Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 73/74 (1919)
Heft: 10

Artikel: Der Bau der Bagdadbahn im Lichte der Kriegswirtschaft
Autor: Morf, Walter
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-35592

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

Der Bau der Bagdadbahn im Lichte der Kriegswirtschaft.

Von Oberingenieur *Walter Morf* in Zürich,
gewesener Bauleiter der Amanus-Gebirgstrecke der Bagdadbahn.

(Fortsetzung von Seite 83)

Und nun zu den *Bauarbeiten*. Zwischen den vier in Betrieb befindlichen Stücken war von Seiten der Baugesellschaft eine Bauorganisation eingerichtet, die aus vier sogen. Bauabteilungen bestand: die erste für das fehlende Teilstück des Taurusgebirges, die zweite für den Amanusgebirgsübergang, die dritte für Verlängerung der Strecke vom Chabûr bis zur sogen. Bauvertragsgrenze II bei Tell-Helif Km. 1000 von Konia. Die vierte Bauabteilung, ursprünglich für den Weiterbau der Strecke Bagdad-Samara gegen Mosul bestimmt, übernahm während des Krieges den Weiterbau von Tell-Helif Km. 1000 über Nesibin gegen Mosul.

Die dritte Bauabteilung beendigte den Bau ihres Reststückes zwischen Ras-el Ain und Tell-Helif samt einer kleinen Flügelbahn nach Mardin im Spätherbst 1917. Das Teilstück des Amanusüberganges konnte am 1. August 1917 provisorisch in Betrieb genommen werden, die definitive Fertigstellung und Uebergabe an die Betriebsgesellschaft und den ottomanischen Staat erfolgte am 1. April 1918. Das Reststück im Taurus wurde am 5. Oktober in Betrieb genommen, sodass heute der Bahnstrang ohne Unterbruch von Konstantinopel bis beinahe an den Tigris reicht. Es verbleibt also nur noch das Stück zwischen Mosul und Samara auszubauen; die Gesamtlänge der heute fertigen Strecke beträgt rund 1220 *km*.

Die beiden Gebirgstrecken waren anfänglich ziemlich unzugänglich. Im Taurusgebirge musste das Defilé des Tschakit für die Vermessungsarbeiten erst durch in die Felswände gesprengte Fussteige und Saumwege zugänglich gemacht werden. Für den Baubetrieb wurde zur Ermöglichung der Transporte von den beidseitigen Endstationen eine 4 *m* breite, etwa 37 *km* lange Gebirgstrasse in die Schlucht gebaut und ungefähr in der Mitte, an geeigneter Stelle durch eine grosse Seilbahnanlage mit dem etwa 400 *m* tiefer liegenden Normalbahntracé verbunden. Nachdem die Sohlenstollen in den Tunnels der Tschakitschlucht durchgeschlagen waren, wurden die beiden Endpunkte der Normalbahn ausserdem noch durch eine Schmalspurbahn von 60 *cm* miteinander verbunden, die teilweise auf eigenem, in den Tunnels und auch teilweise auf der offenen Strecke auf dem Normalbahntracé lag. Im Amanusgebirge wurde auf der Nordseite schon bei Baubeginn, zwei Jahre vor dem Kriege, eine 40 *km* lange Schmalspurbahn von 60 *cm* mit vollkommenem eigenem Tracé von der Endstation Mamuré bis zum grossen Scheiteltunnel in Airan gebaut und, nach dem im Juni 1915 erfolgten Durchschlag, durch den Sohlenstollen des Tunnels und ebenfalls auf eigenem Tracé über die Südrampe bis zum Anschluss an die Normalbahn des Aleppiner Betriebsabschnittes geführt. Die Kosten dieser 68 *km* langen Dienstbahn beliefen sich ohne Einrechnung des Stückes im grossen Tunnel auf rund 7 Mill. Franken.

