

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 91/92 (1928)  
**Heft:** 24

## Sonstiges

### 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:** 22.02.2026

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

Zweck des Wettbewerbes als erreicht angesehen werden. Aus den prämierten und angekauften Projekten wird es dem Gemeinderat Küsnacht möglich werden, nach weitern gründlichen Studien der verkehrstechnisch und wirtschaftlich massgebenden Faktoren eine für Küsnacht zweckmässige Lösung für die Beseitigung der Niveauübergänge der Kohlrainstrasse, der Dorfstrasse und der Wiltigasse und deren Ersatz durch geeignete andere Anlagen zu finden.

Küsnacht, den 1. Mai 1928.

Das Preisgericht:

Gemeindepräsident F. Kindlimann, Küsnacht, Präsident.  
Ingenieur A. Acatos, Obering. des Kr. III der S.B.B., Zürich.  
Ingenieur K. Keller, Kantonsingenieur, Erlenbach.  
Architekt Otto Pfister, Zürich.  
Gemeinderat Emil Uster, Küsnacht.  
Ingenieur Eugen Bosshard, Stadtgenieur, Zürich.  
Architekt Heinrich Oetiker, Zürich.  
Gemeindeingenieur Th. Baumgartner, Küsnacht, Sekretär.

**Ausstellung „Das neue Heim“  
im Kunstgewerbemuseum Zürich.**

Heute, Samstag den 16. Juni, wird um 15 Uhr diese Ausstellung vor geladenen Gästen eröffnet, am Sonntag ist sie dem Publikum zugänglich. Von den „Musterhäusern“ an der Wasserwerkstrasse, die von Arch. Max Ernst Häfeli erbaut wurden, wird erst eines vollständig eingerichtet gezeigt werden können, die beiden andern werden in acht Tagen geöffnet.

Diese Ausstellung bildet eine Fortsetzung der Ausstellung gleichen Namens, die Direktor Altherr im Herbst 1926 durchführte; waren damals mehr bürgerliche Verhältnisse der Bewohner vorausgesetzt, so ist diesmal ausdrücklich auf ein Bedürfnis-Minimum Bedacht genommen; die Einrichtungen sollten in kleine Einfamilienhäuser, Reihenhäuser, Arbeiterwohnungen passen. Der Kreis der Interessenten, den die Ausstellung angeht, ist also noch grösser als der der ersten Ausstellung, die seinerzeit aussergewöhnlichen Beifall und Besuch erfahren hat.

Mit Stuttgarter Dimensionen kann es Zürich natürlich nicht aufnehmen, es ist schon viel, und sehr begrüssenswert dass es die der neuen Architektur sonst nicht eben sehr gewogenen Behörden ermöglicht haben, die „Musterhäuser“ als Siedlung mit städtischer Subvention durchzuführen — begrüssenswert, ohne dass dieser erste Schritt zum Vorwand dienen dürfte, keine weiteren zu machen; denn hier handelt es sich nicht um eine kleine Gefälligkeit einer Gruppe von Architekten gegenüber, sondern um die zögernde Inangriffnahme eines eminent wichtigen Problems, das die Allgemeinheit angeht, und für das in Deutschland beispielsweise durch die Organisation der Reichsforschungsgesellschaft Millionen bereitgestellt werden. Die „S. B. Z.“ wird diese Musterhäuser ausführlich publizieren, und auch auf die wichtigsten Einheiten der Ausstellung im Kunstgewerbemuseum zurückkommen. Neben vielen Einzelmöbeln und Einzelzimmern, meist Wohnzimmern mit Schlafmöglichkeit auf Divan, sind vier organisierte Wohnungen zu sehen, eine Dreizimmerwohnung von W. Kienzle, Zürich, entworfen für einen Miethausblock in Eisenskelettbau, eingerichtet mit Möbeln von Kienzle, Carrara und Boehny, Zürich (IV. Preis des vorgängigen Möbelwettbewerbes) und F. Müllerschön, Zürich (V. Preis); ebenfalls eine Dreizimmerwohnung, aber in Form eines zweigeschossigen Einfamilienhauses,

