

Ein Atelier-Haus in Uetikon: Dipl. Arch. Hans Suter, Uetikon

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

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **109/110 (1937)**

Heft 4: **Internationales Flugmeeting Zürich-Dübendorf, 23. Juli bis 1. August**

PDF erstellt am: **18.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-49090>

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 Atelier-Haus in Uetikon am Zürichsee

Dipl. Arch. HANS SUTER, Uetikon

Das Bauprogramm umfasste eine Erdgeschoss-Wohnung mit Atelier und Garage für einen Kunstmaler und eine Obergeschoss-Wohnung für dessen Eltern. Der Bauplatz liegt auf dem ausichtsreichen, steilen Terrassenrand, der von der nahen Kirche nach Nordwesten leicht abfällt. Das Haus wendet sich mit seinen Wohnräumen nach dem See. Da der Hang steil ist, wurde das Atelier vorgeschoben, um mit dem so entstehenden, gedeckten Sitzplatz dem Erdgeschoss-Wohnraum eine Erweiterung nach Aussen, und dem Ausblick, zusammen mit den niedrigen Fensterbrüstungen und davorgelegten Blumenbeeten, den nötigen Vordergrund zu geben. Im gleichen Sinn wirkt die Terrasse über dem Atelier für das Obergeschoss. Auch konnte durch das Vorschieben des Atelier eine weitgehende Aussprengung des Nagelfluhfelsens für die Kellerräume vermieden werden. Aeusserlich ergab sich durch die Verschiebung der beiden Baukörper eine bildhafte Verklammerung und ein bewusstes Anschmiegen des Hauses an den Hang.

Der äussere Verputz ist ohne Anstrich naturfarben gelassen. Holzfenster und Dachgesimse sind in gebrochenem Weiss, die Fensterläden in Rostbraun, Haustüre und weitere Eisenteile in Blaugrau gestrichen. Die Baukosten betrugen (1933) 65 Fr./m².

Abb. 2 (oben). Südensicht
Abb. 3 (unten). Atelier

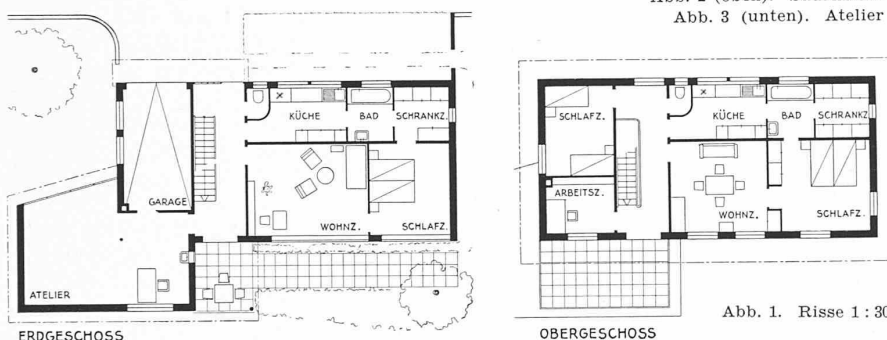
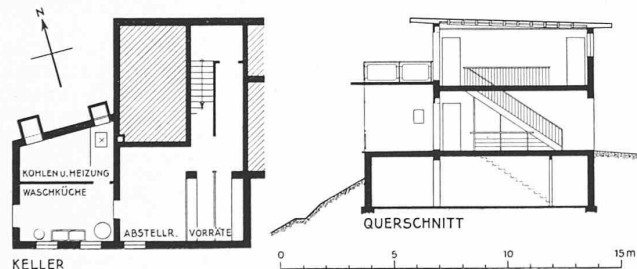


Abb. 1. Risse 1:300



Der Bürgenstock-Hammetschwand-Aufzug

umgebaut durch SCHINDLER & CIE. A. G. Luzern

Von der steil abfallenden Hammetschwand auf 1132 m ü. M., dem höchsten Punkte des Bürgenstockes, hat man eine unvergleichliche Rundschau auf die Einbuchtungen des Vierwaldstättersees und auf das Gebirge. Dieser Aussichtspunkt wurde im Jahre 1905 durch einen kunstvoll angelegten, in den Fels gesprengten Fussweg und einen 160 m hohen Aufzug, dessen Lichter abends über den See leuchten, zugänglich gemacht.

