

Zeitschrift:	Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber:	Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band:	57/58 (1911)
Heft:	16
Artikel:	Das Haus Müller-Renner: Architekten Rittmeyer & Furrer, Winterthur
Autor:	[s.n.]
DOI:	https://doi.org/10.5169/seals-82604

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 20.02.2026

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

die für Personen- und Güterwagen identisch ausgeführten Drehgestelle besitzen 2500 mm Radstand und 1150 mm Raddurchmesser (Abbildung 16). Die Federung zwischen den Drehgestellrahmen und den Achsen ist doppelt. Jeder Rahmen besteht aus zwei gepressten Eisenblechschilde, die durch zwei Kopfstücke und zwei Schemelträger aus Profileisen miteinander verbunden sind; diese tragen in der Mitte eine Kugelpfanne und an beiden Seiten eine Gleit-

Die elektrische Bahn Martigny-Orsières.

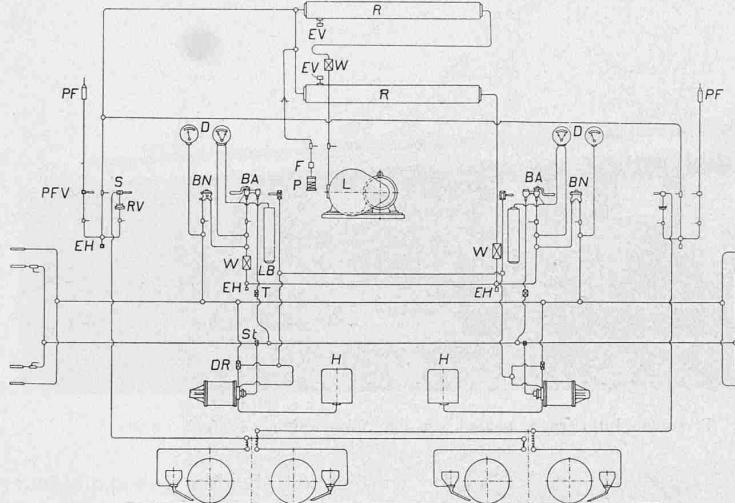


Abb. 17. Schema der Druckluftleitungen eines Motorwagens.

LEGENDE: *L* Luftpumpe; *R* Reservoirs; *EH* Entwässerungshahn; *PFV* Pfeifen-Ventil; *PF* Pfeife; *RV* Reduktions-Ventil; *S* Sand-Ventil; *F* Filter; *P* Pumpen-Regulator; *W* Wasser-Absonderer; *BA* Brems-Ventil der autom. Bremse, daneben Entlüftung; *BN* Brems-Ventil der nicht-autom. Bremse; *D* Doppel-Manometer; *T* Tropfbecher; *S* Staubsauger; *DR* Doppel-Rückschlag-Ventil; *H* Hülfbehälter; *LB* Luftbehälter zum *BA*; *EV* Einlass-Ventil.

platte. Die Kisten der Wagen, aus Eichen- und Pitchpineholz, ruhen auf Profileisenrahmen, die sich mittels Drehzapfen und Gleitlagern auf den Drehgestellen abstützen. Zug- und Stossvorrichtungen, Uebergangsbrücken, Brems-schlauchkupplungen usw. entsprechen den Normalien der Schweizerischen Bundesbahnen.

Als Bremsen sind die automatische und die nichtautomatische Westinghousebremse vorhanden, außerdem die Handspindelbremse. Jedes Drehgestell besitzt acht Bremsklötze. Bemerkenswert ist, dass der Raum zwischen den Drehgestellen der Motorwagen von Bremsgestängen vollkommen freigehalten wurde, um diesen Platz vollständig für die elektrische Ausrüstung zu reservieren. Zu diesem

Plattform aus beide Drehgestelle gebremst werden. Die Handbremse jedes Führerstandes bremst nur das benachbarte Drehgestell ab. Die Luftbehälter für die Westinghouse-Bremse sind als Röhren ausgebildet, liegen auf dem Wagnedach und dienen gleichzeitig als Träger für die Stromabnehmer. Ausser den Bremsen werden auch noch die vier Sandstreuer eines jeden Drehgestells und die Signalpfeifen der Motorwagen pneumatisch betätigt (Abbildung 17).

