

Wohnhaus Dr. Frischknecht bei St. Gallen: erbaut durch die Architekten Pflughard & Häfeli, Zürich und St. Gallen

Autor(en): [s.n.]

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **59/60 (1912)**

Heft 6

PDF erstellt am: **20.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-29932>

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 Ausdrücke 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.

Kapitalisten, die Finanzierung zu sichern. Die Berninabahn ist somit ein spezifisch schweizerisches Unternehmen und es gebührt vor allem den Basler Finanzkreisen das Verdienst, das schöne und interessante Werk zur Verwirklichung gebracht zu haben.

Die Berninabahn, als nur im Sommer durchgehends betriebene Touristenbahn hatte leider wenig Aussicht auf Staatssubvention; sie ist daher reines Privatunternehmen. Dagegen trugen die von ihr durchfahrenen und an ihrem Zustandekommen zunächst interessierten Gemeinden ihr Scherflein bei. Alle beteiligten Gemeinden, St. Moritz, Celerina, Pontresina, Poschiavo und Brusio sicherten der Berninabahn unentgeltliche Abtretung des Gemeindebodens und kommunale Steuerbefreiung zu; die Gemeinden St. Moritz, Pontresina und Poschiavo haben zudem noch die Expropriation des Privatbodens auf ihrem Gebiete übernommen und zu gleichen Teilen denjenigen Teil der Expropriationskosten auf Gebiet der Gemeinde Brusio, der durch die Subvention jener Gemeinde im Betrage von 20000 Fr. nicht gedeckt worden ist.

Noch im Jahre 1905 konstituierte sich, vorläufig auf provisorischer Grundlage, die Berninabahn-Gesellschaft. Im Oktober des gleichen Jahres fand durch Vertreter derselben mit den Organen des Schweiz. Eisenbahndepartementes und der kantonalen Baudirektion eine Tracé-Begehung statt und wurde darauf das allgemeine Bauprojekt vom Schweiz. Eisenbahndepartement unter verschiedenen Vorbehalten genehmigt.

Im Frühjahr 1906 endlich, nach Bereinigung der allgemeinen Grundlagen und der anzuwendenden Normalien mit dem Schweiz. Eisenbahn-Departement, wurden der Gesellschafts-Vertrag für den Bau und den Betrieb der Berninabahn und gleichzeitig die Bauverträge à forfait mit den beiden Generalunternehmungen, der *Elektrizitäts-Gesellschaft Alioth* in Münchenstein und der *A.-G. Alb. Buss & Cie.* in Basel definitiv.

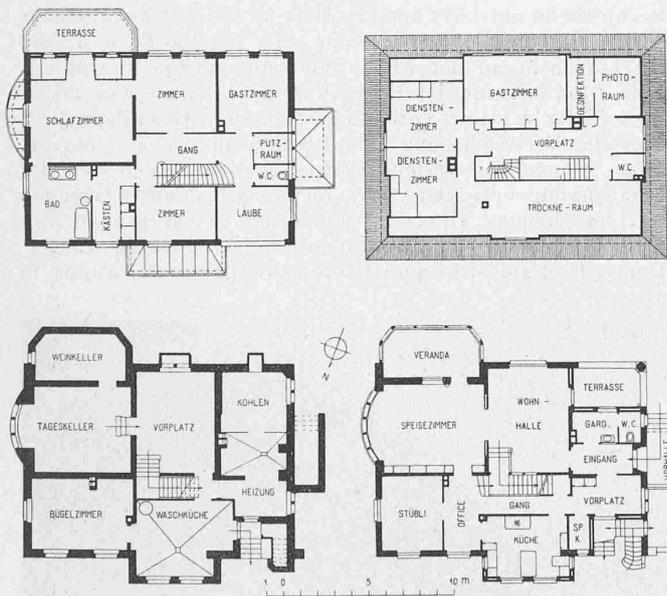


Abb. 1 bis 4. Grundrisse des Hauses Dr. Frischknecht. — 1 : 400.

