

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 66 (1948)
Heft: 9

Artikel: Umbau Café Maurer in Zürich: Arch. Max Kopp, Zürich
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-56680>

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: 05.04.2026

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

im Südteil des Netzes in Betrieb kommen. Die Aufnahme des durchgehenden Verkehrs der die ganze Stadt durchziehenden Strecke des ersten Ausbaues darf nicht vor dem Jahre 1953 erwartet werden.

Umbau Café Maurer in Zürich

DK 725.71
(494.34)

Arch. MAX KOPP, Zürich

Bei der 1946 durchgeführten Neueinrichtung dieses Café war das Ziel, durch Einbauten kleiner Möbelgruppen abgegrenzte Sitz-Bezirke verschiedener Art zu bilden, um dadurch möglichst vielen Tischchen die von den Gästen meist gesuchte Anlehnung an ein Wändchen, an eine Nische usw. zu verschaffen. Gleichzeitig hat aber der Architekt die Einheit des Raumes durchaus gewahrt, und schliesslich auch ein Maximum von Sitzplätzen (nämlich 100) untergebracht, ohne dass der Eindruck einer Ueberfülle von Möblierung und Einbauten entstanden ist. Die Ausstattung der Kirschholz-Möbel mit warm-braunen Sitzkissen und Rückenlehnen aus handgewobenem Wollstoff, sowie die im Farbton ähnlichen Vorhänge mit Bündnerrmuster ergänzen die in gutem Sinne als Heimattstil zu bezeichnende Gestaltung des stark besuchten Lokals. — Die gesamten Kosten der Neueinrichtung, die auch Laden, Küche, Keller und Nebenräume umfasst, betragen 267 500 Fr.