Die Personen-Motorwagen enthalten je zwei geschlossene Führerstände, zwei offene Einstiegperrons, ein Abteil II. Klasse mit 8 Plätzen, ein Gepäckabteil mit den üblichen Einrichtungen für den Postdienst und mit Klappsitzen und je ein Abteil Raucher und Nichtraucher III. Klasse mit zusammen 32 Sitzplätzen. Von den Personen-Anhängewagen sind zwei vierachsig und, was Drehgestelle und innere Einteilung betrifft, abgesehen von den Führerständen, die durch offene Plattformen ersetzt sind, identisch mit den Motorwagen. Der dritte Anhängewagen ist als Zweiachser ausgebildet. Ausnahmsweise sollen auch die Güter-Motorwagen für Personenbeförderung dienen. Sie enthalten daher ausser dem Güterraum, der 10 / Ladegewicht aufnehmen kann und für den Postdienst eingerichtet ist, den beiden Führerständen und den Einstiegperrons auch noch zwei Coupés III. Klasse mit zusammen 16 Sitzplätzen. Drehgestelle, Bremsen usw. entsprechen jenen der Personen-Motorwagen. Die innere Ausstattung sämtlicher für den Personentransport bestimmter Wagen entspricht derjenigen der Schweizerischen Bundesbahnen; die Fenster bestehen aus rahmenlosem Spiegelglas und sind durch Doppelscheeren ausbalanziert. Lieferantin des Rollmaterials war die „Schweiz. Waggonfabrik Schlieren A.G.“.

(Schluss folgt.)

Das Haus Müller-Renner.

Architekten *Rittmeyer & Furrer*, Winterthur.

(Mit Tafeln 45 bis 48 und Abbildungen 2 bis 4).

III

Im letzten Heft hatten wir mit dem Lageplan die Bilder von Haus und Garten gebracht, heute mögen mit den Grundrissen und dem Schnitt die Innenansichten unsere Darstellung vervollständigen. Wie der Garten, so zeigt auch der Grundriss des Hauses in seiner Hauptform eine symmetrische Ausbildung. Durch einsichtsvolles Entgegenkommen der Winterthurer Baubehörde wurde die Parallel-

