Wohnhaus in Riehen bei Basel: Arch. Rud. Steiger, Zürich

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

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **91/92 (1928)**

Heft 5

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-42442

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Wohnhaus in Riehen bei Basel.

Arch. RUD. STEIGER, Zürich.

(Hierzu Tafeln 5 bis 8.)

Die Darstellung dieses originellen, äusserst wohnlichen Hauses, das wir hier zeigen, ist Peter Meyers Sammlung „Moderne Schweizer Wohnhäuser" entnommen, die er jüngst im Verlage Dr. H. Girsberger hat erscheinen lassen.[1]) Das Haus, dessen Verwirklichung vor vier Jahren gegen den Widerstand örtlicher Heimatschutzkreise noch eigentlich erstritten werden musste, bereitet seinen uns bekannten Bewohnern soviel Freude, dass man sagen darf, es habe sich im praktischen Gebrauch wohl bewährt. Zur Erläuterung lassen wir hier, gleichzeitig als Textprobe, die im Buche den Bildern beigefügten Angaben folgen.

[1]) Bei diesem Anlass sei auf Wunsch von Arch. Charles Zaeslin (Mülhausen, Elsass) mitgeteilt, dass die auf den Seiten 100 bis 103 jenes Buches gezeigte kleine Ferienhütte bei Prêles noch unter der frühern Firma der Arch. P. Artaria & K. Zaeslin entstanden ist.

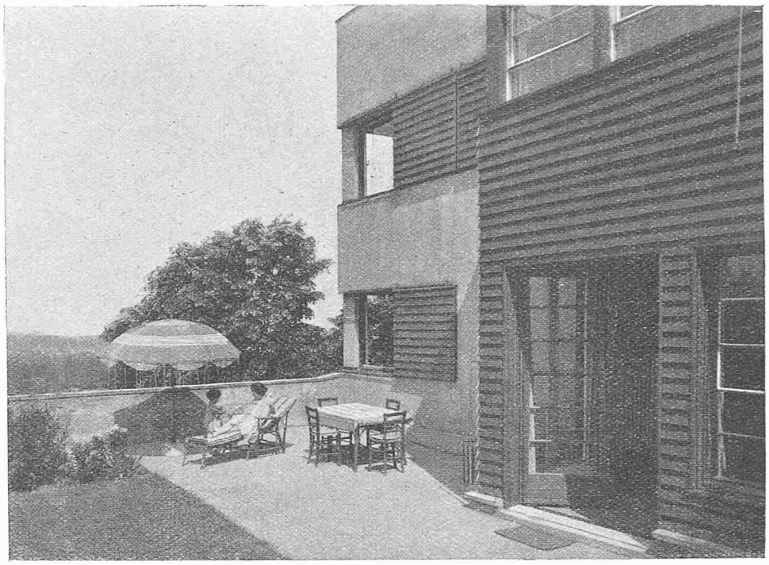


Abb. 6. Terrasse an der Südfront.

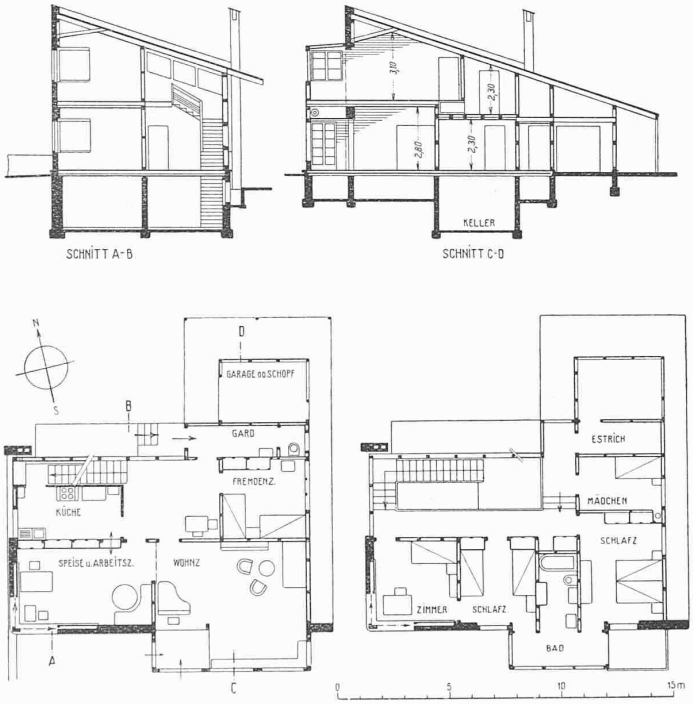


Abb. 2 bis 5. Grundrisse und Schnitte. — Masstab 1 : 300.