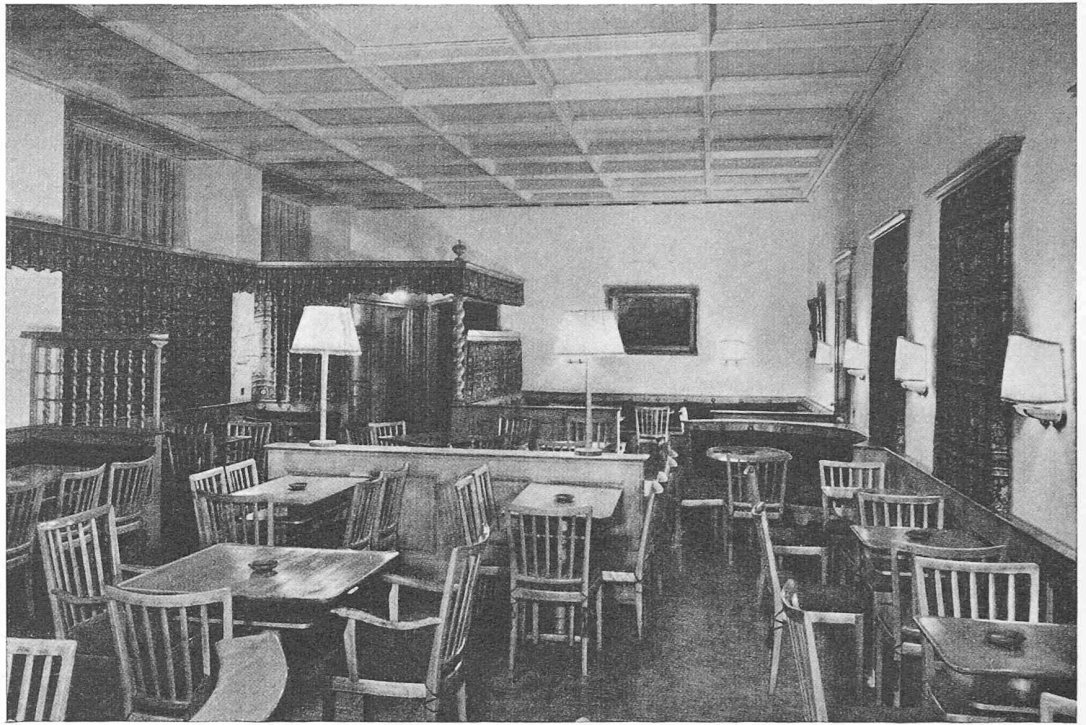


Bild 2. Das Café gegen den Eingang gesehen

Grosse Heerstrassen für den Zivilverkehr

DK 625.711.1

Dass die erfolgreiche Kriegführung weitgehend vom Vorhandensein von ausgedehnten und gut ausgebauten Strassen abhängt, hat der vergangene Krieg deutlich gezeigt. Die Strassen dienen dem Transport von Truppen, Munition, Verpflegungs- und Kriegsmaterial aller Art von der Etappe zur Front. Sie sicherten in sonst unzugänglichen Gegenden, in Gebirgs- und Sumpfbereichen, in Steppen und Wüsten oft als einzige Verkehrsadern die Durchführung der kriegerischen Operationen. Weiter waren sie wichtig als Zufahrten zu Seehäfen und Flugplätzen. Im Vergleich zu Eisenbahnlinien sind Strassenzüge weniger empfindlich gegen Beschuss und Zerstörung. Ihre Wiederherstellung ist rascher, mit kleinerem Aufwand und geringeren Kosten durchführbar als die defekter Bahnlinien. Mit riesigen Anstrengungen sind deshalb wäh-

rend des Krieges strategisch wichtige Strassenzüge entstanden, die ganze Kontinente durchqueren. «Le Génie civil» vom 1. Juli 1947 bringt eine Zusammenstellung solcher Strassen in den Einflusszonen der Engländer, Franzosen und Amerikaner und berichtet, dass beabsichtigt ist, die meisten dieser Strassen in Zukunft dem zivilen Handelsverkehr zu öffnen und für diesen zu unterhalten. An Hand von Kartenskizzen werden in der Hauptsache folgende Strassen erwähnt:

Afrika: Im Mittelmeerraum von Algier über Tunis-Tripolis-Bengasi nach Alexandrien. Auf lybischem Gebiet wurde diese Strasse unter dem faschistischen Regime erbaut. Vor dem Rückzug aus Nordafrika setzten die Deutschen alles daran, sie unbenütztbar zu machen, sodass die 8. Armee Montgomery's auf ihrem Vormarsch unter schwierigsten Bedingungen, gestört durch Sandstürme und Sturzregen, sie wieder herstellen musste. In der Nord-Süd-Richtung existiert heute

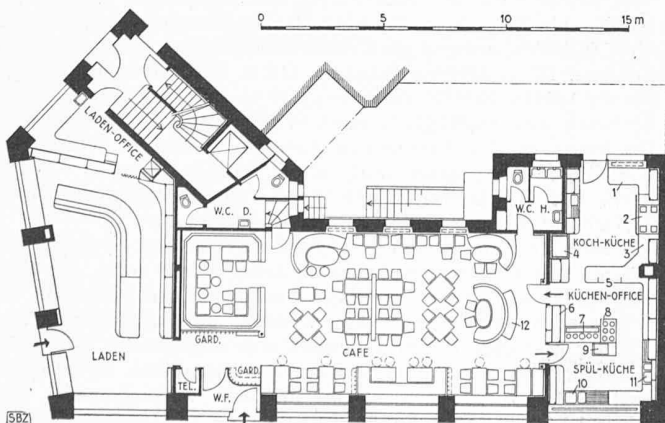


Bild 1. Grundriss 1:300. Legende: 1 Rüsten, 2 Kochen (bestehend Gasherd), 3 Anrichten, 4 Kühlschrank, 5 Wärmeschrank, 6 Getränke, 7 Kaffeemaschine, 8 Glace, 9 Reg.-Kasse, 10 Gläser-spüle, 11 Geschirrspüle, 12 Besteck. — Laden siehe Seite 126

