

Zeitschrift: Bauen + Wohnen = Construction + habitation = Building + home : internationale Zeitschrift

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 6 (1952)

Heft: 6

Artikel: Grossküchen-Einrichtungen

Autor: [s.n.]

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-328308>

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: 14.12.2025

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

Großküchen-Einrichtungen

In der diesjährigen Juni-Ausgabe Bauen + Wohnen sind Großküchen von Krankenhäusern, Kantinen und Hotels beschrieben worden. Ergänzend sei nun noch auf die Mehrzahl von Großküchen in Restaurants hingewiesen. Während in Krankenhäusern und Kantinen die zum Voraus festgelegten einfachen Menüs in elektrischbeheizten Zusatzapparaten wie Kessel, Bratpfannen und Backöfen zubereitet werden, wird in den Küchen von Restaurants und Hotels des In- und Auslandes vorzugsweise auf einem zentralen Restaurationsherd gekocht. Je anspruchsvoller die Gäste sind, desto leistungsfähiger muß der Kochherd sein.

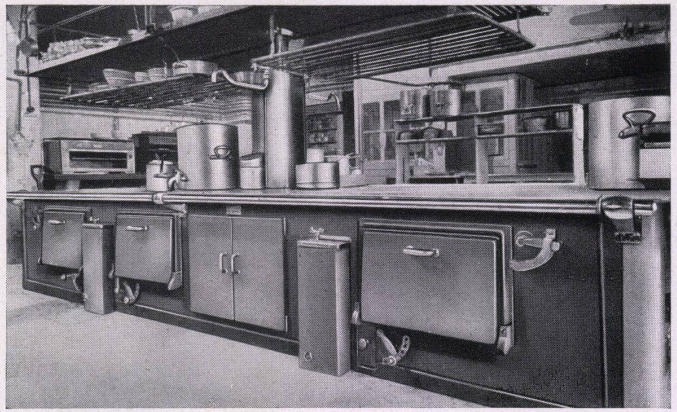
In Frankreich und Italien, mehrheitlich auch in der Schweiz, wird in gastronomischen Zentren der mit Kohle oder mit Öl beheizte Herd verwendet. In diesen Betrieben lehnen erfahrene Hoteliers und Restaurateure elektrische und gasbeheizte Kochherde ab, weil deren Betriebskosten diejenigen von Kohle- und Ölherden stark übersteigen. Der routinierte Küchenchef will von der vorgeschriebenen schonenden Behandlung der diffizilen Elektroplatten nichts wissen, weil eine solche auf Kosten der Betriebsbereitschaft geht und zieht diesen die auf der ganzen Fläche glühende Herdplatte des Kohlen- oder Ölherdes vor.

Der kauf- und fachmännisch denkende Hotelier und Restaurateur erkennt die überwiegenden Vorteile der Flammenheizung seines Kochherdes, durch welche Temperaturen genützt werden, die mit Elektrizität und Kohlendioxid nicht zu erreichen sind und berücksichtigt in seiner Kostenvergleichsberechnung die kostenlose Heißwasserproduktion für den ganzen Küchenbedarf, welche durch in die Feuerung eingebaute Heißwasserschlangen erzeugt wird. Ferner trägt er der kostenlosen Beheizung seiner Teller- und Plattenwärmeschränke, welche am Herdschlangenwasser oder am Rauchgas angeschlossen sind, gebührend Rechnung. Nur so entstehen wirklichkeitsnahe Betriebskostenvergleiche, welche je nach den lokalen Energieeinheitskosten zu folgenden Verhältniszahlen führen: Heizöl = 1 verhält sich zu Flammkohle wie 1 zu 1,5 oder zu Gas wie 1 zu 2,5 oder zu Elektrizität wie 1 zu 4,5. Im Ausland verschieben sich diese Erfahrungszahlen noch mehr zu Gunsten der Ölheizung, deren Betriebskosten zu Einsparungen gegenüber Kohle von 60% und gegenüber Elektrizität von 90% führen.

