Die Ausstellung "Züka" in Zürich, 1947

Autor(en): **Schubiger, A.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **67 (1949)**

Heft 24

PDF erstellt am: **30.04.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-84081

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

Aufmerksamkeit der Beobachtung der Strecke, insbesondere den Signalen widmen kann. Daher sind nur die zur Fahrtbeherrschung nötigen Hebel und Instrumente am Schaltpult übersichtlich und leicht bedienbar angeordnet. Die Kabinen sind gut geheizt und beleuchtet. Wo Einmannbedienung vorgesehen ist, sind Totmannsteuerungen angebracht. Verschiedentlich sind auch automatische Zugsicherungen vorhanden.

Soweit die Betriebsergebnisse heute überblickt werden können, darf festgestellt werden, dass die angewendeten Konstruktionen sich grundsätzlich bewährt haben. Verbesserungen sind namentlich beim mechanischen Teil noch durchzuführen. Die Unterhaltkosten pro km sind nicht grösser als bei Lokomotiven mit mässigen Geschwindigkeiten. Um ein endgültiges Urteil abgeben zu können, werden jedoch noch zahlreiche Versuche durchgeführt und Betriebserfahrungen gesammelt werden müssen; vor allem ist nötig die Strecken so zu verbessern, dass mit den vorgesehenen hohen Geschwindigkeiten auch tatsächlich in regelmässigem Dienst gefahren werden kann.

Die Ausstellung „Züka" in Zürich, 1947

DK 061.4 (494.34)

Wie sich unsere Leser erinnern, hat der Ausstellungsarchitekt *H. Fischli* in der SBZ 1948, Nr. 12 und 13 unter dem Titel «Züka, Rückblick und Lehren» eine ausführliche Analyse des finanziellen Misserfolges dieser Ausstellung angestellt und zugleich die gegen seine Berufsehre erhobenen Vorwürfe zurückgewiesen. Es freut uns, nunmehr die volle Rehabilitierung von Kollege Fischli bekannt geben zu können durch Veröffentlichung des folgenden Vergleichs:

In Sachen

Hans Fischli, Architekt BSA, Seefeldstrasse 8, Zürich,
vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Robert Meyer, Rämistr. 5
Zürich 1 Kläger,

gegen

Konkursmasse der Genossenschaft Züka,
vertreten durch das Konkursamt Zürich-Altstadt, Beklagte

betreffend Kollokation

schliessen die Parteien folgende

Vereinbarung

in der Erwägung, dass die in der Oeffentlichkeit gegenüber dem Ausstellungsarchitekten der Züka, Herrn Hans Fischli BSA, Zürich, erhobenen Vorwürfe, er habe das Baubudget um wesentliche Beträge überschritten und damit das Züka-Defizit verschuldet, nicht stichhaltig erscheinen:

1. Die Beklagte anerkennt die vom Kläger geltend gemachte restliche Honorarforderung im Betrage von Fr. 15000 und kolloziert diese Forderung im vollem Umfange in der 5. Klasse.

2. Die Beklagte verzichtet auf die gegenüber dem Kläger mit Betreibung vorsorglicherweise geltend gemachte Schadenersatzforderung von Fr. 200000.

3. Mit dem Vollzug dieser Vereinbarung sind sämtliche gegenseitigen Ansprüche der Parteien per Saldo erledigt.

4. Die gerichtlichen Abschreibungskosten werden von der Beklagten getragen, und die Parteien verzichten gegenseitig auf Prozessentschädigung.

Zürich, den 2. Juni 1949.

Für den Kläger H. Fischli: Dr. Robert Meyer

Für die Beklagte: Konkursamt Zürich-Altstadt

Tatsachen sagen mehr als viele Worte

DK 645.4

Unter diesem Titel erschien in Nr. 19, S. 276* der Schweiz. Bauzeitung ein Artikel, in dem der Verfasser feststellt, dass die üblichen Aussteuer-Möbel den heute erstellten Wohnungen nicht mehr angepasst sind, weil sie in der Regel viel zu gross sind. Er kommt zum Schluss, dass die Möbel sich nach der zur Verfügung stehenden Fläche richten müssen.

Als Illustration hiefür wird das Bild eines Inserates verwendet, welches in letzter Zeit mehrmals in Zürcher Zeitungen erschien. Es ist die Abbildung eines Schlafzimmers mit viertürigem Schrank und auch sonst überdimensionierten Möbeln. Dadurch kommt der Leser des Artikels zur Auffassung, dass tatsächlich die Möbelindustrie Zimmer für den allgemeinen Bedarf herstelle, die den heutigen Wohnungen nicht entsprechen.

