes architecturales environnantes. Les couleurs trop vives d'un tableau moderne ne devraient pas venir troubler l'atmosphère et la coloration intime et reposante d'un salon.

Le style moderne avec tous ses heurts et ses audaces peut régner en maître dans certaines galeries de peinture, décorer les édifices publics ou autres sanctuaires à la mode du jour, mais il n'a guère réussi à pénétrer dans la maison de famille, où l'on rencontre encore les meubles et les tableaux des temps qui nous ont précédés. Le style moderne se heurte à tous ces décors dont les formes et la composition ont subi l'évolution lente et raisonnée de leur

siècle. Les vieux témoins du passé avec leur tenue et leur esthétique dominent encore les créations de notre époque où il n'existe plus, jusqu'à maintenant, ni unité générale dans la recherche, ni entente sur la forme et l'emploi des couleurs."

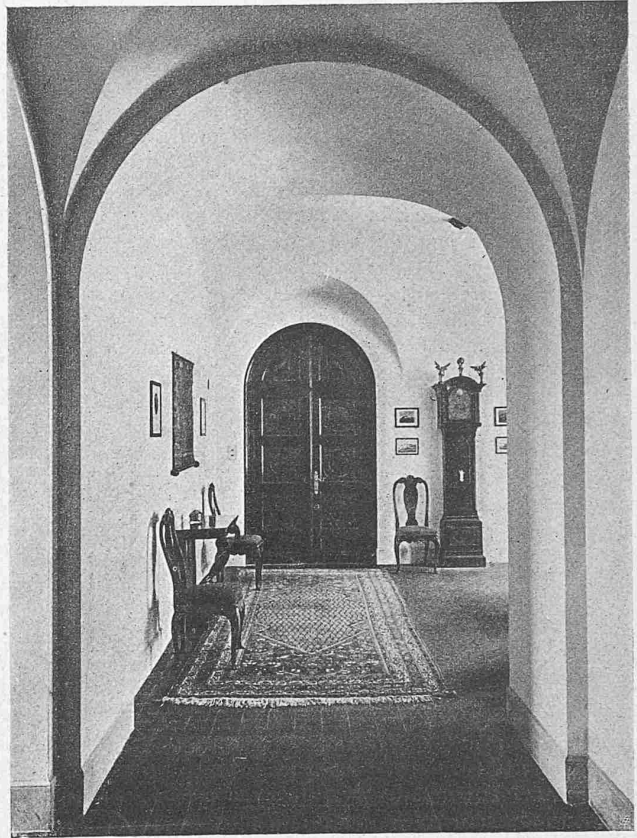


Abb. 5. Vorraum im Erdgeschoss.

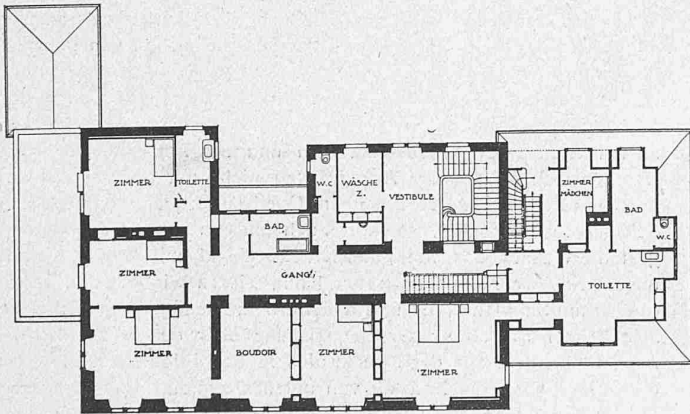


Abb. 3 (links) Erster Stock.

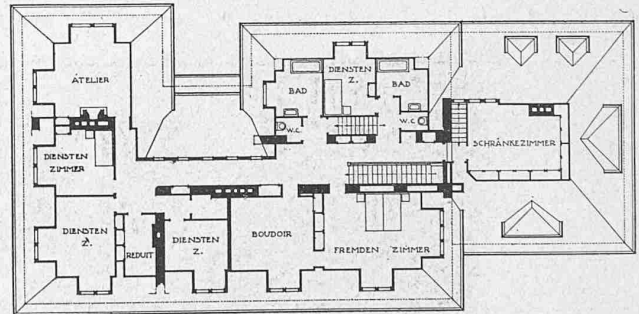


Abb. 4 (rechts) Dachstock.

Landhaus H. Ziegler-Sulzer, Winterthur.

Arch. G. Revilliod & M. Turrettini, Genf.

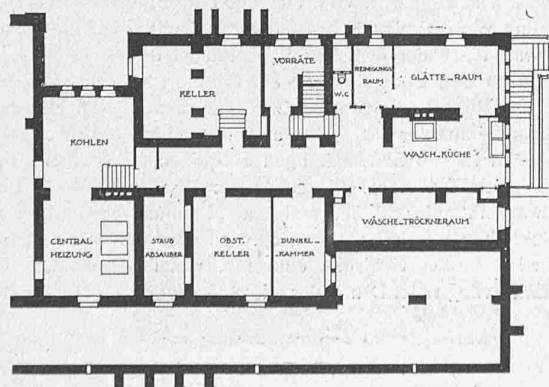


Abb. 1. Keller-Grundriss.

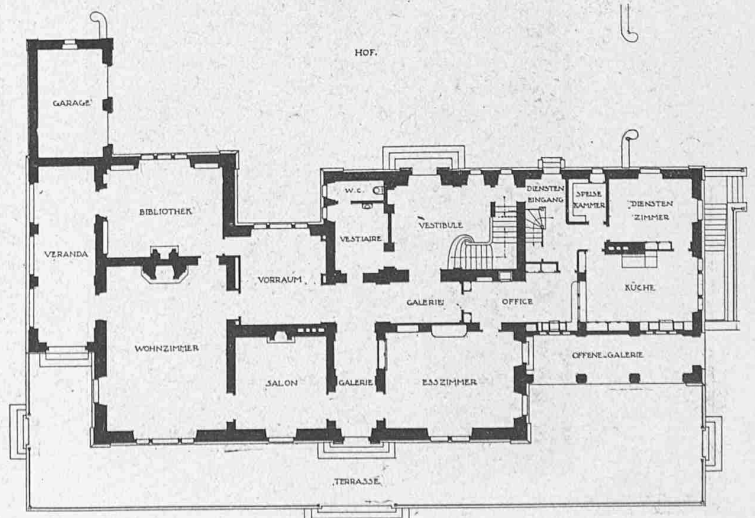


Abb. 2. Erdgeschoss.

Masstab aller Zeichnungen 1:400.