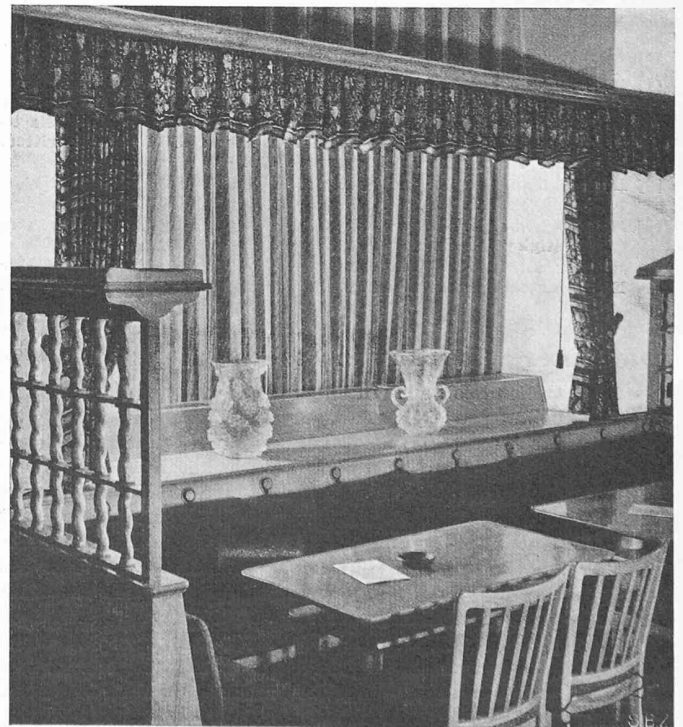


Bild 3. Detail der Fensterwand

Photos, Herdeg



Bild 4

Café Maurer, Einzelheiten der Koyen Seite Laden. Arch. MAX KOPP, Zürich



Bild 5

die durchgehende Autostrasse von Alexandrien über Massaua-Addis-Abeba-Nairobi-Salisbury-Johannesburg nach Kapstadt, die in verkehrstechnischer Hinsicht als das Rückgrat des afrikanischen Kontinents bezeichnet werden darf. Von den Franzosen sind zwei Querstrassen in west-östlicher Richtung gebaut worden, die eine von Nigeria (Lagos) über Kano am Tsadsee vorbei nach Kartum und Port Sudan am Roten Meer, die andere von Duala in Kamerun über Doka-Nairobi nach Mombassa am Indischen Ozean. Es handelt sich dabei

weitgehend um Pisten, die auch für Automobile befahrbar sind.

In *Asien* sind ebenfalls ehemalige Pisten zu grossen Durchgangsstrassen zwischen dem Mittelmeer und Indien einerseits und zur Erschliessung Chinas andererseits ausgebaut worden. Zu erwähnen ist eine Strasse von Kairo über Damaskus und Bagdad nach Teheran mit Anschlüssen von Trapezunt am Schwarzen Meer bzw. von Tiflis über Täbris. Sie wurden streckenweise von den betreffenden Landesregierungen erstellt. Von Teheran führen Fahrstrassen durch Afghanistan ostwärts und zwar über Herad-Kandahar und Kabul nach Peschavar in das Gebiet des obern Indus. In Nord-Süd-Richtung ist sodann die Durchquerung Arabiens, die uralte Pilgerstrasse von Bagdad über Medina nach Mekka zu nennen; schliesslich auf iranischem Territorium Strassen von Teheran über Isfahan nach Schiras und von Aschabad im russischen Turkmenien über Mesched und Kirman bis hinunter nach Tschahbar am Golf von Oman. In China wurde der Strassenbau zur Versorgung der inneren Landesteile mit Munition, Lebens- und Arzneimitteln während der Besetzung der Küstengebiete durch die Japaner gefördert. In einem mächtigen Bogen ist Mandalay (Burma) mit Tscheng-tu, Lan-tschou und Kaschgar in Ostturkestan verbunden. Ein Strassenzweig reicht nach Alma-Ata, in russisches Gebiet hinüber, von wo die Russen die Kommunisten in China versorgt haben. Tschung-King, den provisorischen Sitz der republikanischen Regierung, haben die Engländer nach 1939 durch einen Strassenzug mit der burmesischen Grenze verbunden. Die Amerikaner setzten diesen Strassenbau¹⁾ mit Ueberwindung unerhörter Schwierigkeiten bis Ledo, den Endpunkt der Eisenbahn von Kalkutta her, fort, als die Japaner den Südtteil von Burma besetzt hielten. Die Strasse konnte aber erst zu Beginn des Jahres 1945 dem Verkehr übergeben werden. Sie hat heute an Bedeutung verloren, weil seit der Rückkehr Tschiang-Kai-Chek's nach Nanking China wieder vom Meer her versorgt wird.

In *Alaska* ist schliesslich eine strategische Strasse zu erwähnen, die im April 1946 dem

¹⁾ Siehe SBZ Bd. 127, S. 52* (2. Februar 1946).