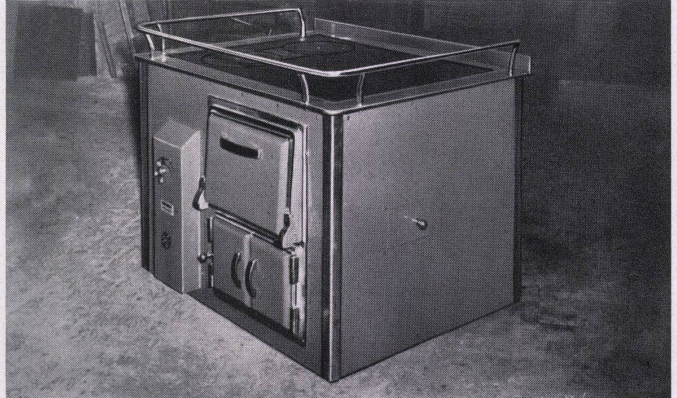
Für Ölfeuerungen in Kochherden eignen sich nur Ölbrenner mit vertikaler Flamme, welche gleichzeitig Kochplatten, Bratöfen und Heißwasserschlangen voll beheizen. Für einen reibungslosen Betrieb muß die Herdölheizung geräuschlos und rußfrei sein und absolut geruchlos und störungsfrei arbeiten. Ein Horizontalbrenner mit Druckzerstäubung und Düse, wie solche in Zentralheizungen Verwendung finden, erfüllt diese Vorausset-

zungen nicht. Auch darf am Kochherd kein Bestandteil der Ölheizung vorstehen, welches die Arbeit der Köche behindern würde. Als Beispiele von Ölfeuerungsgeräten in Großküchen von Hotels, Restaurants, Frachtern, Passagierdampfern und Festungsküchen zeigen wir Anlagen der Firma Keller-Trüb in Zürich, welche, ihre achtzigjährige Erfahrung im Bau von Großküchenapparaten verwertend, eine Kochherdölheizung herstellt, die den höchsten Ansprüchen von Hoteliers, Restaurateuren und Küchenchefs voll genügt.

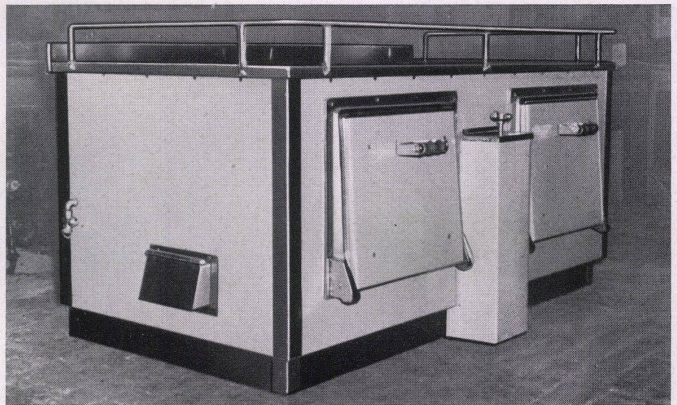
Zentraler Ölfeuerungsherd in einem Stadthotel mit Großrestaurant K.T.Z.



Ölfeuerungskochherd in der Küche eines Frachters der Schweizerflotte K.T.Z.



Kampfgasdichter Ölfeuerungskochherd in einer Schweizerfestung K.T.Z.



Air France Nachrichten

Zum Abschluß der Sommersaison (die für den Flugverkehr von ungefähr Mitte April bis Mitte Oktober dauert), möchte Air France über das im laufenden Jahr Erreichte zusammenfassend orientieren und von den Plänen berichten, die im Rahmen des allmählichen Ausbaus ihres Flugnetzes durchgeführt werden sollen. Der Beginn der Sommersaison 1952 stand für die Fluggesellschaften unter schlechten Vorzeichen. Der Streik der Petrolraffinerien in den Vereinigten Staaten hat im Mai und Anfang Juni die Betriebsprogramme sämtlicher Fluggesellschaften weitgehend beeinflusst und diese gezwungen, die Anzahl der Flüge herabzusetzen und die Routen oder Fahrpläne abzuändern. Diese Änderungen, die auf Grund der Verfügbarkeit von Brennstoffvorräten in den Flughäfen des Erdballs oft im letzten Moment beschlossen werden mußten, haben den Fluggesellschaften selbstverständlich beim Publikum geschadet... Immerhin waren sie in der Lage alle Schwierigkeiten, die diese Monate mit sich brachten, zu meistern, und die Überlegenheit der Lufttransporte für internationale Strecken tritt immer deutlicher in Erscheinung.

