

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

Herausgeber: Bauen + Wohnen

Band: 6 (1952)

Heft: 6

Werbung

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: 11.01.2026

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.

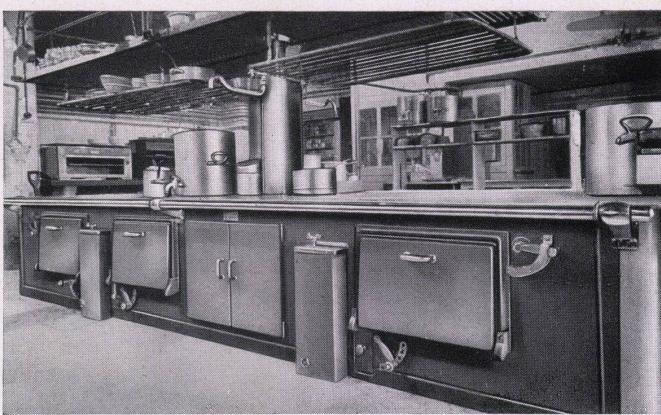
In Frankreich und Italien, mehrheitlich auch in der Schweiz, wird in gastronomischen Zentren der mit Kohle oder mit Öl beheizte Herd verwendet. In diesen Betrieben lehnen erfahrene Hoteliers und Restauratoren elektrische und gasbeheizte Kochherde ab, weil deren Betriebskosten diejenigen von Kohle- und 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 Restaurator erkennt die überwiegenden Vorteile der Flammenfeuerung seines Kochherdes, durch welche Temperaturen genützt werden, die mit Elektrizität und Kohlengas nicht zu erreichen sind und berücksichtigt in seiner Kostenvergleichsberechnung die kostenlose Heißwasserproduktion für den ganzen Küchenbedarf, welche durch die Feuerung eingebaute Heißwasserschlangen erzeugt wird. Ferner trägt er der kostenlosen Beheizung seiner Teller- und Plattenwärmeschränke, welche am Herdschlängenwasser 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 Ölfeuerung, deren Betriebskosten zu Einsparungen gegenüber Kohle von 60% und gegenüber Elektrizität von 90% führen.

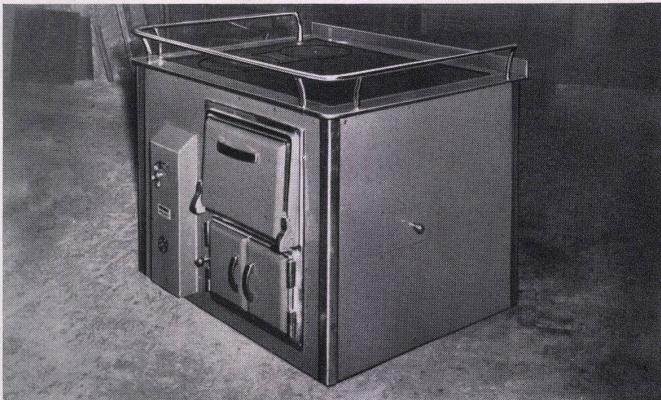
Für Ölfeuerungen in Kochherden eignen sich nur Ölgener mit vertikaler Flamme, welche gleichzeitig Kochplatten, Bratöfen und Heißwasserschlangen voll beheizen. Für einen reibungslosen Betrieb muß die Herdölfreuerung geräuschlos und rußfrei sein und absolut geruchlos und störungsfrei arbeiten. Ein Horizontalbrenner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

zungen nicht. Auch darf am Kochherd kein Bestandteil der Ölfeuerung vorstehen, welches die Arbeit der Köche behindern würde. Als Beispiel von Ölfeuerungsherden 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 Kochherdölfreuerung herstellt, die den höchsten Ansprüchen von Hoteliers, Restauratoren und Küchenchefs voll genügt.

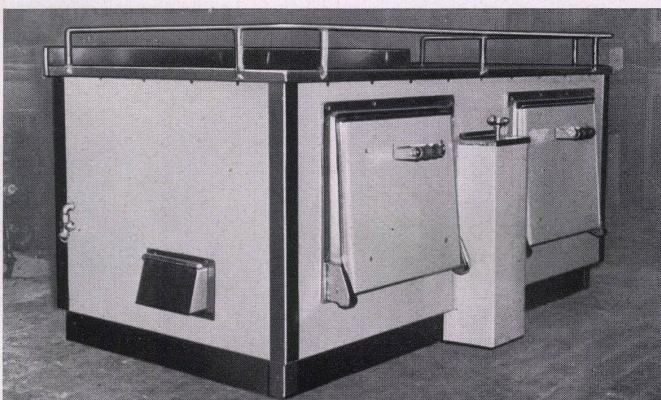
Zentraler Ölfeuerungsherd in einem Stadt-hotel mit Großrestaurant K.T.Z.