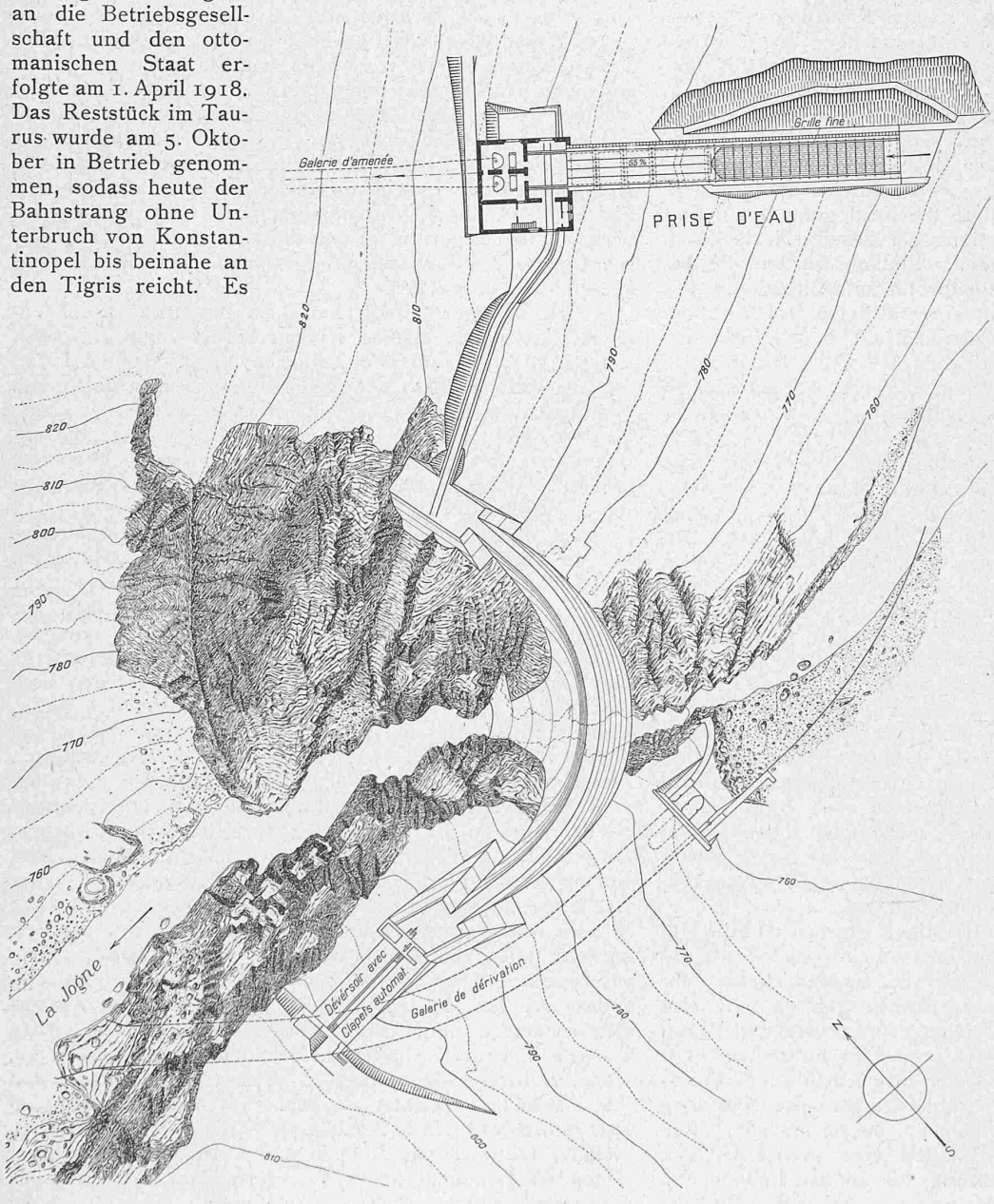


Abb. 4. Lageplan des Staudammes und der Wasserfassung zum Kraftwerk Broc. — Masstab 1 : 1000.

Beide Schmalspur-Bahnen wurden auf der offenen Strecke mit Dampflokomotiven betrieben; die Stollenstrecken wurden im Taurus mit kleiner profilierten feuerlosen Dampflokomotiven mit fünf gekuppelten Achsen befahren, die von den Kesselinstallationen der ortsfesten Tunnelkraftanlagen gespeist wurden, im Amanus mit Oberursler Benzin-Lokomotiven, die gleichzeitig dem Tunnelbahn-Betrieb dienten. Beide Strecken mussten dann auf Anordnung der Militärbehörden auch Militärtransporte ausführen und sind durch entsprechenden Ausbau auf eine Leistungsfähigkeit von täglich 350 bezw. 1000 Netto-Tonnen in jeder Richtung gebracht worden, für die äusserst schwierigen Betriebverhältnisse eine gewaltige Leistung. Die Umladestationen wurden mit Dampf-Kranen, Ladeperrons und Lagerschuppen ausgerüstet. Als Kuriosum dürfte gelten, dass auf