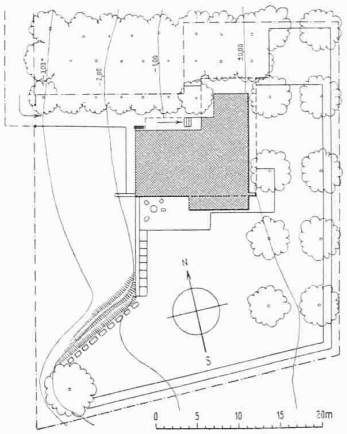


Abb. 1. Lageplan. — 1 : 800.

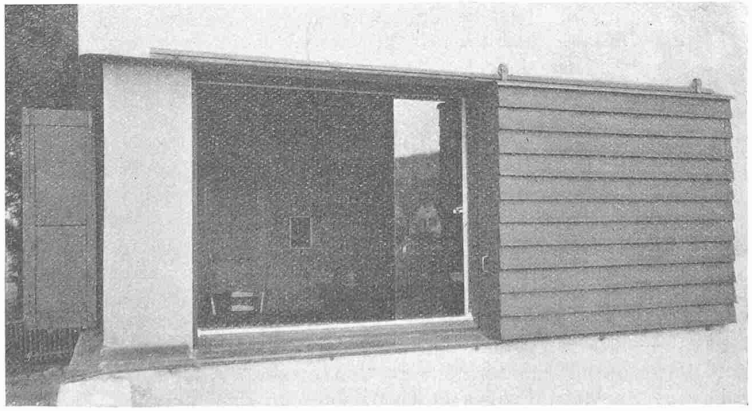


Abb. 7. Eckfenster mit Schiebefenster und Schiebladen.