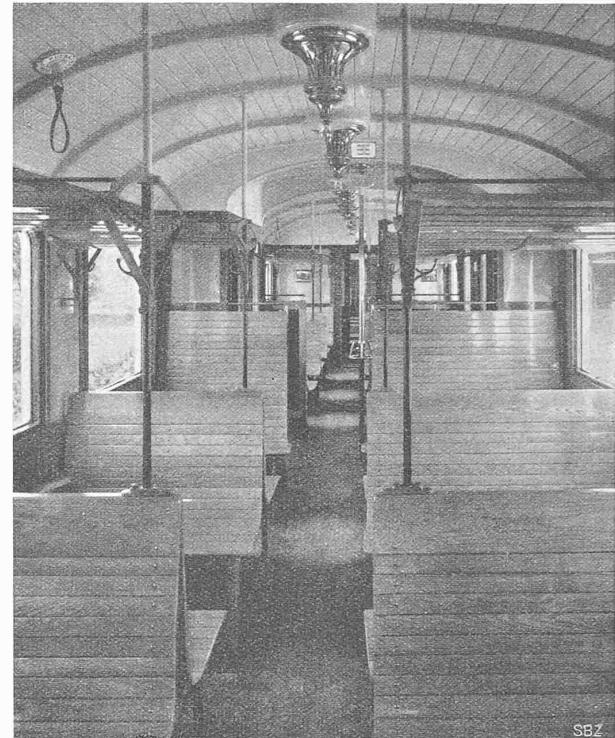


Abb. 4. Innenansicht eines Doppel-Anhängewagens III. Klasse.

zeigt F. Scheibler, Winterthur (III. Preis), ein Reihenhaus zu drei Zimmern E. Mumenthaler, Baugeschäft, Basel — aus ausstellungs-technischen Gründen musste auf die Ausführung des Obgeschosses verzichtet werden, und das Schlafzimmer wurde neben dem Erdgeschoss aufgestellt — möbliert von E. Mumenthaler und O. Meier, die den ersten Preis innehaben. Eine Vierzimmerwohnung gehört zu einem Siedlungsprojekt der Architekten Steger, Egnder und Hofmann, Zürich, ausgestattet mit den von Architekt M. E. Häfeli zusammen mit der Firma E. Kadler-Vögeli, Glarus, ausgeführten Möbeln (II. Preis). P. M.

### Mitteilungen.

**Versuchs-Vorortzüge der Schweizer. Bundesbahnen.** Auf den Strecken Basel-Olten und Zürich-Rapperswil haben die S. B. zwei Versuchsziege in Dienst genommen, die für den sogen. Pendelverkehr bestimmt sind. Diese Züge (Abb. 1 bis 4) bestehen aus einem vierachsigen Motorwagen Typ Fe<sup>4/4</sup>, drei Doppelwagen Serie C-C und einem vierachsigen Zugführungswagen Serie B<sup>14</sup>. Der Motorwagen weist mit vier Achsmotoren eine motorische Leistung von 1000 PS auf und ist mit Fernsteuerung ausgerüstet. Das Wageninnere dient als Gepäckraum für 5 t Nutzlast. Die Doppelwagen bestehen aus zwei zweiachsigen Personenwagen dritter Klasse, die kurz gekuppelt und durch Faltenbalg und bequemen Uebergang miteinander verbunden sind. Jeder Doppelwagen besitzt für Ein- und Aussieg acht Türen, die den raschen Verkehr erleichtern sollen.