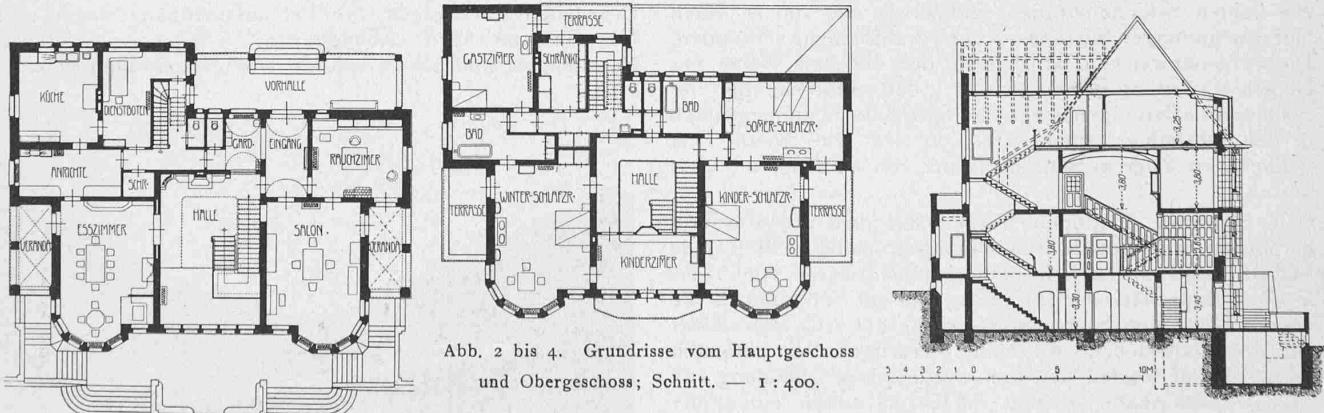


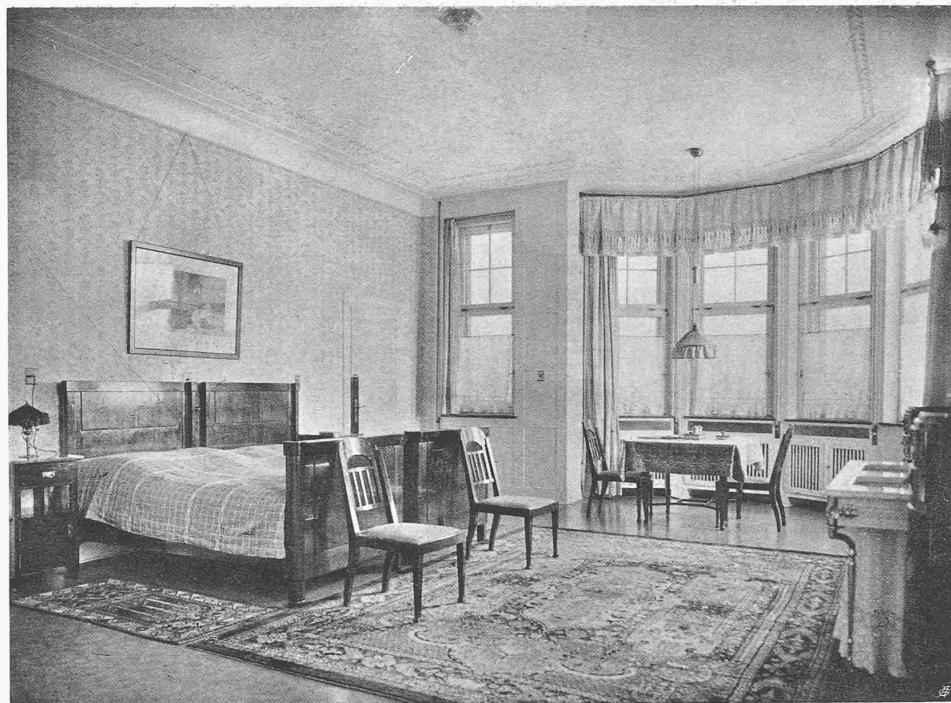
Abb. 2 bis 4. Grundrisse vom Hauptgeschoß und Obergeschoß; Schnitt. — 1:400.

Zweck wurden an den beiden Enden der Rahmen jedes Motorwagens, ausserhalb der Drehgestelle, zwei getrennte Bremshebelsysteme disponiert, von denen jedes durch einen eigenen 10-zölligen Bremszylinder betätigt wird und auf die Bremsklötze des zugehörigen Drehgestells wirkt. Beide Zylinder sind durch Leitungen verbunden, sodass von jeder

stellung des Hauses zu der 120 m weit entfernten, das Grundstück an seiner untern Schmalseite begrenzenden Friedhofstrasse, und dadurch die der ganzen Bauanlage zu Grunde liegende Axenbeziehung von Haus und Garten ermöglicht (Abbildung 1 auf Seite 208). Die gekrümmte Baulinie der nördlichen Ryckenberstrasse wurde durch die