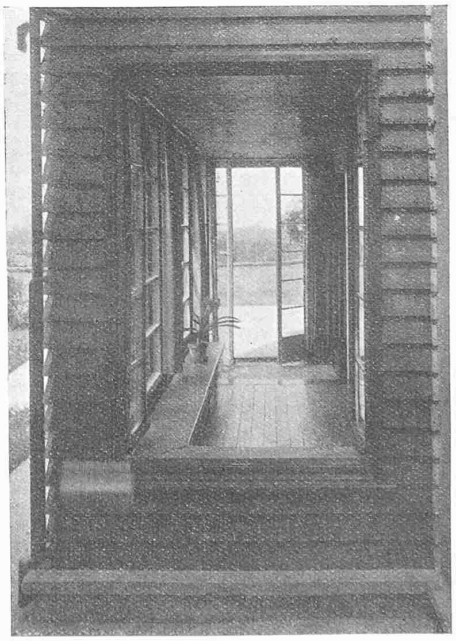
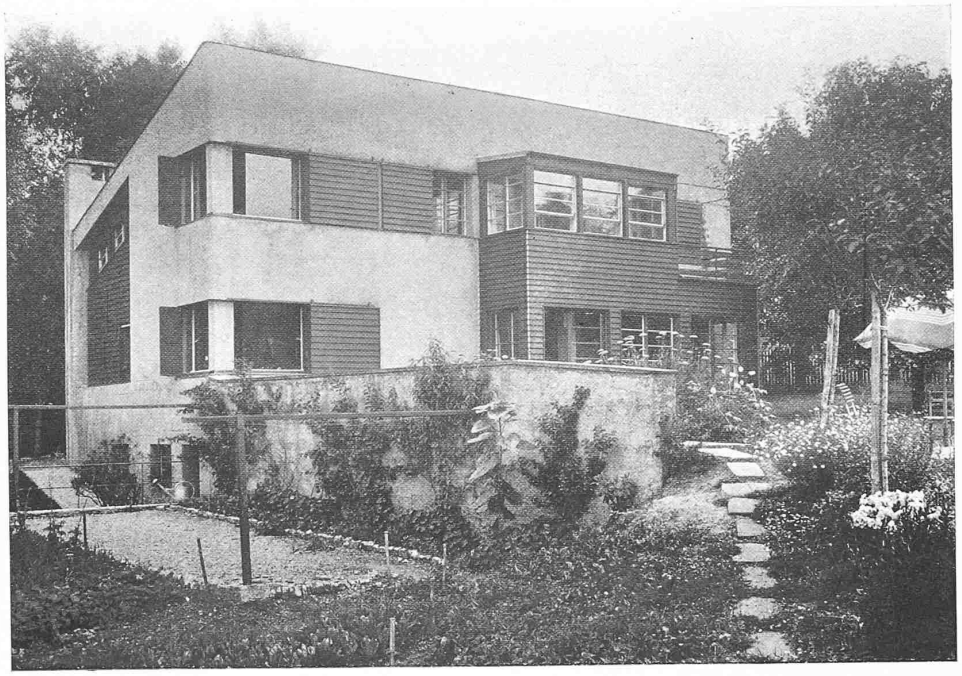
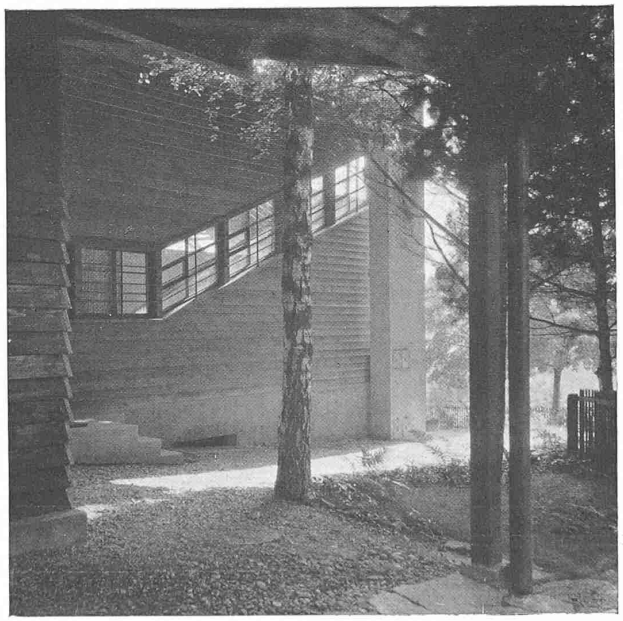


Abb. 8. Wohnzimmer-Vorbau.