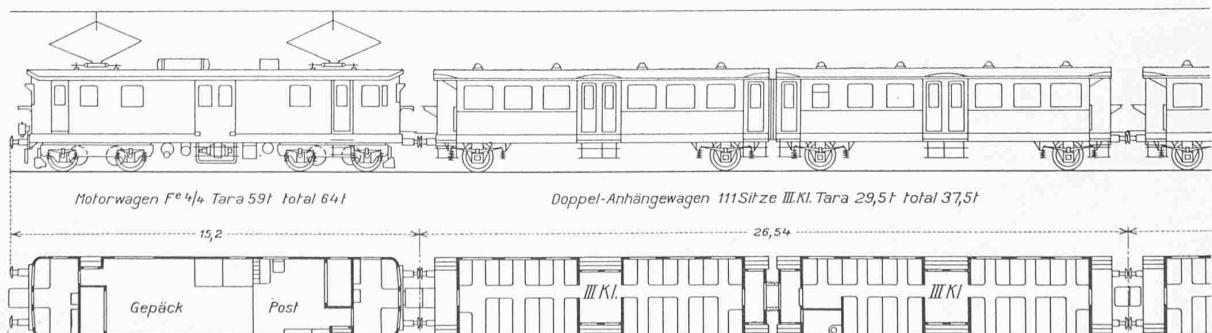


Abb. 1 und 2. Vorortzug der Schweizerischen Bundesbahnen für Pendelverkehr, geliefert von der Schweizer. Wagonsfabrik Schlieren,

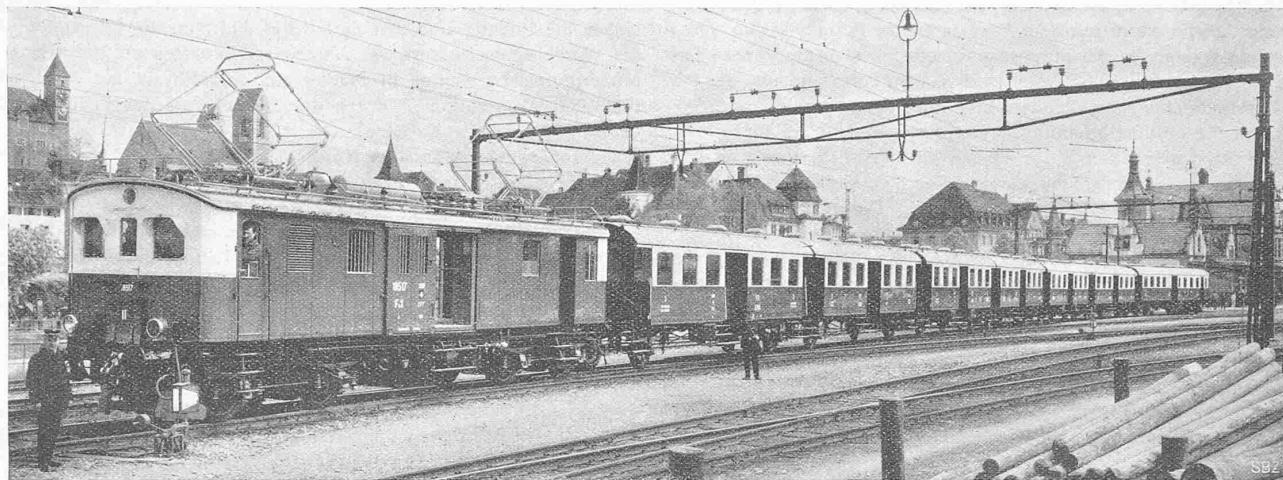


Abb. 3. Ansicht eines Vorortzuges für Pendelverkehr der Schweizerischen Bundesbahnen. Links der als Gepäckwagen dienende Motorwagen.