Da der Aufzug dem von Jahr zu Jahr zunehmenden Stossverkehr nicht mehr gewachsen war, wurde er im Frühjahr 1936 von der Firma Schindler & Cie. A.-G. in Luzern völlig umgebaut, wobei sowohl Förderlast als auch Fahrgeschwindigkeit erheblich erhöht wurden. Dies erforderte auch eine Verstärkung des Stahlturmes infolge der auftretenden grösseren Stützdrücke und zusätzlichen Beanspruchungen beim Abfangen der Kabine. Durch elektrisches Einschweissen einer Quervertraverse in jedes Feld auf dem halben Umfang des Turmes wurde die Knickbeanspruchung der felsseitigen Stützen auf einfache Weise auf den vierten Teil reduziert (siehe Abbildungen 1, 2 und 3). Der Turm hat einen Grundriss von 1,96 × 1,9 m, der den Einbau einer mit Leichtmetall-Wänden ausgerüsteten Kabine für zehn bis zwölf Personen gestattete.

Bei einer Förderhöhe von 160 m und einer Fahrgeschwindigkeit von 2,7 m/s ist die neue Anlage z. Zt. der höchste und schnellste öffentliche Personenaufzug Europas; die Fahrzeit vom Felsenweg bis zur Höhe der Hammetschwand beträgt knapp eine Minute. Die Stahlführungsschienen mit verstärktem Laufsteg, die die alten Holzplattenführungen ersetzt haben, gewährleisten ein vollkommen ruhiges und sicheres Gleiten der Kabine, sodass die grosse Fahrgeschwindigkeit kaum empfunden wird. Ein sanftes Anfahren und Anhalten an den Endstellen wird durch ein spielfreies Gleiten der Kabine in den neuen Führungen erreicht.

Das Ingangsetzen des Aufzuges erfolgt vollautomatisch, d. h. der Fahrstuhl setzt sich in Bewegung, sobald die Schacht- und Kabinentüre geschlossen und vermittelst eines Steckschlüssels durch den Liftführer von der Kabine aus verriegelt und die Entriegelungskurve an der Kabine von der Entriegelungsrolle des Schlosses an der Schachttüre abgehoben ist. Solange dies



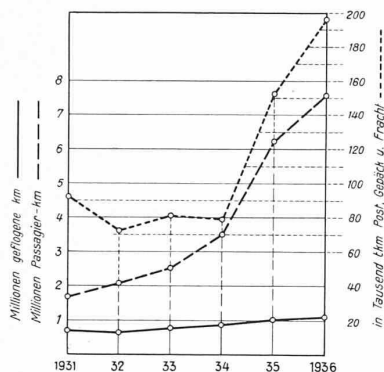


Abb. 10. Verkehrsentwicklung der Swissair an Reisenden, Gepäck, Fracht und Post



Abb. 4. Rückseite, rechts das Atelier des Hauses D. in Uetikon. — Arch. H. SUTER
Abb. 5 (unten links). Treppenhaus
Abb. 6 (unten rechts). Südfront

so wurden im Juni d. J. auf 797 fahrplanmässigen Kurven des Flugplatzes Dübendorf 3682 zahlende Reisende befördert, das sind rund 56% mehr als im Juni 1936.

Im Jahre 1932 war die Swissair die erste Luftverkehrsunternehmung Europas, die mit den amerikanischen «Lockheed-Orion»-Maschinen (Abb. 5) den eigentlichen Schnellverkehr eröffnete. Damit erhöhte sich mit einem Schlag die damalige Durchschnittsgeschwindigkeit von 160 auf 260 km/h, sodass Zürich-Wien in 2 h 40 min befliegen werden konnte, gegenüber 5 h bis dahin; das war eine Pioniertat der Swissair. Mit der Steigerung der Geschwindigkeit ging Hand in Hand die Verbesserung der Regelmässigkeit und Pünktlichkeit, durch Einführung des Blindfluges in grossen Höhen (3000 bis 4000 m), sodass heute bei der Swissair eine Regelmässigkeit von 98% zu den normalen Ergebnissen gehört. Es gab schon Sturmtage über dem Kanal, an denen die Flugzeuge der Swissair die einzige ungestörte Verbindung Englands mit dem Kontinent bildeten; in Croydon (London) sind unsere Flugkapitäne rühmlich bekannt für ihre pünktlichen und auch örtlich exakten Blindlandungen bei Nebel und Schlechtwetter. Die grossen Douglas DC 2 (Abb. 7) und neuestens die 21-plätzig DC 3-Maschinen (Abb. 9) ermöglichen auch einen durchgehenden Winterdienst Zürich-Basel-London, bei dem die mittlere Platzausnutzung rd. 75% erreicht. Bemerkenswert ist auch die 1936 in Dienst gestellte und mit Dieselmotoren ausgestattete Junkers-Maschine Ju 86 (Abb. 8). Im Nacht-Postverkehr befliegt die Swissair z. Zt. die Strecke Basel-Frankfurt. Interessant mag noch sein, dass z. B. die Strecke Basel-London (725 km, ungefähr SO-NW) aufenthaltslos, aber bei Gegenwind von rd. 30 m/sec aus W, in 3 h 30 min durchfliegen wird, während der Rückflug bei gleichem Wind nur 2 h 30 min benötigt.