Das damals zur Ausführung vorgesehene Projekt hatte eine gesamt Baulänge von rund 59,05 km, wovon 56,45 auf schweizerischen und 2,60 km auf italienischen Boden entfielen. Noch waren aber die Detailstudien bezüglich Linienführung nicht abgeschlossen; die vielen von den Gemeinden und Behörden einlaufenden Forderungen und Wünsche auf Aenderungen im Tracé veranlassten ausgedehnte weitere Studien. Die ausgeführte Berninabahn hat in der Folge ein wesentlich anderes Aussehen erhalten, als wie es auch nach dem zweiten genehmigten Bauprojekt vorgesehen war. (Forts. folgt.)

Wohnhaus Dr. Frischknecht bei St. Gallen.

Erbaut durch die Architekten *Pfleghard & Häfeli*, Zürich und St. Gallen.
(Mit Tafeln 21 und 22.)

Wie das im vorletzten Heft dargestellte Haus Zürcher in Teufen steht auch das Wohnhaus Dr. Frischknecht in ländlicher Umgebung, aber im Gegensatz zu jenem unbeeinflusst von der Nachbarschaft anderer Gebäude. Anlehnend an einen Tannenwald und eingesäumt von alten Eschen und Eichen schiebt sich am westlichen Rande des Sittertobels ein kleines, sonniges Plateau vor, das gegen Osten und Norden nach dem Tale steil abfällt und nur dem Hause mit seinem Garten Raum gewährt. Um den Eindruck der Umgebung nicht zu stören, wollte alles Aufstrebende, Hohe, Giebelige am Haus vermieden werden. Ein ruhiges, verhältnismässig niedriges

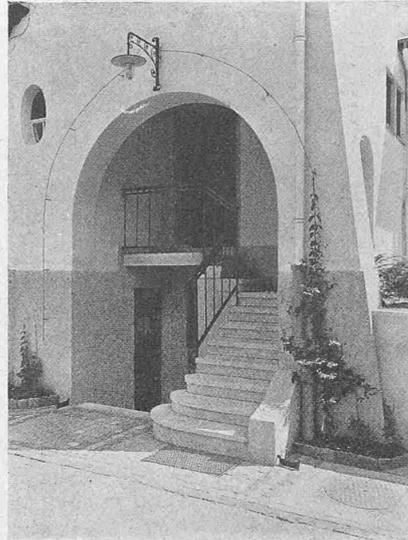


Abb. 6. Nordwestecke mit Nebeneingang.

Walmdach lässt das Gebäude breit hingelagert erscheinen, und auch seine Farben, im Wesentlichen weiss, braun und grün, tragen zu einem ruhigen, freundlichen Gesamtbilde bei. Mit Ausnahme der erkerartigen Ausbiegung der östlichen Fensterwand des Speisezimmers wurden Haustein-Gewände vermieden; an deren Stelle traten hölzerne, zur Befestigung der Fensterladen geeignete Geläufrahmen. Beim Hallenfenster und der südöstlichen Veranda kamen die typisch st. gallischen ausgeschnittenen Holzverkleidungen mit Zahnschnittverdachung zur Anwendung; überhaupt lehnt sich die Detaillierung an die in der Gegend anzutreffenden Motive an.

Die Grundrissbildung ist aus den Abbildungen 1 bis 4, die Höhenverhältnisse aus Abbildung 5 zu entnehmen. Als Nebeneingang dient der in der nordwestlichen Ecke angeordnete überwölbte Treppenaufgang, der gleichzeitig den Zugang zum tieferliegenden nördlichen Vorplatz und zu der Waschküche vermittelt (Abbildung 6). Die Ansichten der hauptsächlichsten Innenräume lassen wir in nächster Nummer folgen. (Schluss folgt.)

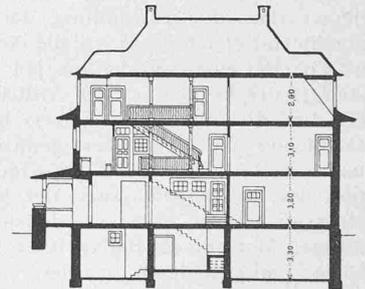


Abb. 5. Längsschnitt. — 1 : 400.