Alle Seitentüren des Zuges sind mit automatischen Schliessvorrichtungen versehen, die vom Führer, kurz nachdem sich der Zug in Bewegung gesetzt hat, elektrisch ausgelöst werden. Der Zugführungswagen ist vierachsig und führt zweite Klasse. Am einen Ende befindet sich eine Führerkabine, die die gleichen Apparate wie die des Motorwagens enthält. Befindet sich der Zugführungswagen der Fahrtrichtung entsprechend an der Spitze des Zuges, so werden von seiner Führerkabine aus die Motoren des am hintern Zugende befindlichen Motorwagens gesteuert, wobei der Motorwagen den Zug stösst. Der Zug verfügt über 387 Sitzplätze, zu denen im Grossverkehr noch etwa 63 Stehplätze hinzugerechnet werden können, so dass eine Gesamtförderung von 450 Personen und 5 t Gepäck möglich ist. Das Zugsgewicht beträgt 206 t. Zur leichteren Orientierung des Publikums für den Vorortverkehr ist der äussere Anstrich blauweiss gehalten. Das Rollmaterial des ganzen Zuges wurde von der Schweizer. Wagonsfabrik Schlieren A.-G. geliefert, die elektrische Ausrustung von den Ateliers de Sécheron in Genf.

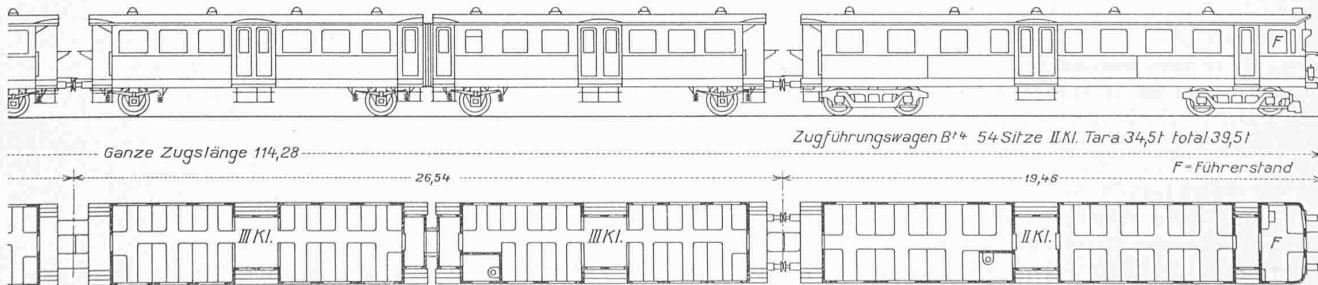
#### Musterwohnungen der Ausstellung „Heim und Technik“

**München 1928.** Die am 25. Mai eröffnete, gross angelegte Ausstellung „Heim und Technik“ auf dem bekannten Münchener Ausstellungsgelände bringt als Hauptanziehungspunkt in Halle I eine Reihe von Musterwohnungen. Wenn man einen Augenblick überlegt, welche Bedeutung für die Entwicklung des Automobilbaus die grossen Salons besitzen, wo wir alljährlich die neuesten Modelle sehen können, so muss man solche Veranstaltungen für das Wohnungswesen sehr begrüssen, selbst wenn ein so umfassend angelegtes Unternehmen wie Stuttgart nicht jedes Jahr möglich ist. Schon ausstellungstechnisch ist die Münchener Anlage interessant. Die einzelnen Wohnungen sind ohne die abschliessenden Zimmerdecken in zwei Reihen aufgestellt, vor jeder Reihe läuft ein eiserner Laufsteg in Stockwerkshöhe, sodass die räumliche Disposition jeder einzelnen Wohnung von oben herab übersehen werden kann. Systematisch durchgeführte Beschriftung, Grundrisse und Tabellen unterstützen die Anschauung. Die einzelnen Wohnungen stammen von 20 verschiedenen Architekten, wobei aus örtlichen Gründen die Münchner überwiegen. Von bekannten Namen seien genannt: Artaria & Schmidt (Basel), Block & Hochfeld (Hamburg), Dr. Frank (Wien), Welzenbacher (Innsbruck), Kramer (Frankfurt a.M.), Schuster