diesen 60 *cm* Schmalspurbahnen mit Minimalradien von 30 *m* und Maximalsteigungen bis 42 ‰ ein Rollschemel-Betrieb eingerichtet wurde für den Transport von Normalbahn- und Meterspur-Lokomotiven und Wagen. Für das syrische Normalbahnnetz wurden 40 grosse viergekuppelte schwere Güterzug-Lokomotiven (unsern S.B.B. $C^4/_5$ Lokomotiven entsprechend) und 400 gedeckte Normalbahn-Güterwagen befördert, für die meterspurige Hedschasbahn 20 Lokomotiven (dem Typ $G^4/_5$ der Albulabahn entsprechend) und eine Anzahl Güterwagen. Die Normalbahn-Lokomotiven und -Wagen wurden an den Dienstbahn-Endstationen auf das Normalgeleise gesetzt und auf eigenen Achsen weitergeführt. Deren Umladen erfolgte mit Hilfe von Spezial-Lokomotivhebeböcken und nahm für ein Lokomotiv-Untergestell oder vierachsigen Tender 15 bis 30 Minuten in Anspruch; Kessel und Führerhaus wurden an den Umladestationen auf die Untergestelle gesetzt. Das Meterspur-Rollmaterial musste natürlich wieder auf Normalbahnwagen verladen werden, was mittels der Hebeböcke ebenso schnell ging, wie das Absetzen auf das Normalbahngeleise.

Die einzelnen Bauabteilungen waren als technisch und administrativ selbständige Dienststellen ausgebildet. Sie waren wie folgt gegliedert:

Die *Zentrale* in: 1. das Sekretariat, 2. das Technische Bureau, 3. die Buchhaltung, 4. den Kassadienst, 5. die Materialverwaltung, 6. den Sanitätsdienst.

Die *Strecke* jeder Bauabteilung war in vier bis fünf Bausektionen mit je drei Baulosen eingeteilt. Jede Bausektion hatte ein grösseres Magazin, einen Kassadienst und ein Hospital mit den nötigen Nebengebäuden und mehrere Aerzte. Sie wurde von einem Sektions-Ingenieur geleitet.

Die generelle Trassierung wurde durch sogen. Studienbrigaden ausgeführt, ihr folgte die Festlegung des definitiven Tracé und die Aufstellung der Detailprojekte durch die zuständigen Bauabteilungen. Sodann wurden die bereinigten Projekte, d. h. Längenprofile und Situationen der Direktion der Baugesellschaft eingereicht zur Nachprüfung und Vorlage an die Betriebsgesellschaft und an das türkische Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Die Projekte für die grossen eisernen Brücken und Viadukte wurden auf der Brückenbauabteilung der Firma Philipp Holzmann A.-G. in Frankfurt ausgearbeitet, wie denn überhaupt die „Gesellschaft für den Bau von Eisenbahnen in der Türkei" eine Tochtergesellschaft der vorgenannten Firma ist.

Die Bauausführung erfolgte zum grössten Teil in eigener Regie der Baugesellschaft, immerhin wurden anfänglich einzelne kleinere Teilstücke, manchmal auch ganze Baulose zur Ausführung an Subunternehmer vergeben, dies hauptsächlich in den ebenen Strecken bei einfachen Bauausführungen, wobei die Gesellschaft dem Unternehmer das gesamte Bauinventar beistellte.

Die fortwährenden Kriege (Italienisch-türkischer, erster und zweiter Balkankrieg), die grossen politischen Umwälzungen in der Türkei und sodann der Weltkrieg bereiteten der Durchführung des Baues die grössten Schwierigkeiten, sowohl in finanzieller als auch verkehrstechnischer Hinsicht. Während einer Bauperiode von etwa sechs Jahren mussten die Bauarbeiten dreimal vollständig eingestellt und viermal wieder begonnen werden. Was das für so grosse Betriebe, wie es die einzelnen Bauabteilungen waren, bedeutet, lässt sich schwer beschreiben.