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 allmäßlichen Ausbaus ihres Flugnetzes durchgeführt werden sollen. Der Beginn der Sommersaison 1952 stand für die Fluggesellschaften unter schlechten Vorzeichen. Der Streik der Petroleumraffinerien in den Vereinigten Staaten hat im Mai und Anfang Juni die Betriebsprogramme sämtlicher Fluggesellschaften weitgehend beeinflußt und diese gezwungen, die Anzahl der Flüge herabzu setzen 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 Vorjahrs. 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 «Langue-doc» 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 Initiativen 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 Be setzungskapazität 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 Aquatorial-Afrika eine Zunahme des Passagierverkehrs von 37 bis 48% im August dieses Jahres konstatieren, verglichen mit 1951.

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

genen» Transporten auf gesunder finanzieller Basis auf der Verwendung modernsten Materials beruht; wer auf be-

stimmten Strecken die größten Waren-

transporte durchführt, verfügt bei tiefstem

Selbstkostenpreis über die größte Schnell-

igkeit. Es liegt daher im Interesse der Fluggesellschaften, die modernsten Appa-

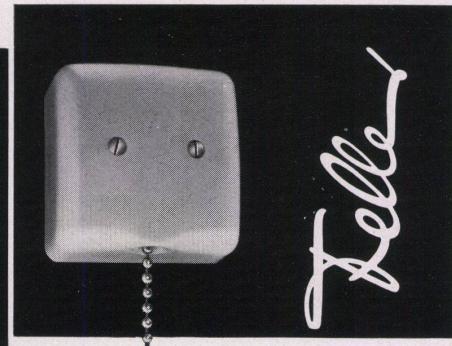
raturen für die Touristenklasse zu verwenden, denn diese haben den größten Rentabilitätskoeffizienten.

Die Anwendung dieses Grundsatzes hat Air France den gewünschten Erfolg eingetragen; doch steht die Gesellschaft nun mehr 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



Universal-Zugschalter

für Wand- oder
Deckenmontage
(Zugbetätigung nach
allen Richtungen).
**Geräuscharm, nach dem
bewährten
Silberkontakt-System.
Pat. ang.**



Feller

befriedigen. Die Gesellschaft hat eine beträchtliche Anzahl Anwärter für ihre Langstreckenflüge abweisen müssen und tut dies auch heute noch. Ihr Luxuservice für Mexiko beispielsweise ist gegenwärtig bis Ende Dezember ausverkauft. Aber die neuen «Super-Constellations» mit Compound-Motor, die Vickers «Viscount», mit Turbinenantrieb, die «Comet», mit Düsenaggregat, Breguet «Deux Ponts», die ab nächsten Januar geliefert werden, werden die französische Gesellschaft in die Lage versetzen, 1953 der Nachfrage zu genügen.

Während der Wintersaison, die soeben begonnen hat, wird Air France mehr Flüge durchführen als im Winter 1951/1952.

Die Frequenz der Flüge nach Nordamerika wird nie unter 9 Flügen wöchentlich in beiden Richtungen liegen, anstelle von 7 Flügen im Vorjahr um die gleiche Zeit. Von diesen 9 Flügen, die sämtliche mit viermotorigen Constellations geflogen werden, werden durchgeführt:

- 4 mit Touristenklasse
- 3 mit Luxusklasse (34 Liegebetten)
- 2 mit Superluxusklasse (Linie «Parisien Special»)

Anderseits hat Air France in der letzten Zeit eine Reihe neuer Verbindungen eröffnet oder wird solche aufnehmen:

1. Am 29. Oktober: Aufnahme einer Verbindung Mülhausen - Marseille - Casablanca, die zweimal wöchentlich mit Skymaster DC 4 beflogen wird, mit Landung in Alger und Oran.
2. 1. November: Aufnahme eines Constellation Service Genf - Lyon - Casablanca mit Anflug von Alger.
3. November: Eröffnung der Oasenlinie: Alger - Biskra - Touggourt.
4. 11. November: Eröffnung der Hoggarlinie Alger - El Colea - Adrar - Aoulef-Tamanarasset. Diese Linie wird den Reisenden ermöglichen, in acht bequemen Flugstunden das Zentrum der Sahara zu erreichen, was noch bis vor kurzem größte sportliche Leistungen erforderte.