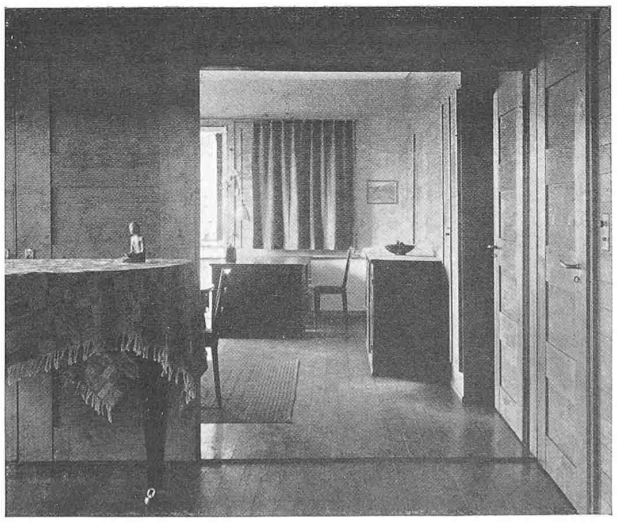
WOHNHAUS IN RIEHEN BEI BASEL
ARCH. RUD. STEIGER, ZÜRICH



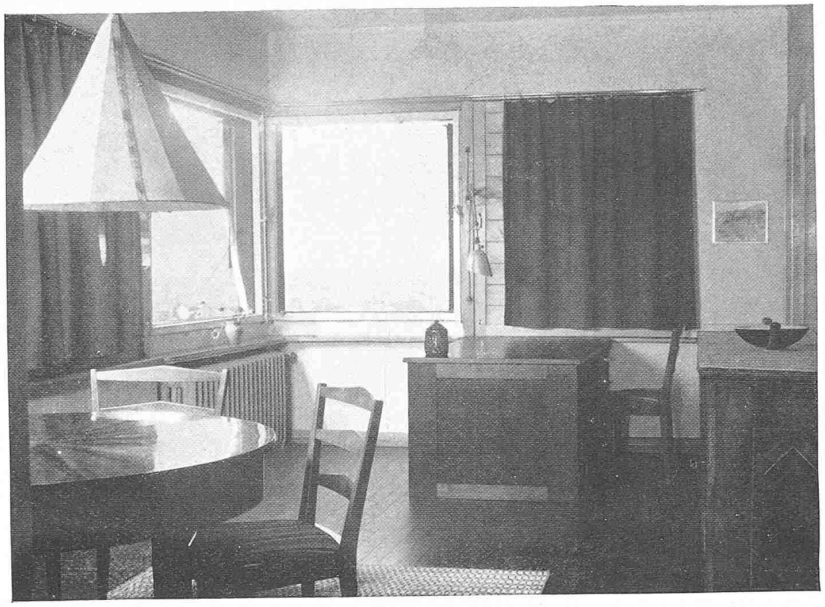
NORDWESTECKE DES HAUSES, MIT TREPPENFENSTERN
UND FREISTEHENDEM KAMIN

Aus: Peter Meyer „Moderne Schweizer Wohnhäuser". Verlag Dr. H. Girsberger, Zürich.