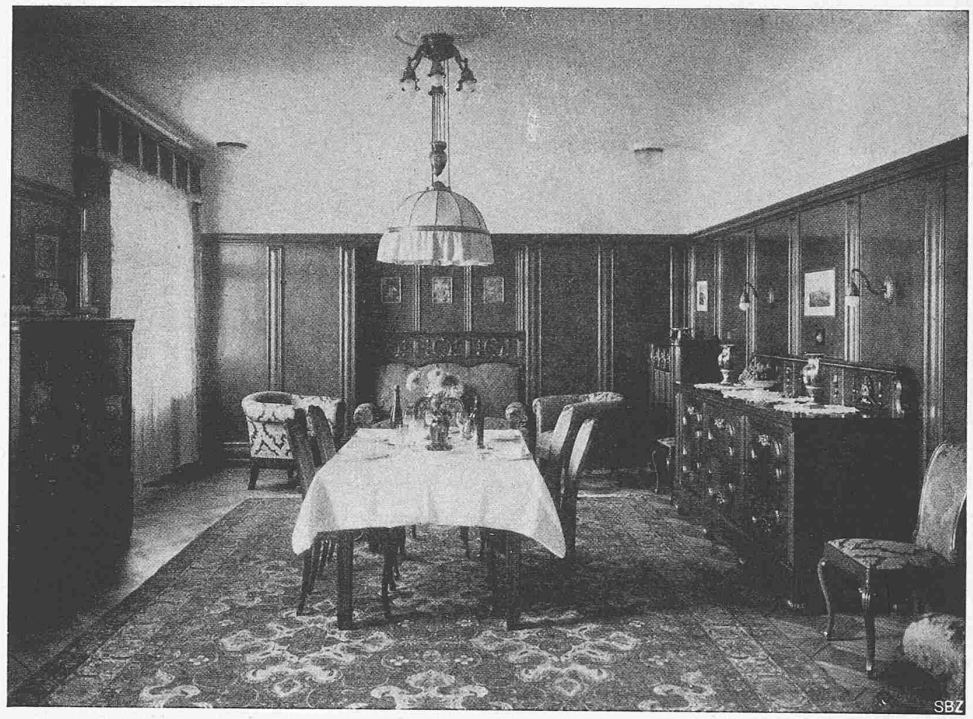
Da die Beschaffung der nötigen grossen Anzahl von Maurern und Zimmerleuten auf grosse Schwierigkeiten stiess und hohe Viadukte hauptsächlich im Erdbebengebiet der syrischen Bruchspalte, d. h. im Amanusgebirge möglichst vermieden werden sollten, kamen auf Anraten und Begutachtung von Geologen, Dämme und Einschnitte von ganz aussergewöhnlichen Abmessungen zur Ausführung (Maximale Höhen bis 25 m.) Die notwendigerweise sehr lang werdenden Durchlässe bildeten auch bei reichlicher Dimensionierung der Durchlassöffnungen eine grosse Gefahr; desgleichen die tiefen Einschnitte, die an den Lehnen den Gleichgewichtszustand störten und zu grossen Rutschungen Anlass gaben. Eine allerdings ausserordentlich lange und katastrophale Hochwasserperiode richtete denn auch im November 1914 gewaltige Schäden an, indem ungefähr 10 000 m^3 Mauerwerk und 250 000 m^3 Erdarbeiten zerstört wurden. Zwei ziemlich heftige Erdbeben verliefen dagegen ohne an Bauwerken Schaden anzurichten.

An bedeutenden Bauwerken hatte die I. Bauabteilung (Taurusstrecke): 16 Tunnels von 300 bis 2900 *m* mit einer Gesamtlänge von rund 10,5 *km*, ein grosser Steinviadukt mit drei Oeffnungen zu 35 *m* und zwei Oeffnungen zu 8 *m* und 95 *m* Höhe, ferner eine grosse Anzahl von gewölbten Brücken mit Oeffnungen von 10 bis 25 *m* Spannweite, teilweise aus Beton, teilweise aus Stein.

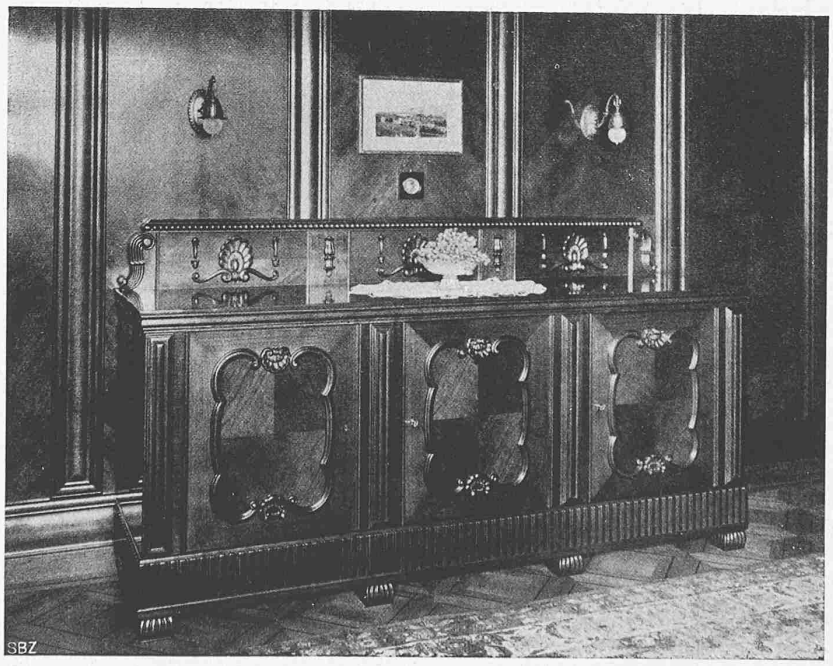
Die II. Bauabteilung (Amanusstrecke) hatte 14 Tunnels von 150 bis 1100 *m* Länge und einem Scheiteltunnel von 4906 *m* Länge, Gesamttunnellänge 9,5 *km*, zwei talseitig offene Galerien mit 300 *m* Länge als Schutz gegen Steinschlag, zwei eiserne Talbrücken von 58 und 68 *m* Länge, ferner als spezielle „Kriegsersatzbrücken" acht Brücken, deren Tragkonstruktion durch einbetonierte, 11,5 *m* lange Differdinger Träger Profil B 60 gebildet wurden, und die Oeffnungen von 9 *m* Lichtweite aufwiesen. Mehrere davon hatten zwei und drei, eine sogar zehn Oeffnungen. Diese Brücken wurden nachträglich, nach der grossen Hochwasser-Katastrophe, an Stelle offener und gewölbter Durchlässe von 4 bis 8 *m* l. W. und auch an Orten, wo verwilderte neue Wasserläufe sich gebildet hatten, eingebaut. Die Träger waren bereits vorhanden und stammten von provisorischen Brücken über den Euphrat. Zu erwähnen ist noch ein in einen grossen Damm eingebauter, gewölbter Viadukt mit drei Oeffnungen zu 15 *m*. Um die Wiederholung der grossen Schäden durch Wasser- und Geschiebeführung sowie Rutschungen zu vermeiden, wurden nachträglich noch ausgedehnte Wildbach-Verbauungen mit Geschiebesammelbecken und Talsperren, grosse Flusskorrektionen und Uferschutzbauten und Entwässerungsanlagen in Dämmen und Einschnitten ausgeführt.