Dass neben diesem internationalen Langstreckenverkehr die Swissair in kleineren Kabinenflugzeugen Tausende von Passagieren in ihren Alpenflügen die Schönheiten der Bergwelt geniessen lässt, ist bekannt; ebenso bekannt sind die zahlreichen Expeditionsflüge Mittelholzers in Asien, Afrika, Nordamerika und in die Arktis. Im Reiseverkehr sei noch erinnert an die Flüge zu Sonderzwecken, wie Krankentransporte u. a. m.

Diese Angaben mögen genügen, um die für unser kleines Land achtunggebenden Leistungen der Swissair vor Augen zu führen.

Ueber die Einrichtungen der Flugplätze, im Besonderen der Balair (Basel) und der Swissair (Dübendorf) sei verwiesen auf «SBZ» Bd. 91, S. 305* (1928), Bd. 96, S. 138* (1930), Bd. 97, S. 7 (1931) und Bd. 102, S. 141* (1933).

Internationales Flugmeeting in Zürich

23. Juli bis und mit 1. August 1937

Es ist hier nicht der Ort, das ganze, reichhaltige «Tagesprogramm» dieses über Erwarten reich beschickten Fliegertreffens mitzuteilen; es ist überall erhältlich (nötigenfalls zu beziehen beim Sekretariat des Flugmeetings, Bahnhofquai 7, Tel. 75333). Wir können hier nur auf einige, für unsern technischen Leserkreis besonders interessante Punkte hinweisen. Doch vorerst die Damen: von den bekanntesten Kunstfliegerinnen haben ihre Mitwirkung zugesagt Liesel Bach, Vera v. Bissing und Régina Wincza, sowie die berühmte Segelflugmeisterin Hanna Reitsch. Von bekannten Fliegern führt die Nennliste auf: Major Wilh. Polte, Cdt. Lorient, Fürst Kinsky, Lor. Kovats; für Steig- und Sturzflug Ch. Gardner, Michel Détröyat, Major K. Hoegger und Cap. Michy, ferner Gen.-Major Ernst Udet für die Geschwindigkeitskonkurrenz, und für den Kunstflug, neben den genannten Damen, Graf Hagenburg, Willi Stoer und Gerd. Achgelis, die Ltn. Fleurquin, Novak und Siroky u. a. Im Alpenrundflug für Militärflugzeuge werden starten Udet, Cpt. de Caters, Polte mit dem General der Flieger Milch (Görings «rechte Hand»), Gaeta und viele andere mehr. Besondere Erwähnung verdient das erstmalige Zusammentreffen der berühmten Kunstflugstaffeln Italiens (mit 9 Fiatapparaten zu rd. 600 PS), Frankreichs und Englands. Aber auch an Konstruktionen werden die versammelten über 200 Flugzeuge ein reichhaltiges Bild heutiger Bauformen bieten. Wir nennen hier nur noch neben je einem französischen und englischen Autogiro eine Neukonstruktion Gerhard Fiselers, der sich mit zwei Hubschrauben auf nur 8 m Startlänge vom Boden abhebt, nach 50 m bereits an einer hohen Hausfront in die Höhe «klettert», mit 45 km/h sich noch im Horizontalflug halten und doch noch 180 km/h soll erreichen können.

Es gibt also viel Interessantes und Schönes zu sehen!