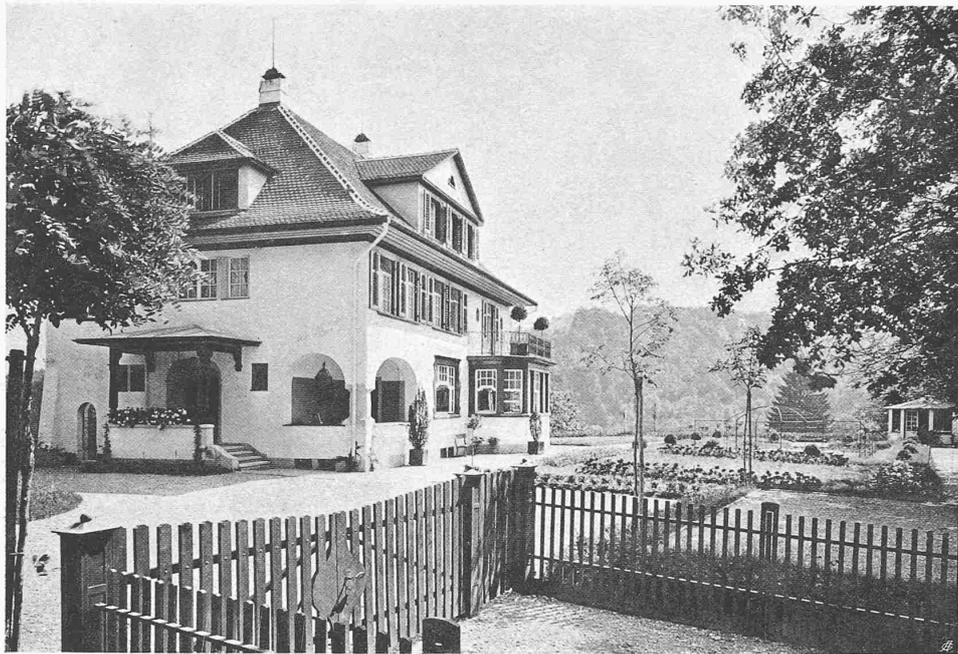
Automatisch bewegliche Wehrklappe.

Von Zivilingenieur *H. Oostinjer*, Stadskanaal, Holland.

Das hier behandelte bewegliche Wehr hat den folgenden Anforderungen zu entsprechen:

- Aufrechterhaltung einer Minimal-Stauhöhe h ;
- Vermeidung des Ueberschreitens einer zum voraus bestimmten Maximal-Stauhöhe x_1 .

Es sei durch die Abbildung 1 (Seite 79) dargestellt ein mit zwei Flügeln ausgestattetes Schiff-Wehr (als Schiff konstruierte Wehrklappe), der linke Flügel mit einer



WOHNHAUS DR. FRISCHKNECHT, IM SITTERTOBEI BEI ST. GALLEN

Erbaut durch die Arch. PFLEGHARD & HÄFELI, Zürich und St. Gallen



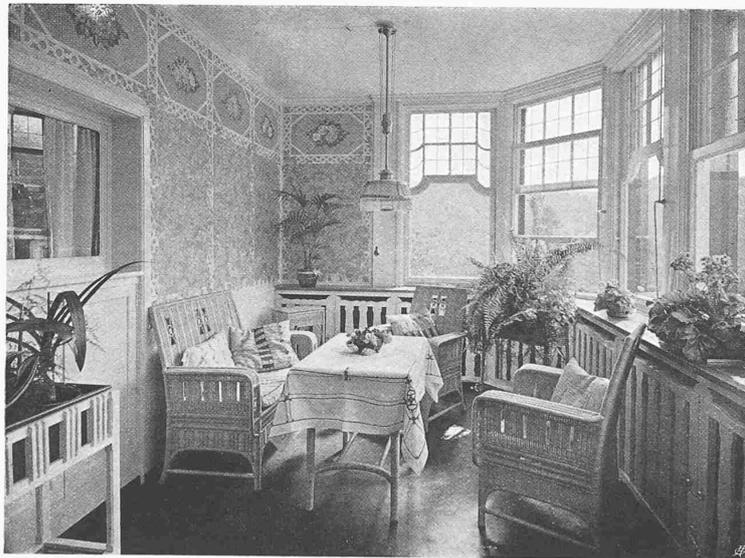
Gesamtbild von Südwesten

und offene Eck-Terrasse



WOHNHAUS DR. FRISCHKNECHT, IM SITTERTOBEL BEI ST. GALLEN

Erbaut durch die Arch. PFLEGHARD & HÄFELI, Zürich und St. Gallen



Haus und Garten von Südost

und südöstliche Veranda