Die III. Bauabteilung hatte als besondere Erdbeben-Konstruktion eine eiserne Fachwerkbrücke mit drei Oeffnungen zu 75 *m*, auf zwei mittleren hohen eisernen Turmpfeilern und zwei seitlichen niedern Steinpfeilern aufliegend, und Anschlussöffnungen von 12 bezw. 40 *m*; ferner einige kleinere Tunnels und die Euphratbrücke mit zehn Oeffnungen zu 80 *m*, aus eisernen Fachwerkträgern auf Steinpfeilern. — Die IV. Bauabteilung hatte keinerlei bemerkenswerte Objekte.

In einem Lande, wo die klimatischen Verhältnisse sich in Extremen bewegen, wo menschliche Ansiedlungen äusserst spärlich sind (13 Bewohner pro km^2), Verkehrswege und Verkehrsmittel fehlen, und wo jede Möglichkeit zur Unterbringung von Menschen und Tieren in bereits bestehende Unterkünfte fehlt, bildet die Wohnungsfürsorge eine Hauptfrage. Es mussten hauptsächlich auf den Bauabteilungen Taurus und Amanus Wohnhäuser für Angestellte und Arbeiter in grosser Zahl gebaut werden, betrug doch schon in Friedenszeiten die Zahl der beschäftigten Leute 5000 bis 6000 Köpfe pro Abteilung, wovon wenigstens zwei Drittel in Gesellschaftshäusern untergebracht werden mussten. Ferner mussten Speisehäuser und Küchen, Hospitäler, Apotheken, Absonderungshäuser, Badanstalten, Stallungen für Pferde und Vieh und Betriebgebäude aller Art eingerichtet werden. Die Wasserversorgung erforderte in dem wasserarmen Lande grosse Anlagen. Für die Versorgung mit Trinkwasser wurden Quellen gefasst, Hochreservoirs und weitläufige Verteilungsleitungen angelegt, sodass bei den meisten Wohnhäusern auch je eine Wasserentnahmestelle eingerichtet werden konnte. Desgleichen wurden für Feuerlöschzwecke Hydrantenanlagen geschaffen, wobei teilweise die definitiven Wasserstationsanlagen mit ihren Behältern benützt wurden. Für Kondens-, Speise- und Kühlwasser wurde Bachwasser teilweise mit natürlichem Gefälle, teilweise mit Pumpen und Pulsometern aus tiefer liegenden Entnahmestellen gefördert. Auf den grössern Dienststellen war sowohl für Aussen- als auch für Innen-Beleuchtung elektrisches Licht eingerichtet. Insbesondere