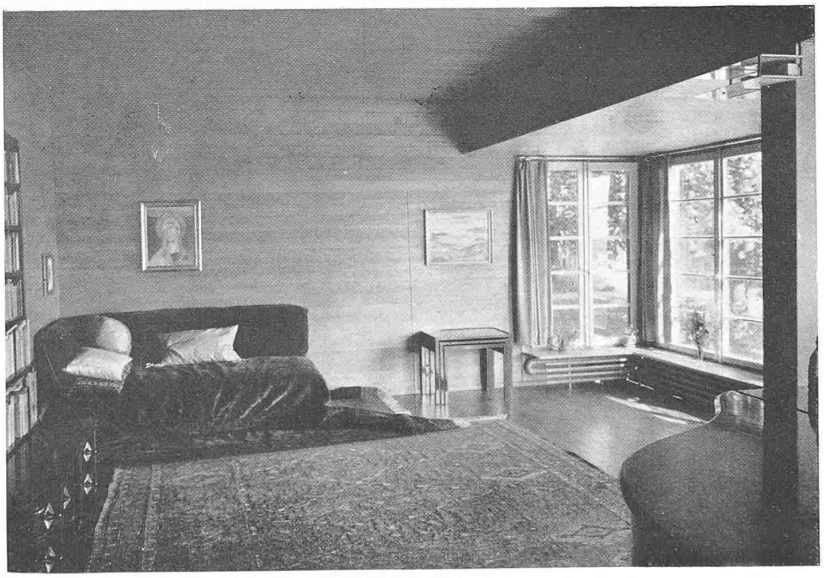
WOHNHAUS IN RIEHEN
WOHNZIMMER-VORBAU, GEGEN SÜDWESTEN



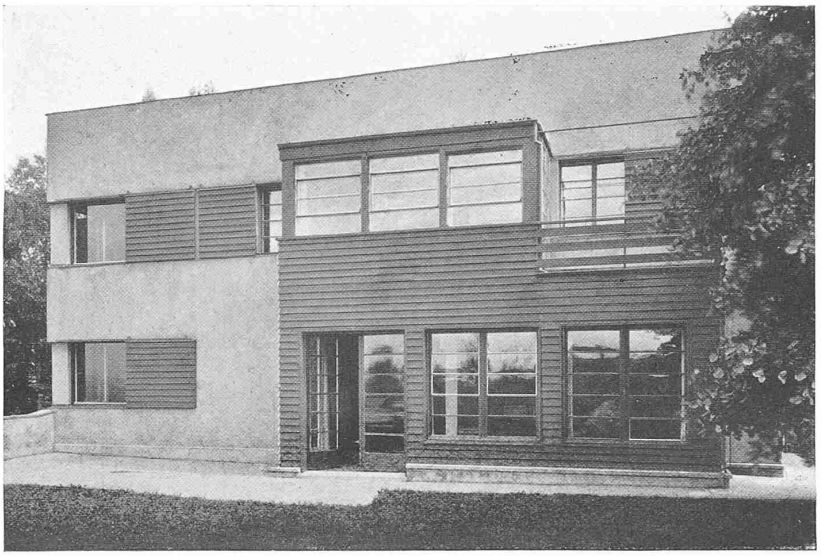
DURCHBLICK AUS DEM WOHNZIMMER



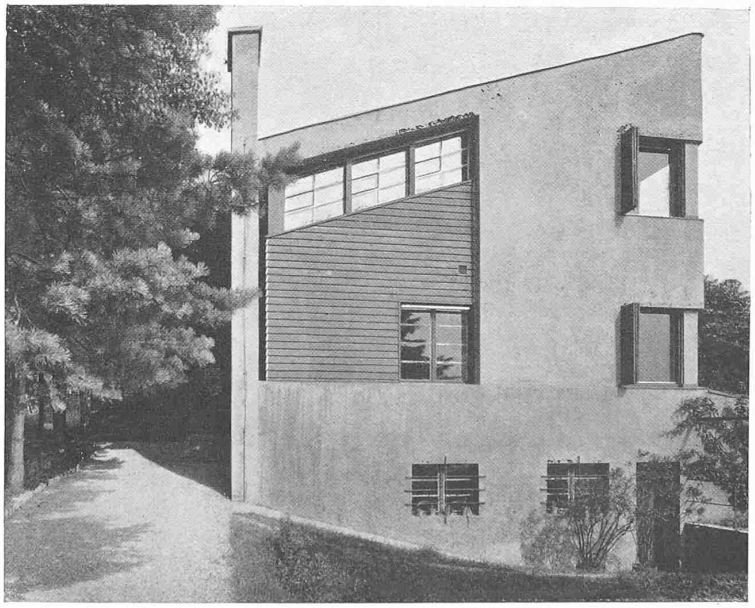
WOHNHAUS IN RIEHEN
SPEISE- UND ARBEITSZIMMER IM ERDGESCHOSS



DAS WOHNZIMMER, VOM SPEISEZIMMER AUS



WOHNHAUS IN RIEHEN BEI BASEL
ERBAUT 1924 VON ARCH. RUD. STEIGER, ZÜRICH
DIE SÜDFRONT



DIE WESTFRONT
AUS: PETER MEYER „MODERNE SCHWEIZER WOHNHÄUSER"
VERLAG DR. H. GIRSBERGER, ZÜRICH

Kunstdruck der A.-G. Jean Frey, Zürich

WOHNHAUS IN RIEHEN. ARCH. RUD. STEIGER, ZÜRICH.
Aus: Peter Meyer „Moderne Schweizer Wohnhäuser".

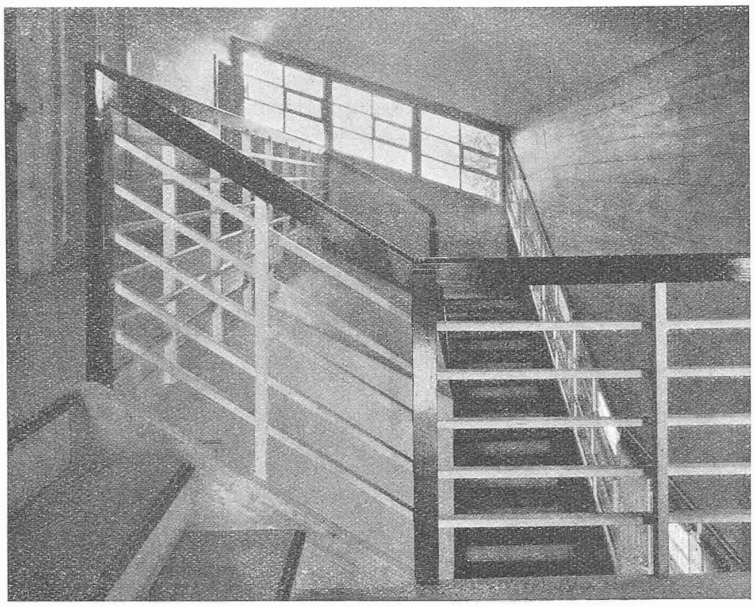


Abb. 9. Treppenhaus im Obergeschoss, gegen Westen gesehen.