(Frankfurt a. M.), Alexander Klein (Berlin). Mit einer Ausnahme (Haus der Landwirte von Lechner & Norkauer, München) handelt es sich um Stockwerkwohnungen von ein bis vier Ziimmern. Konstruktive Fragen kommen naturgemäss weniger zur Darstellung, das Hauptgewicht liegt auf der Disposition und Einrichtung. Die Mehrzahl der Wohnungen gibt Vorschläge für den bekannten Miethaustyp mit an eine mittlere Treppe gekoppelten Wohnungen. Von besonderem Interesse sind die Einzimmerwohnungen von Vogl (München) und Schütte-Lihotzky (Frankfurt), eine doppelte Mietwohnung im back-to-back System von Luckhardt & Anker (Berlin) und eine zweigeschossige Mietwohnung an offenem Laufgang von Artaria & Schmidt (Basel). In der Küchenfrage ist die an den Hauptwohnraum angehängte knappe Kochnische durch eine Anzahl von Beispielen vertreten. Dass das moderne Möbel bereits en vogue ist, braucht nicht zu verwundern; eine kleine Gegendemonstration erlaubt sich Frank (Wien), der seine ganze Einrichtung aus heterogenen Typen zusammenstellt und damit der subtilen „Innenraumkunst“ ein Schnippchen schlägt.

H. S.

**Die neuen Giessereien der Citroën-Werke.** Die Werkstätten der Citroën-Werke in Clichy bei Paris sind insbesondere dadurch bekannt, dass sie als erste in Europa die Massenherstellung von Automobilen nach amerikanischen Grundsätzen der Fließarbeit aufgenommen haben. Ihre gegenwärtige Leistung beläuft sich auf rd. 400 Wagen im Tag, doch sind sie imstande, nötigenfalls bis 1200 Wagen täglich herzustellen. Im Laufe der letzten Jahre ist ihnen eine neue Giessereianlage angegliedert worden, die, von Ing. Léon Thomas (Paris) entworfen, eine glückliche Übertragung amerikanischer Einrichtungen auf europäische Verhältnisse darstellt. Die Bandarbeit ist in mehrere von einander unabhängige Strecken unterteilt, um eine Anpassung der Erzeugung an die schwankende Wirtschaftslage zu ermöglichen, ohne die Herstellungsgeschwindigkeit ändern zu müssen. Außerdem sind normale Arbeitsgänge in sinnvoller Weise an passenden Stellen in die Fließstrecken eingeschaltet. So ist eine Gesamtbetriebsführung entstanden, bei der unter weitgehender Verwendung von angelernten Arbeitern am Fließband die Ausnutzung hochwertiger Facharbeiter für Arbeiten, die besondere Sorgfalt und Geschicklichkeit verlangen, in wünschenswertem Umfang ermöglicht wird. Sowohl die Giesserei als auch die



elektrische Ausrustung (vier Achsmotoren von je 250 PS und Zubehör) von den Ateliers de Sécheron in Genf. — Typenskizze 1:250.

Tempergiesserei und die Bronze- und Aluminiumgiesserei sind dreistöckig. Die Formerei mit dem Ausgiessen der Formen ist im ersten Stock untergebracht; im Erdgeschoss befinden sich die Rückförderanlagen für den über Rosten entleerten alten Formsand und den bei der Formherstellung abfallenden Sand zur Sandaufbereitung anlage, während die Fördereinrichtungen von dieser Anlage zu den Formplätzen in den zweiten Stock verlegt sind. Auf diese Weise sind die langen Förderbänder den sie schädigenden Einflüssen der Hitze und des Staubes der Giesshalle entzogen. Die Anlagen sind für eine Erzeugung von 500 Wagen in achtstündiger Arbeitschicht und von 1000 Wagen in Doppelschicht entworfen. Die Erfahrung hat indessen ergeben, dass diese Zahlen um mindestens 20% gesteigert werden können. Die normale Tagesleistung beträgt 65 000 kg Wagengussteile, dazu 15 000 kg Grauguss und 5000 kg Stahlguss für andern Bedarf. Eine genaue Beschreibung der Anlagen bringt Prof. U. Lohse (Hamburg) in der „Z. V. D. I.“ vom 7. April 1928.