DAS HAUS MÜLLER-RENNER IN WINTERTHUR
ARCHITEKTEN RITTMAYER & FURRER, WINTERTHUR



HAUS MÜLLER-RENNER, ERBAUT VON RITTMAYER & FURRER, ARCHITEKTEN, WINTERTHUR



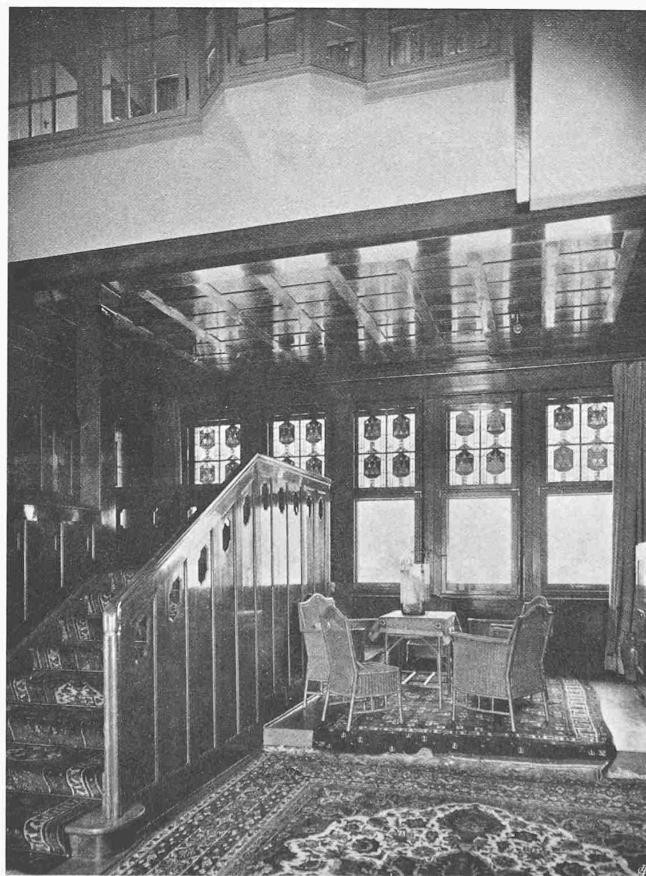
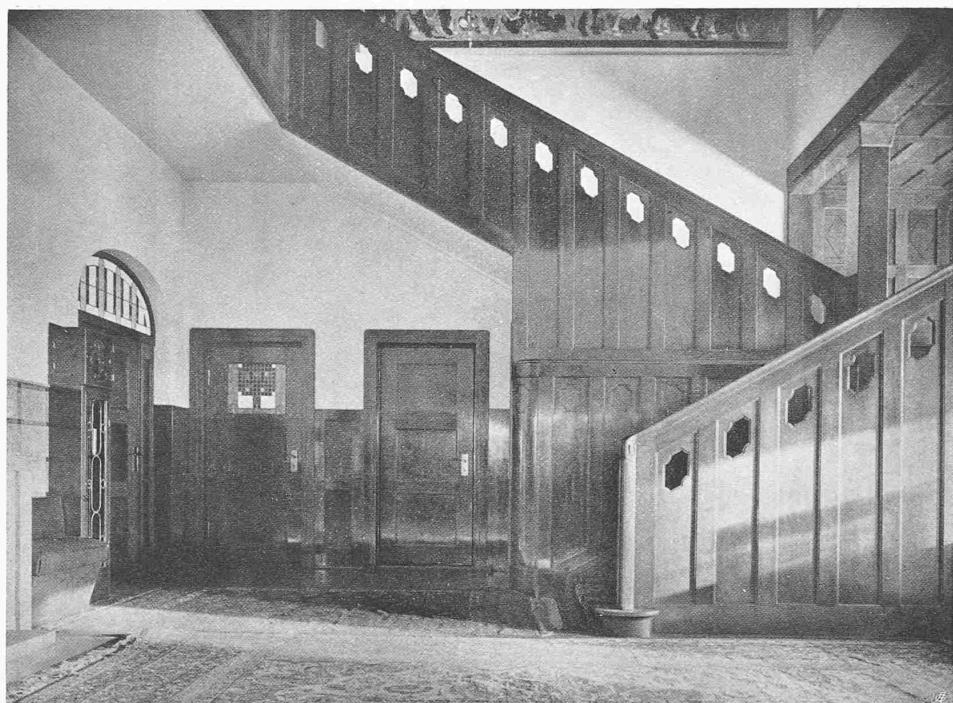
Oben Winter-Schlafzimmer

Unten Esszimmer



Oben Winter-Schlafzimmer

Unten Rauchzimmer



DIE HALLE IM HAUSE MÜLLER-RENNER IN WINTERTHUR

abgesetzte Rückfront des Hauses berücksichtigt. Es war den Architekten eine angenehme Aufgabe, die Wünsche des Bauherrn durch möglichst zweckmässige und einfach würdige Gestaltung des Hauses zu erfüllen. Weiträumige, von möglichst viel Licht und Sonne durchflutete Zimmer, angeordnet nach den Lebensgewohnheiten der Familie, Einrichtung der für das körperliche Wohlbefinden so wertvollen modernen hygienischen Installationen, feuersichere, schalldämpfende Konstruktionen, Gelegenheit für reichlichen Blumenschmuck und Pflanzenüberwinterung, das waren einige der wesentlichsten Programmfpunkte. Klugerweise wurde der Garten mit Terrassen, Teich- und Nebenanlagen zuerst angelegt, sodass nach Vollendung des Hauses die ganze Anlage schon einen fertigen Eindruck mache. Die von jeder Kleinlichkeit freie Art des Bauenden, sowie die tüchtigen Leistungen einer Anzahl mit der Ausführung betrauter Firmen erleichterten den Architekten die Verwirklichung ihrer Pläne

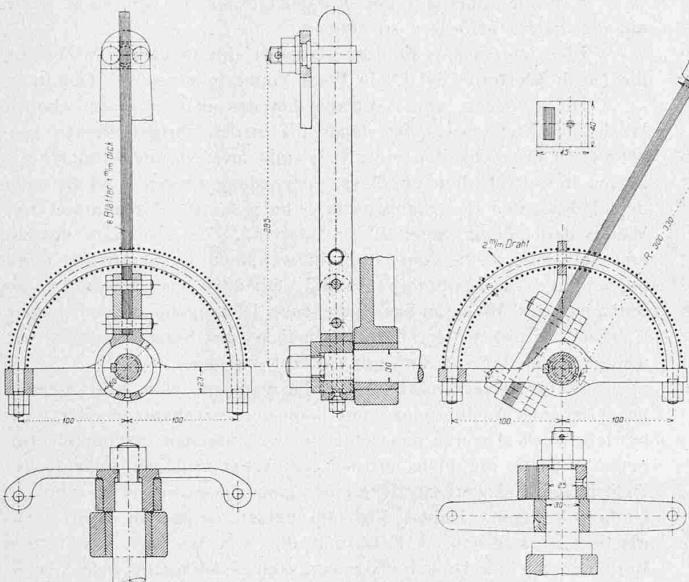


Abbildung 1.