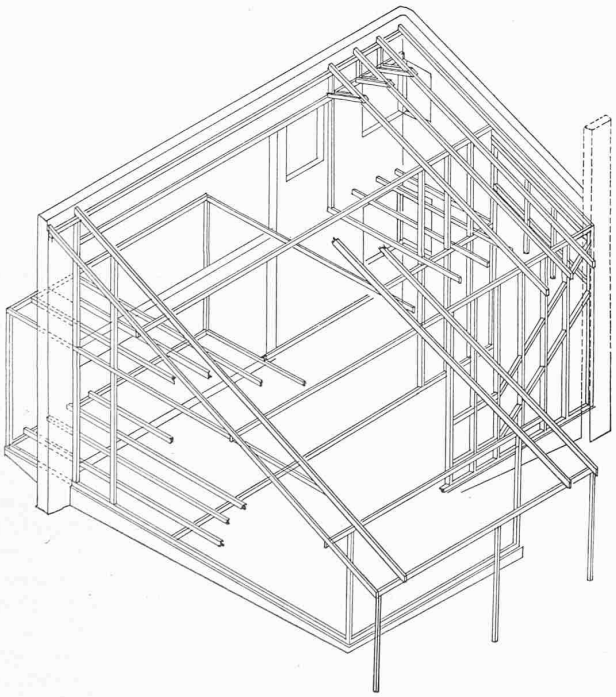


Abb. 10. Konstruktions-Schema.

Situation. Gegen Westen leicht geneigter Rand eines Plateau, auf der Nordseite kleiner Wald, östlich junge Linden-Allee, gegen Süden und Westen freie Fernsicht auf die Rheinebene.

Konstruktion. Aus Sparsamkeitsgründen auf der Nord- und Ostseite beidseitig verschaltes Holzriegelwerk. Auf der sehr dem Wetter ausgesetzten Süd- und Westseite Eisenbeton und Mauerwerk; Decken, Zwischenwände, Pultdach (Neigung 1 : 3) in Holzkonstruktion, das Mauerwerk mit Blech abgedeckt (Konstruktions-Schema Abb. 10). Die beidseitigen Schalungen der Zwischenwände gebeizt und gewachst, der Putz des Mauerwerkes mit Leimfarbe gestrichen. Gemauerte Küche, freistehendes Schoferkamin der Zentralheizung (geringe Versicherungsprämie). Als Eckfenster seitlich gleitende Spiegelglasscheiben, durch feste Rahmen in jeder Stellung anpressbar. Aeussere, vor der Fassade gleitende Schiebeläden (bequeme Bedienung bei Wind). Treppe mit Gummibelag; Zimmerhöhen je nach Bedeutung der Räume abgestuft von 3,05 m (Schlafzimmer) bis 2,10 m (Garderobe). Umbauter Raum 960 m³. Kubikmeterpreis (inklusive Architektenhonorar) 56 Fr. Erbaut 1924.

Neuere 2000 PS Turbinen-Lokomotive, Bauart Ljungström.