Diese neuen nordafrikanischen Fluglinien werden sicherlich Auswirkungen auf das gesamte internationale Flugnetz von Air France zur Folge haben, denn der touristische Reiz dieser Gegend ist nicht zu bestreiten. Beweis ist u.a. der Andrang der Reisenden auf der Linie Alger - Co-

lomb/Bechar, die seit dem letzten Jahr betrieben wird.

5. 24. November: Einweihung der Linie «Champs-Elysées», die jede Woche, in 38 Flugstunden 35 Minuten, an Bord einer für Luxusklasse eingerichteten Constellation Paris mit Tokio verbinden wird.
6. 4. Januar: Eröffnung eines direkten Flugdienstes zwischen Europa, Venezuela und Colombia: Paris - Caracas - Bogotá in 25 Flugstunden 15 Minuten, mit Constellation, Luxusklasse.

Die Fluglinien von Air France zwischen der Schweiz, Österreich und Paris werden mit der gleichen Häufigkeit geführt werden, wie letzten Winter:

- 4 Verbindungen pro Woche zwischen Genf und Paris und
- 3 Verbindungen pro Woche zwischen Zürich und Paris.

Die Gesellschaft wird auch weiterhin 3 Verbindungen pro Woche zwischen Zürich und Wien aufrechterhalten.

Alle diese Linien werden mit den bewährten viermotorigen DC 4-«Skymasters» betrieben, die sich die Gunst des Publikums auf den europäischen Strecken erobert haben, dank ihrer Robustheit, ihrer Bequemlichkeit und großen Sicherheit.

Anderseits wird Air France den Betrieb sämtlicher altbewährten Linien ihres Flugnetzes aufrechterhalten und weitere Anstrengungen unternehmen, um die Preise noch stärker herabzusetzen.

So wird beispielsweise vom 1. November ab, der Preis der Reise Paris - New York, Hin- und Rückflug von fFr. 182.700.— auf fFr. 158.550.— ermäßigt. Mit Abflug von London, ermäßigt sich der Preis der Reise um 25 %. Hin- und Rückreise Paris - London wird nur noch fFr. 9.560.— für die nach 8 Uhr abends durchgeföhrten Flüge kosten.

Die Touristenklasse wird weiter ausgebaut, zuerst in Europa, später, wenn die IATA in der dieser Tage in Cannes stattfindenden Versammlung entsprechend beschließt, im Nahen Orient.

Air France wird so einem größeren Publikum das Reisen per Flugzeug ermöglichen und ihre, der Allgemeinheit zugute kommenden Dienste, vertiefen und ausbauen.