**Technik und Seele** im Anschluss an Rathenausche Anschauungen war der Titel eines Vortrages, den Prof. Dr. A. Stodola am 8. Juni in der Schmidstube im Kreise des Akadem. Maschinen-Ingenieur-Vereins hielt. Der Vortragende betonte, dass es ihm ein Bedürfnis sei, vor der heranwachsenden Technikerschaft ein Bekenntnis zu den geistig-seelischen, weltanschaulichen Werten abzulegen, und die Frage aufzuwerfen, wozu der ganze ungeheure Apparat der Technik eigentlich entfesselt wurde. Eine eindeutige Antwort auf diese Fragen zu geben, ist natürlich nicht möglich; der Redner setzte sich mit den optimistischen und pessimistischen Entwicklungsansichten der technisierten Menschheit auseinander, und so lag denn die Fruchtbarkeit seiner Ausführungen eingeständnermassen in der Aufrollung von Fragen, nicht in ihrer Lösung. An der ausgiebigen Diskussion beteiligten sich die Professoren und Dozenten Ermatinger, Medicus, Böhler, Niggli und mehrere Studenten. Die sehr verdienstliche Veranstaltung vermochte den Saal bis zur äussersten Grenze seines Fassungsvermögens zu füllen; es ist ein gutes Zeichen, dass diese Probleme solches Interesse finden. Es galt freilich auch der Person des Vortragenden, der von allen Diskussionsrednern mit Recht als Beispiel einer glücklichen Synthese rational-technischer und seelischer Potenzen gefeiert wurde. Im ganzen betrachtet war nur schon das dankeswert, dass jene erschreckenden Abgründe zwischen der maschinellen und der menschlich-seelischen Welt offen in ihrer ganzen Problematik eingestanden wurden, an denen so viele Techniker und Maschinen-Schwärmer mit Schopenhauers „verruchtem Optimismus“ blind vorbeigehen.

P. M.

**Schweizernummer des „Baumeister“.** Das ganze Juni-Heft dieser bekannten, im Verlag Georg D. W. Callwey in München erscheinenden gediegenen Architektur-Monatschrift ist „Neueren Wohnbauten in der Schweiz“ gewidmet. Die dargestellten Objekte — Bauten der Architekten Häfeli, Vater und Sohn, Burkhardt, Bodmer, Steiger-Crawford, Artaria und Schmidt, Le Corbusier — sind den Lesern der „S. B.“ teils aus dieser selbst, teils aus dem Buch unseres Mitarbeiters Peter Meyer „Moderne Schweizer Wohnhäuser“ (erschienen bei Dr. H. Girsberger, Zürich) bekannt, der auch den Text für den „Baumeister“ geschrieben hat. Gewisse Unordnungen unter den Bildern sind auf Änderungen zurückzuführen, die der Herausgeber an den Vorschlägen seines Mitarbeiters vorgenommen hat. Das Maiheft der gleichen Zeitschrift brachte ein grösseres Autoreferat von P. Meyer über seinen, im Januar in München gehaltenen Vortrag „Wandlungen des Materialgefühls in der Baukunst von der Antike bis zum Ausgang des Mittelalters“.

**Eidg. Technische Hochschule. Doktorpromotion** Die E. T. H. hat die Würde eines Doktors der *technischen Wissenschaften* verliehen den Herren Eduard Jaag, dipl. Ing.-Chemiker aus Beringen (Schaffhausen) [Dissertation: Untersuchungen über Adsorption von Gasen und Dämpfen durch verschiedene Sorten von Silica-Gel.].

und A. Ivor Davies aus Stockton-on-Tees (England) [Dissertation: *Über die Bildung und den Zerfall des Natriumsalicylates*]; ferner die Würde eines Doktors der *Naturwissenschaften* an Herrn Hans Müller, dipl. Fachlehrer in Mathematik und Physik aus Amriswil (Thurgau) [Dissertation: *Zur Theorie der elektrischen Ladung und der Koagulation der Kolloide*].