In einem Ueberblick über die Bestrebungen zur Verwendung der Dampfturbine als Lokomitiv-Antrieb, erschienen in dieser Zeitschrift, wurde u. a. eine Ljungström-Turbinen-Lokomotive als im Bau erwähnt [1]). Diese Lokomotive, gebaut von der Firma Beyer, Peacock & Co., Ltd., Manchester, steht nun bereits seit mehreren Monaten im regulären Dienste der London Midland and Scottish Railway. Ueber ihre Konstruktion sowie über die gesammelten Betriebserfahrungen berichtet „Engineering" vom 16. und 23. Dez. 1927. Gegenüber der in Band 82 der „S. B. Z.", S. 301/302 (8. Dez. 1923) beschriebenen schwedischen Ausführung weist die Maschine eine Anzahl von Aenderungen auf. Ihr totales Dienstgewicht einschl. Tender beträgt rd. 145,9 t, worin ein Kohlenvorrat von 6,1 t und ein Wasservorrat von 8,85 m³ enthalten sind. Für die Adhäsion stehen rd. 55 t zur Verfügung, sodass mit der Annahme eines Adhäsionskoeffizienten von rund $^1/_3$ die Maschine offenbar in der Lage ist, eine Zugkraft von 18 300 kg zu entwickeln. Im Mai 1927 wurde auf einer Fahrt zwischen Derby und Bedford eine Zugkraft von 10 t registriert, das Gesamtgewicht hinter der Lokomotive betrug dabei über 406 t. Im regulären Express-Dienst zwischen Manchester und Derby benötigt diese Turbinen-Lokomotive, im Gegensatz zu den gewöhnlichen Typen, auch für die grosse Steigung zwischen Manchester und Peak Forest keine Hilfsmaschine.

Der Belpaire-Kessel ist für eine normale Dampfspannung von 21 at Ueberdruck berechnet. Die totale Heizfläche beträgt 149,5 m², wovon 136,6 m² auf die Heizrohre und 12,9 m² auf die Feuerbüchse entfallen. Die Rostfläche misst 2,77 m². Die Ueberhitzerfläche von 59 m² ermöglicht eine Ueberhitzung um rd. 83° C. Die Verbrennungsluft wird wieder durch einen rotierenden Ljungström-Vorwärmer (Drehzahl etwa 6 Uml/min) gepresst und auch das Speisewasser durch Stopfbüchsen-, Bremsen- und Speisepumpen-Abdampf in zwei Stufen vorgewärmt.

Die Hauptturbine, die mit dem Kondensator auf dem Tender angeordnet ist, hat gegenüber der Erstausführungen einige Aenderungen erfahren. Sie besitzt nur noch ein einziges einfaches Aktionsrad und 19 Reaktionsstufen in reiner Konus-Anordnung. Die in der ursprünglichen Turbinen-Lokomotive von Ljungström verwendete Doppelbeschaufelung der letzten Stufe (innerer und äusserer Schaufelring) mit totaler Umkehrung des Dampfstromes ist weggefallen. Die Σu^2 der jetzigen Turbine dürfte trotzdem höher sein, da die ältere Ausführung nur 16 Reaktionsstufen besass und mit 9200 Uml/min lief, während nun mit 10500 Uml/min gefahren wird. Konstruktive Gründe zwingen allerdings auch hier, den Abdampf nach dem Verlassen des letzten Rades um 180° umzulenken.

Die Anordnung und Konstruktion des Kondensators, wie sie durch ältere Veröffentlichungen bekannt wurden, sind in den wesentlichen Punkten unverändert beibehalten. Es wurden im Betriebe Vacua bis 700 mm Hg (Bar. 760 mm) erreicht, das Mittel war jedoch rd. 640 mm und fiel unter ungünstigen Umständen auf 380 mm.

Eine wesentliche Veränderung hat auch das Hauptübertragungsgetriebe erfahren. Ljungströms kühne Lösung der Umsteuerbarkeit durch Verwendung eines in zwei entgegengesetzten Richtungen spiralig geschnittenen Zahnrades, die auch eine Verschiebbarkeit des grossen Haupt-Triebrades verlangte [2]), hat hier separaten Triebrädern für Vorwärts- und Rückwärtsgang Platz gemacht. Für Umschaltzwecke ist nur noch eine Verschiebung der ersten Zwischengetriebe erforderlich. Die Manövrierfähigkeit hat sich im praktischen Betriebe als mindestens ebenbürtig jener der gewöhnlichen Maschinen erwiesen. Die Massnahmen zur Sicherung genügender

[1]) „S. B. Z." Bd. 87, 9. Jan. 1926, S. 22, Abb. 5.
[2]) Siehe „Engineering" vom 4. August 1922, Seite 131.