So zeigen die Betriebsstatistiken der Air France für die ersten 8 Monate 1952 eine Zunahme der Passagierkilometer von 15% im Vergleich zu den 8 entsprechenden Monaten des Vorjahres. Während des ganzen Jahres 1951 konnte Air France etwas über eine Milliarde Passagierkilometer erzielen und diese Zahl wurde bereits am 15. September 1952 erreicht. Diese Zunahme ist um so bemerkenswerter, als die Luftflotte der französischen Gesellschaft seit 1951 infolge des Ver-

kaufs einer gewissen Anzahl «Languedoc» Flugzeuge, einige Einheiten weniger zählt. Einzig die in der Ausnutzung ihres modernen Materials erzielten Fortschritte haben es der Gesellschaft ermöglicht, ihr Angebot trotzdem zu erhöhen.

Die Transporte mit «Touristenklasse» wurden in Europa und den Vereinigten Staaten ab 1. Mai 1952 aufgenommen. Von diesem Zeitpunkt an bis zum 31. August 1952 hat Air France, die zu den aktivsten Initianten dieser neuen Gattung gehört, über 9000 Touristenpassagiere über den Nordatlantik geflogen, das bedeutet so viel wie 152 große viermotorige «Constellation» mit nicht einem freien Platz! In bestimmten Monaten erreichte die Besetzungsquote der transatlantischen Flugzeuge der französischen Gesellschaft die Rekordzahl von 99% auf der Route New-York/Paris und von 87% in entgegengesetzter Richtung.

Demgemäß war der Einführung der Touristenklasse ein sofortiger und eindeutiger Erfolg beschieden; dazu durfte Air France mit Genugtuung feststellen, daß dieser die optimistischsten Erwartungen weit übertreffende Erfolg den Luxus- und Super-Luxus-Linien keine fühlbare Einbuße gebracht hat: in der Tat hat sich der Gesamtverkehr für alle Klassen zwischen Frankreich und Nordamerika vom 1. Mai bis zum 31. August um 60% vermehrt, verglichen mit derselben Zeitspanne 1951. Die Befürchtungen einiger Pessimisten, die Touristenklasse werde sich zum Schaden der Standard oder Luxus-Flugdienst entwickeln, haben sich also nicht bewahrheitet. Wie von Air France erwartet, hat sich im Gegenteil gezeigt, daß mehrere Kategorien Kunden für die internationalen Strecken, wie bei-

spielsweise Europa/Nordamerika vorhanden sind.

Die gleiche Erfahrung hat sich auch auf den meisten der innerhalb der Union Française geführten Linien bestätigt, wo Air France den Passagieren die Wahl zwischen Luxuslinien und neuen Verbindungen mit weniger Komfort bietet, für die Ermäßigungen bis zu 30% des normalen Tarifs gewährt werden. Dank dieser Neuerung, konnte Air France allein auf den Linien West- und Äquatorial-Afrika eine Zunahme des Passagierverkehrs von 37 bis 48% im August dieses Jahres konstatieren, verglichen mit 1951.

Air France führt den Touristenklasse-Flugverkehr mit dem gleichen Typus Apparate durch, wie die Standard- oder Luxusflüge. In der Tat ist es eine Binsenweisheit, daß die Durchführung von «bil-

ligen» Transporten auf gesunder finanzieller Basis auf der Verwendung modernsten Materials beruht; wer auf bestimmten Strecken die größten Warentransporte durchführt, verfügt bei tiefstem Selbstkostenpreis über die größte Schnelligkeit. Es liegt daher im Interesse der Fluggesellschaften, die modernsten Apparate für die Touristenklasse zu verwenden, denn diese haben den größten Rentabilitätskoeffizienten.

Die Anwendung dieses Grundsatzes hat Air France den gewünschten Erfolg eingetragen; doch steht die Gesellschaft nunmehr einer ernsthaften Schwierigkeit gegenüber: der zu bewältigende Flugverkehr hat derartige Ausmaße angenommen, daß Air France, genau wie eine ganze Anzahl ihrer Konkurrenten, nicht mehr in der Lage ist, die Nachfrage zu