AIR FRANCE

bietet Ihnen

9 Flüge wöchentlich nach NEW YORK

1 Flug wöchentlich nach MEXIKO

2 Flüge wöchentlich nach MONTREAL

2 Flüge wöchentlich nach BOSTON



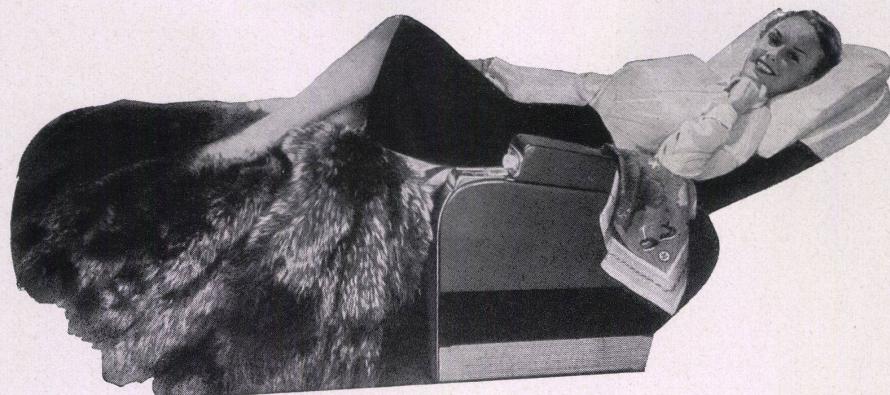
wovon wöchentlich

5 Luxusservices mit

FAUTEUILS-COUCHETTES

zu Ihrer Verfügung
stehen

ohne jeglichen Zuschlag
für die
Standard-Klasse



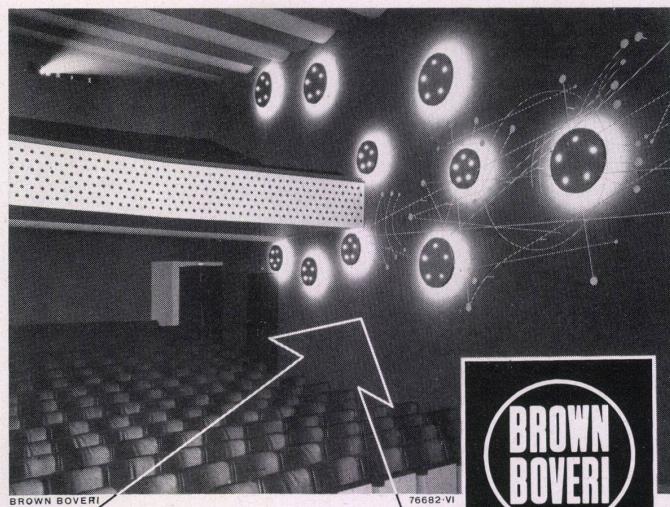
AIR FRANCE Bahnhofstraße 16, Zürich, und alle Reisebüros, Telephon 051 / 25 21 11

Neubau Ciné 7
St. Gallen

Architekt
Willi Schuchter
St. Gallen

Unternehmerliste

Maurerarbeiten	Angelo Palatini, St. Gallen
Spenglerrarbeiten	Firma Eigenmann, St. Gallen
Gipserarbeiten	Angelo Bonnacio, St. Gallen
	Menge & Cie.
Plättliarbeiten	Martin & Lazzaretti, St. Gallen
Sanitäre Anlagen	Hch. Kreis, St. Gallen
Heizung, Lüftung	Häg & Cie., St. Gallen
Öltank	Häg & Cie., St. Gallen
Kunststeinarbeiten	Prendina
	Brun del Re
Elektroarbeiten	Großenbacher & Cie., St. Gallen
Beleuchtungskörper	Baumann, Kölleker AG., Zürich
Schlosserarbeiten	Großenbacher & Cie., St. Gallen
	W. & H. Meister, St. Gallen
Isolation	Stalgo AG.
Dach, Böden	Hch. Roffler
Bodenbeläge	P. Tobler & Cie.
Malerarbeiten	Herm. Bürke
Schreinerarbeiten	Hohl's Erben, St. Gallen
	Schuster & Cie.
Glaserarbeiten	Firma Mader
	Firma Senn
Beschläge	Schlatter & Cie., St. Gallen
Injekter	A. Rauch
Kassenanlage	Gebr. Scheiwiler
Bestuhlung, Mobiliar	Firma Brühlmann
	Firma Kauter
	Firma Grambach
	Wilh. Fehr
	Firma Häny
	W. Pendl, Goßau ZH
	Wohnbedarf AG., Zürich



BROWN BOVERI 76682-VI



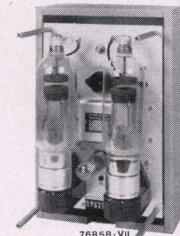
THYRALUX

Das elektronische Reguliergerät mit eingebautem automatischem Antrieb für Druckknopfsteuerung ermöglicht stufenlose und flackerfreie

Lichtstärke-Regulierung

von Hochspannungs-Fluoreszenzröhren (Neon), Slimlineröhren, Niederspannungsfluoreszenzröhren u. Glühlampen.

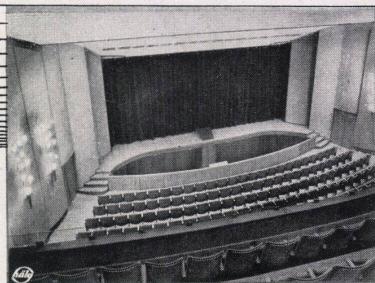
Zahlreiche Anlagen im Betrieb
Wir beraten Sie gerne



Thyraluxgerät 14 A
mit abgenommenem
Deckel

AG. BROWN, BOVERI & CIE., BADEN

KLIMA-ANLAGEN



**Führend in der
ganzen Schweiz**

An Klima-Anlagen werden höchste Anforderungen gestellt. Deshalb werden für die modernsten Kinos und Theater nur noch «Hälg-Klima-Anlagen» eingebaut.

**Hälg & Co. ST.GALLEN
ZÜRICH**