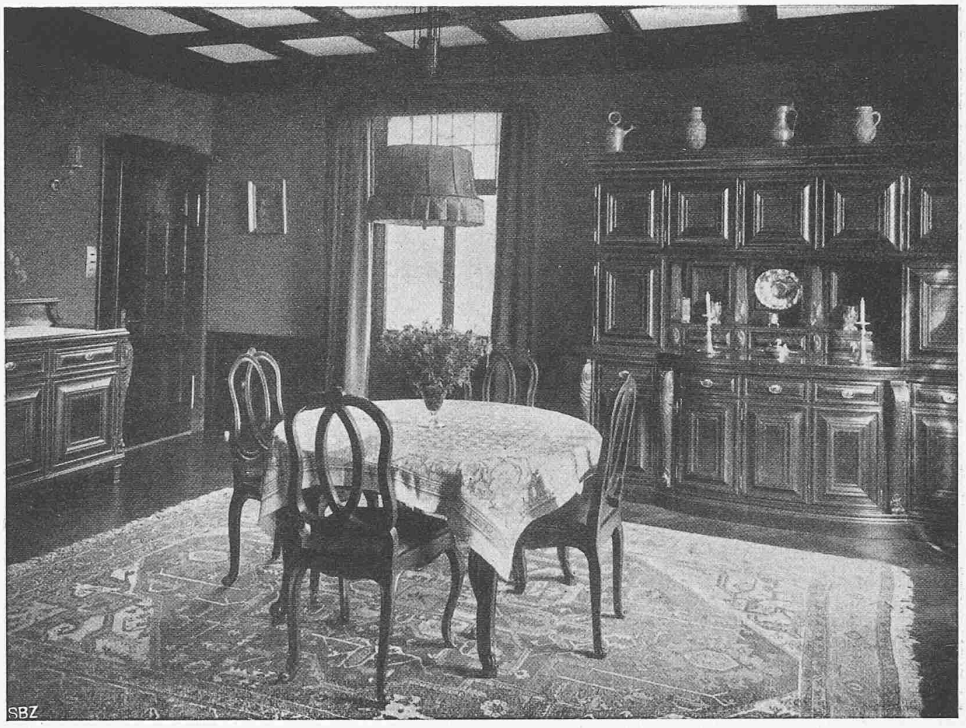


MODERNES SPEISEZIMMER



BÜRGERLICHE WOHNRÄUME

ENTWORFEN DURCH PESTALOZZI & SCHUCAN, ARCHITEKTEN, ZÜRICH

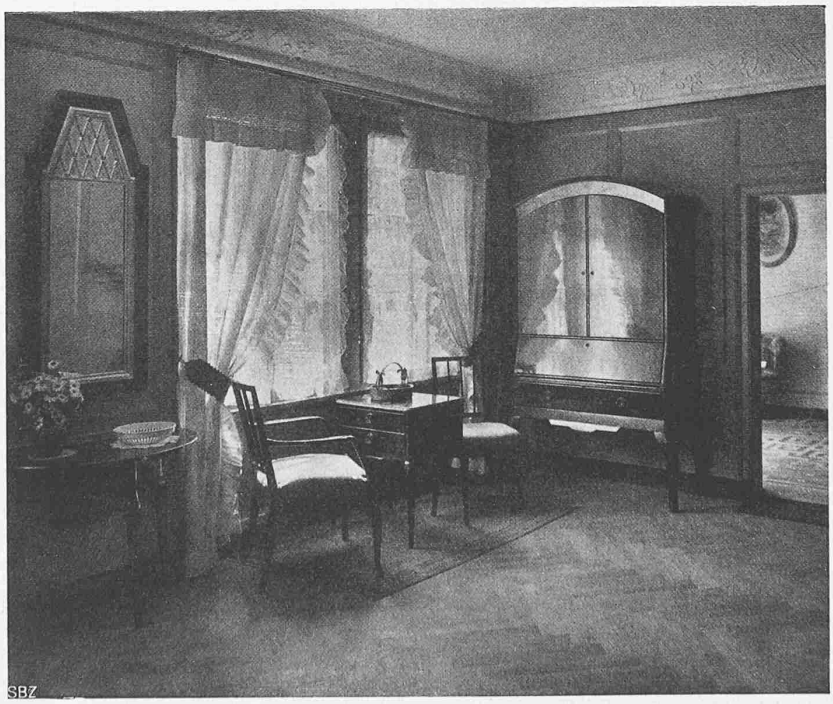


SPEISEZIMMER IN ANPASSUNG AN VORHANDENE ALTE WELLENSCHRÄNKE

ENTWORFEN DURCH PESTALOZZI & SCHUCAN, ARCHITEKTEN, ZÜRICH

EMPFANGSZIMMER (OBEN) UND BIBLIOTHEK (UNTEN) IN EINEM ALTEN HAUSE

ENTWORFEN DURCH PESTALOZZI & SCHUCAN, ARCHITEKTEN, ZÜRICH



WOHNSTUBE AUS DER SCHWEIZ. WERKBUNDAUSSTELLUNG

ENTWORFEN VON E. FRITZ, AUSFÜHRUNG VON KNUCHEL & KAHL, ZÜRICH

hatten die Tunnelsektionen technische Installationen, die den europäischen Anlagen bei grossen Tunnelbauten nicht nachstanden, diese sogar, was Personal-Fürsorge anbelangt, weit überholten.