Masstab 1:6.

Abbildung 2.

meister Theil. Die Zwischendecken sind in armiertem Beton mit Sandschüttung und Terranova-Ueberzug ausgeführt.

Bei der Planbearbeitung wirkte mit Herr J. Wildermuth, die Bauführung besorgte Herr Merkelbach. Die Baukosten stellten sich auf etwa 48 Fr. gerechnet vom Kellerboden bis Kehlgebäck für das Haus ausschliesslich Stützmauern. Das Haus wurde bezogen im Monat Juni 1908.

Verbesserter Antrieb des Geschwindigkeitsmessers System Klose.

Von E. Egger, Ingenieur der S. B. B. in Zürich.

In Bd. XXIX, No. 17 der „Schweiz. Bauzeitung“ ist die Anbringung des Geschwindigkeitsmessers Klose an den Lokomotiven der ehemaligen Nordostbahn beschrieben worden. Dabei wurden im Besonderen die Bedingungen

erörtert, denen die Antriebvorrichtungen zu genügen haben, um ein befriedigendes Arbeiten des Apparates d. h. ein deutliches Anzeigen und Aufzeichnen der Fahrgeschwindigkeit zu erreichen. Als Neuerung ist damals für eine Anzahl von Lokomotiv-Serien eine federnde Kurbel zur Anwendung gelangt, welche die Schläge und Stöße vom Triebwerk her aufzunehmen, auszugleichen und von der Uebertragung auf den Apparat fern zu halten hat. Diese Kurbel bestand ursprünglich aus 4 bis 5 Federblättern von $1\frac{1}{2}$ bis 2 mm Dicke. Damals wurde erwähnt, dass bei niedrigen Geschwindigkeiten noch etwelche Schattierungen im Diagramm auftreten, dass aber die Wirkung der Kurbel umso besser ausfalle, je kleiner die Blattdicke unter entsprechender Vermehrung der Blattzahl gewählt werde. In der Folge ist dann eine Kurbel mit 8 Blättern von 1 mm Dicke zur Anwendung gelangt.

Mit der Indienststellung der neuen, stärkeren Lokomotiven der S. B. B. sind die Lokomotiven der ehemaligen N. O. B. in ihrer Verwendung naturgemäß etwas zurückgesetzt worden. Der Schnellzugsdienst ging zum grössten Teil an die neuen Lokomotiven über, während den älteren mehr nur die Führung von Personen-, Lokal- und gemischten Zügen zufiel. Dies betraf besonders die mit obigem Antrieb ausgerüsteten Lokomotiven der Serien A $\frac{2}{4}$, B $\frac{2}{3}$, B $\frac{3}{4}$ (alt) und Eb $\frac{2}{3}$. Die vorgenannte Unvollkommenheit im Diagramm bei niedrigen Geschwindigkeiten

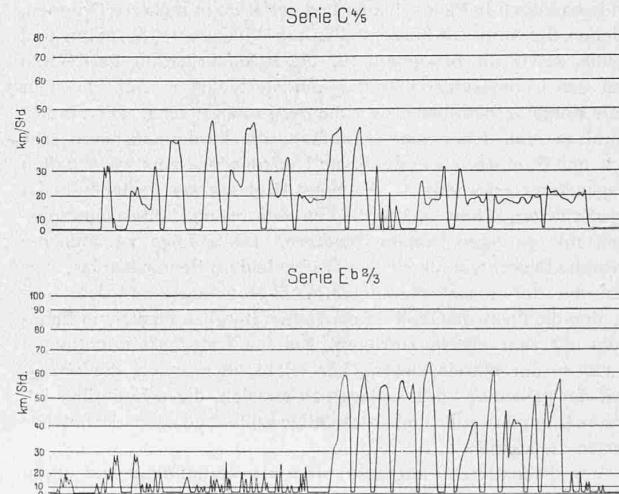


Abb. 3 und 4. Mit dem verbesserten Klose-Geschwindigkeitsmesser-Antrieb aufgenommene Diagramme.