**Internationaler Torf-Kongress 1928.** Vom 8. bis 12. Juli findet in Laon (Aisne) unter der Mitwirkung des „Office national des Combustibles liquides“, des „Comité central de Culture mécanique“ und des „Automobile-Club de France“ ein internationaler Torf-Kongress statt. Die Arbeiten umfassen vier Gruppen: Wissenschaftliche Untersuchung des Torfs und der Torffelder; geologische Prognose und Ausbau der Torffelder; Gewinnung, Behandlung und Verwertung des Torfes; Wirtschaftliche Organisation der Torf-Industrien. Die Teilnehmer-Gebühr beträgt 25 frz. Fr. Näheres durch das „Secrétariat du Congrès International de la Tourbe, Office National des Combustibles liquides, 85 Boulevard du Montparnasse, Paris (6<sup>e</sup>)“.

**Die Studiengesellschaft für Automobilbau** hält ihre diesjährige Hauptversammlung vom 20. bis 22. Juni in Dresden ab. An der öffentlichen Tagung, die auf Donnerstag den 21. Juni in den Räumen des Ausstellungspalastes an der Lennéstrasse um 9 1/2 Uhr angesetzt ist, werden u. a. Dr. Heymann (Berlin) über „Die Aufgaben der Landstrassenverwaltungen“, Prof. Obst (Hannover) über „Geopolitische Faktoren beim Ausbau des deutschen Hauptstrassennetzes“ und Prof. Dr. Kirsch (Berlin) über „Finanzierungsprobleme von Deutschlands Verkehr“ sprechen. Am Freitag folgt die Besichtigung der Ausstellung „Die technische Stadt“. Nähere Auskunft beim Verkehrsverein Dresden, Hauptbahnhof-Ostbau.

**Stahlskelettbau.** In der ausgezeichneten deutschen Wochenschrift „Stein, Holz, Eisen“, die von allen Zeitschriften über moderne Baukonstruktion und Bauwirtschaft vielleicht am umfassendsten und sachlichsten informiert, ist in den Heften 13 bis 21 eine Reihe von Artikeln verschiedener Verfasser über dieses wichtige Thema erschienen, die grösste Beachtung verdienen. Da ein Buch über das gleiche Thema in Aussicht steht, wird über den Inhalt später referiert werden.

### Nekrologie.

† **Henri Verrey.** Nous empruntons au „Bulletin Technique de la Suisse romande“ la notice nécrologique suivante sur Henri Verrey, décédé le 26 avril à Lausanne. Henri Verrey naquit le 27 avril 1852, à Melun, où son père, J.-L. Verrey, était établi comme architecte. Dix ans plus tard, J.-L. Verrey rentrait au pays et se fixait à Lausanne, où il fondait le bureau d'architecte qu'Henri Verrey devait reprendre à la mort de son père et que M. J.-H. Verrey-de Sinner, fils ainé d'Henri Verrey, dirige, avec lui, depuis plusieurs années. Henri Verrey fit ses premières études à Lausanne, au Collège Gailhard puis à l'Ecole spéciale, ancêtre de l'Ecole d'Ingénieurs. Il y conquiert en 1872 son diplôme d'ingénieur, l'année même où son père achevait la construction du Théâtre municipal de Lausanne. Henri Verrey fait un stage à Dresde, où il est l'élève de Semper, poursuit ses études d'architecte à Stuttgart et à Paris et, en 1876, devient l'associé de son père. En 1896, à la mort de son père, Henri reprend en association la direction des bureaux de son père, installés dans l'immeuble par lui construit à l'avenue Agassiz. Dès 1890, il travaille à faire du hameau montagnard de Leysin, auquel des liens de famille le rattachaient, l'une des plus célèbres stations climatériques du monde. Ce fut la grande œuvre de sa vie. Il construit successivement le Sanatorium Grand Hôtel (1890), celui du Mont-Blanc (1894), du Chamossaire (1900), le Sanatorium populaire du canton de Vaud (1901), celui des Enfants (1908), la Chapelle catholique (1909), le Grand Hôtel du Mont-Blanc et le Sanatorium



HENRI VERREY  
ARCHITECTE

27 avril 1852

26 avril 1928