Da im Taurus eine Anzahl von kleinen und grössern Tunnels in der Tschakitschlucht sich folgten, die nur durch zwischenliegende Brücken von einander getrennt waren, und an den Tunnelportalen für grössere Installationen kein Platz vorhanden war, wurde am obern Eingang in die Schlucht für den Baubetrieb eine Kraftzentrale erstellt, die den fünf Unterstationen bei den jeweiligen Tunnelportalen in der Schlucht die Kraft lieferte. In der Zentrale waren vier Einheiten aufgestellt, bestehend aus je einer Lanz'schen Heissdampf-Halblokomobile mit Kondensation von 200 *PS* Dauerleistung und einem Drehstromgenerator von 150 *kW* bei 2200 Volt. In den Unterstationen wurde der Strom auf die Betriebspannung von 440 Volt heruntertransformiert. Ein 80 *PS*-Motor zum Antrieb eines Kompressors von 12 m^3 Ansaugeleistung pro Minute und 6 bis 8 *at* Betriebsdruck und ein 13 *PS*-Motor zum Antrieb eines kleinen Hochdruckventilators für Lüftung bildeten die maschinelle Einrichtung der Unterstationen für die pneumatische Bohrung. Die Hauptwerkstätte befand sich bei der Kraftzentrale.

Im Amanus wurden die kleinen Rampentunnels von Hand gebohrt; sie lagen unterschiedlich im Jurakalk, Mergel und Tonschiefer. Der 5 *km* lange Scheiteltunnel lag ganz in dem sehr harten Quarzit des Untersilurs. Beide Tunnel-Seiten hatten vollkommen gleiche Betrieb-Anlagen, bestehend aus zwei Luftkompressoren von je 12 m^3 und zwei von je 6 m^3 Ansaugeleistung pro Minute und 6 bis 8 *at* Betriebdruck für die pneumatische Bohrung, zwei direkt mit 55 *PS*-Gleichstrommotoren von 220 Volt Betriebspannung gekuppelte für die Tunnellüftung dienende Sulzer'sche Hochdruck-Ventilatoren, die bei 1650 *Uml/min* je 120 m^3 Luft mit einem Ueberdruck von 800 *mm* Wassersäule lieferten und die nach Bedarf parallel oder hintereinander geschaltet werden konnten, ferner aus einem Gleichstromgenerator von 150 *kW* und zwei solchen von je 20 *kW* bei 220 Volt Spannung für den Betrieb der Ventilatormotoren, der elektrischen Beleuchtung, der Werkstätte und des Sägewerkes. Die Antriebskraft lieferten wie im Taurus ebenfalls Lanz'sche Heissdampf-Lokomobilen mit einer Gesamt-Dauerleistung von 600 *PS* pro Tunnelseite, mit Kondensation auf der Nordseite, ohne solche auf der Südseite, mangels des nötigen Wassers. Die Bohrung erfolgte wie im Taurus mit Bohrhämmern System Demag und Flottmann, teilweise auf Säulen und Aufbruchstützen, teilweise ohne solche. Ausserdem waren noch eine grössere Anzahl Lokomobilen für Pumpstationen, Sägereien, für kleinere elektrische Zentralen und insbesondere auch für Bade- und Desinfektions-Anstalten im Betrieb. Für den Bau des grossen Giaur-Déré-Viaduktes im Taurus war eine Luftseilbahn, für jenen der beiden eisernen Talbrücken im Amanus ein Bremsberg eingerichtet, die den Transport der Baumaterialien von den Lagerplätzen auf die schwer zugänglichen Arbeitstellen besorgten.

Die gross angelegten Werkstätten waren mit allen notwendigen Werkzeugmaschinen versehen, wie Drehbänke, Shaping-, Vertikal- und Horizontal-Bohrmaschinen, pneumatischen Bohrerschärfmaschinen, autogenen Schneid- und Schweissapparaten usw. zur Reparatur und Neuherstellung von Geräten aller Art. Eigene Sägewerke mit Zimmerei- und Tischlerei-Betrieben besorgten einschlägige Reparaturen sowie Neuherstellungen.

Ausser den Hospitälern, die pro Bauabteilung einen Belagraum von rund 300 Betten hatten, wurden noch besondere Stellen für erste Hilfeleistung und polyklinische Behandlung von Beamten, Arbeitern und deren Angehörigen eingerichtet. Den Badeanstalten wurden Wäschereien angegliedert, um den Arbeitern die Möglichkeit zur gründlichen Reinigung der Unterkleider zu geben.