Dem ist nun aber nicht so. Das abgebildete Schlafzimmer ist ein ganz untaugliches Objekt zur Illustration obiger Auffassung. Erstens hat es gar nicht die Ausmasse, die ihm vom Verfasser zugeschrieben werden. Zweitens kann das Zimmer nicht als Norm der heutigen Möbelfabrikation gelten. Wer mit der schweiz. Möbelindustrie und dem Möbelhandel vertraut ist, weiss, dass von 100 Zimmern nicht ein Stück mit viertürigem Schrank und mit einer Kommode von 1,40 m Breite fabriziert wird. Die durchschnittliche Grösse der Schränke der Serienfabrikation beträgt 1,60 bis 1,90 m und der Kommoden 90 bis 120 cm. Möbel mit grösseren Ausmassen sind Ausnahmen, die nur für entsprechend grosse Wohnungen bestimmt sind. Kein verantwortungsbewusster Möbelfachmann wird seinen Kunden solch überdimensionierte Möbel empfehlen, wenn sie für eine subventionierte Kleinwohnung bestimmt sind.

Auch für die Möblierung der Wohnzimmer richtet sich die Fabrikation nach dem vorhandenen Platz und stellt Buffets in allen Grössen her. Zudem werden in vermehrtem Masse die Typenmöbel hergestellt (sogenannte raumsparende Möbel), bei denen die einzelnen Teile auch nach und nach angeschafft werden können. Jedes grössere Möbelgeschäft weist heute eine grosse Auswahl solcher Typenmöbel in allen Variationen auf und dieselben finden beim Publikum sehr guten Anklang. Eine der grössten Möbelfabriken der Schweiz hat sich schon vor zehn Jahren auf die Anfertigung solcher Möbel, die jederzeit ergänzt und komplettiert werden können, spezialisiert und für Millionen von Franken davon verkauft.

Durch die Anpassung der Möbel an den vorhandenen Raum ist das Problem natürlich noch nicht gelöst; denn jede Familie braucht ein gewisses Minimum an Platz, um die Kleider und alle andern Gegenstände geordnet unterzubringen. Solange die Wohnungen nicht grösser gebaut werden oder infolge der Subventionsvorschriften nicht grösser gebaut werden können, wird die Raumnot auch nicht verschwinden. Immerhin könnte der vermehrte Einbau von Wandschränken den Platzmangel wenigstens teilweise beheben und wäre für manche Hausfrau eine grosse Wohltat.

Abschliessend möchten wir noch auf einen weiteren Nachteil vieler neuer Wohnungen aufmerksam machen. Die Gänge sind oft derart schmal, dass beim Zügeln die grössten Schwierigkeiten entstehen. Man bringt die Möbel sehr gut die Treppenhäuser hinauf, aber einmal im Gang der Wohnung angelangt, kann man sie nicht mehr wenden, um mit ihnen in das gewünschte Zimmer zu gelangen.

A. Schubiger, Möbelwerkstätte, Zürich

MITTEILUNGEN

Die dritte technische Konferenz der IATA. Vom 17. bis 28. Mai fand auf dem Bürgenstock die dritte technische Konferenz der International Air Transport Association (IATA) statt. Organisation und Vorsitz waren der Swissair übertragen. Es waren 27 Luftverkehrsgesellschaften aus 20 verschiedenen Ländern vertreten. Die Zahl der Teilnehmer betrug 175. Die Konferenz behandelte eine grosse Zahl technischer Fragen der Luftfahrt. Beschlüsse wurden u. a. gefasst über eine neue Flugroutenkarte der ganzen Welt, Anfluglichter-Schneisen und die zukünftige Ausgestaltung von Flugplätzen mit Berücksichtigung der Flugzeuge mit Rückstossantrieb. Die Verbindungsspezialisten behandelten Fragen der Frequenzzuteilung für die Radionavigation und die Verständigungsmittel, das Problem der Radio-Telephonie auf Langstreckenflügen, sowie eine grosse Zahl weiterer für die Entwicklung des Luftverkehrs höchst bedeutungsvoller Verbindungsfragen. Die Gruppe der Ingenieure beschäftigte sich mit der Standardisierung der Hilfsgeräte des Bodendienstes, damit alle Flugzeugtypen auf einem beliebigen Flughafen gleich sorgfältig bedient werden können, ferner mit den Flugleistungen bestimmter Typen, mit Problemen des Motors, der international zu verwendenden Masseinheiten und der Frage des Standardgewichtes von Passagieren. Schliesslich haben die Flugbetriebsfachleute die Fragen des Flugsicherungsdienstes, der vertikalen Separation von Flugzeugen, die Einstellung von Höhenmessern und eine Reihe meteorologischer Fragen besprochen. Während der letzten drei Tage der Konferenz fand eine gemeinsame Sitzung der Vertreter der Luftverkehrsgesellschaften mit Delegierten einiger Flugzeug-, Motoren-, Propeller- und Zubehörwerke statt, um alle im Zusammenhang mit bestimmten Flugzeugtypen stehenden Fragen zu bespre-