Eigener Telegraph mit Stationen auf allen Baulosen mit Tag- und Nachtbesetzung der wichtigen Dienststellen gestattete rascheste Verständigung der einzelnen Baulose und Bauabteilungen unter sich sowie mit den Zentral-Behörden in Konstantinopel. Ferner hatten die einzelnen Bauabteilungen auf ihrem Gebiet noch Telephonnetze mit eigenen Zentralen. Die Dienstbahnen waren auch für Personen- und Postverkehr eingerichtet; ein eigener Gesellschaftspostdienst besorgte den Brief-, Paket- und Geldüberweisungsverkehr innerhalb des Gesellschaftsbereiches, sowie den Anschluss an die ottomanische Staatspost in den Provinzhauptstädten.

Die Kosten der vorgenannten technischen und Wohlfahrtseinrichtungen, beide Dienstbahnen inbegriffen, betrugen für die beiden Gebirgsbauabteilungen Amanus und Taurus schätzungsweise 28 Millionen Franken, die Gesamtkosten der ersten 1000 *km* der Bahn rund 450 Millionen Franken, wovon etwa 160 Millionen auf Kriegsmehrkosten entfallen; das rollende Material ist in diesen Beträgen nicht inbegriffen, dagegen die gesamte Bahnanlage einschliesslich Sicherung- und Signalanlagen, Stations- und Betrieb-Gebäuden. (Schluss folgt.)

Bürgerliche Wohnräume.

(Mit Tafeln 8 bis 11.)

Auf den vorstehenden Tafeln 8 bis 11 bringen wir einige bemerkenswerte raumkünstlerische Arbeiten der in Zürich wirkenden Architekten Pestalozzi & Schucan zur Darstellung; sie sind zum Teil unter Berücksichtigung bestimmter Wünsche der Bauherren entstanden und zeichnen sich aus durch taktvolles Unterordnen in gegebene Verhältnisse.

Tafel 8 zeigt ein Speisezimmer, bei dessen Durchbildung den Architekten völlig freie Hand gelassen war. Wandtäfel und Möbel sind in poliertem Kirschbaumholz, die Stoffüberzüge in grün gemustertem Seidendamast, die Vorhänge aus grüner Seide. Zwei weitere Bilder (Tafel 9) sind aus dem Speisezimmer eines umgebauten Hauses, bei dem für die Ausbildung der Räume wie der Möbel dem Charakter verschiedener alter Wellenschränke u. dergl. Rechnung getragen werden musste. Die Ausführung geschah in mattiertem Nussbaumholz; Wände und Vorhänge sind tiefrot. Noch mehr gebunden durch im Hause bereits vorhandene Möbel und besonders auch durch die geringen Raumhöhen waren die Architekten beim Umbau des dritten Objektes (Tafel 10). Das eine Bild daraus zeigt den Einbau einer Bibliothek in Nussbaumholz, mit reich durchgebildetem, altgrünem Kachelofen, dunkelbrauner Wandbespannung und kranzartigen Bronzeleuchtern, während das obere Bild das Empfangszimmer im gleichen Hause darstellt. Hier erhielten die Wände eine hellgemusterte Tapete; die Möbel aus Nussbaumholz, mit roter Stoffbespannung und schwarzer Stickerei, stehen auf einem schwarzen Teppich.

*

Im Gegensatz zu diesen, in bleibende Umgebung eingepassten Räumen, stellt Tafel 11 die Einrichtung der guten bürgerlichen „Stube" einer Mietwohnung dar. Sie zeugte an der letztjährigen Werkbund-Ausstellung, in Verbindung mit einem kleinen „Salon", von dem Können der Zürcher Firma Knuchel & Kahl, deren Raumkünstler E. Fritz die Möbel entworfen hat. In einer kleinen Begleitschrift erläutert dieser die Gesichtspunkte für den Entwurf von Miethaus-Mobiliar, das, unter möglichster Anpassungsfähigkeit an die wechselnden Raumformen, durch einen bestimmten, eigenen Charakter diesen der jeweiligen Behausung aufdrücken müsse. Als Hauptstück der Mietwohnung werde die „Stube" zu gestalten sein, in der sich das Familienleben vorwiegend abspielt. Der Autor sagt über diese Stube was folgt:

„Sie nimmt die schönste und sonnigste Lage ein und wird durch ein bis zur Decke reichendes Holztäfel gegen Kälte und Hitze aufs beste geschützt. Eine solche Wandverkleidung, sei sie naturfarbig oder in diskretem Anstrich gehalten, weist ausser ihren praktischen Vorteilen Eigenschaften auf, wie sie für einen vielbenützten Raum nicht