Bild 6. Blick gegen die Stirnwand Seite Office

zivilen Verkehr übergeben werden konnte. Die 2700 km lange Strasse, die Dawson Creek in Kanada mit Fairbanks in Alaska verbindet, ist in «Génie Civil» vom 15. Nov. 1947 eingehend beschrieben. Bezüglich ihrer wirtschaftlichen Bedeutung sei vor allem auf den Holzreichtum Alaskas hingewiesen, der bei normaler Nutzung den ganzen Bau- und Papierholzbedarf der USA laufend decken könnte. Der im Jahre 1942 in knapp zehn Monaten durchgeführte Bau der Strasse wurde dadurch erleichtert, dass die Regierung früher schon vorsorglicherweise die notwendigen luftphotogrammetrischen Aufnahmen und die Vorprojektierungen hatte ausführen lassen. Die ganze Strecke wurde in über 20 Baulose unterteilt, die meist von improvisierten Flugplätzen aus versorgt wurden. Von den ausserordentlichen Schwierigkeiten, mit denen der Bau zu kämpfen hatte, seien erwähnt: Temperaturen von -40° bis $+65^{\circ}$, Urwald, Sümpfe, breite Flüsse, Sandstürme, usw. In Anbetracht der Eile, mit der der Bau durchgeführt werden musste, hat man topographisch schwierige Stellen möglichst umgangen und im Interesse der Betriebsicherheit lieber einen Umweg in Kauf genommen. Die maschinelle Installation, besonders an Bulldozern, war so mächtig, dass beispielsweise bis zu 12 km Strasse pro Tag gerodet werden konnten. Dank gutem Unterhalt konnte die zulässige Fahrgeschwindigkeit von anfangs 40 km/h auf heute 80 km/h erhöht werden. Die amerikanische Regierung hofft, dass die Strasse Siedler nach Alaska anziehen werde, das dreimal so gross wie Frankreich ist und 1946 nur 90 000 Einwohner aufwies.



Bild 7. Der Laden des Café Maurer in Zürich. Arch. MAX KOPP

Gas und Elektrizität

DL 621.311 : 662.76

Zwei für die schweizerische Volkswirtschaft unumgänglich nötige Energiequellen

Nach einem Vortrag von Dipl. Ing. M. E. CHOISY, Chef der Industriellen Betriebe der Stadt Genf, gehalten am 28. November 1947 in der Sektion Waadt des S. I. A. in Lausanne

I.

Seit der Mitte des letzten Jahrhunderts hat der Energiebedarf in allen Kulturstaaten ausserordentlich stark zugenommen. Zugleich sind die Bevölkerungszahlen steil angestiegen, besonders in Ortschaften mit städtischem Charakter. Zahlreiche und immer feiner angepasste technische Hilfsmittel entlasteten zusehends die Menschen von körperlicher Arbeit. Die Zahl der wöchentlichen Arbeitsstunden ging demzufolge dauernd zurück; 1850 betrug sie noch 70 Stunden, 1940 nur noch 48, vereinzelt sogar nur noch 40 Stunden. Dabei verbesserte sich der Lebensstandard sehr beträchtlich, namentlich auch bei den Arbeitern und den unteren Angestelltenkategorien. Diese gewaltigen Aenderungen waren nur möglich bei gleichzeitigem Aufbau umfassender Industrien, Verkehrsanstalten und Versorgungsorganisationen, die all die vielen Güter erzeugen und vermitteln, die der moderne Mensch zum Leben beansprucht. Davon bilden die Betriebe der Energieversorgung einen sehr wichtigen Teil.

Wir brauchen die Energie hauptsächlich in Form von Licht, motorischer Kraft und Wärme. Das sind Nutzformen. Die Natur bietet sie uns als Rohenergie an, als Brennstoffe, Wasserkräfte, Sonnenwärme, Wind, Gezeiten, Uranverbindungen. Vor dem Krieg bestand ein reiches Angebot an Rohenergie in ursprünglicher und veredelter Form, als Kohle, Holz, Torf und als Koks, Gas und Elektrizität. Der Konsument konnte frei auswählen, was ihm am besten diente; Preis und Bequemlichkeit mochten ihn dabei hauptsächlich leiten. Diese Lage hat sich seither grundlegend geändert.

Die natürlichen Energiequellen sind in den einzelnen Ländern nach Art und Menge stark verschieden. In Russland und in den USA herrscht grosser Reichtum an allen Energiearten, sogar an Stoffen, die für die Ausnützung von Atomenergie geeignet sind. Sehr arm ist z. B. Dänemark; ausser Wind und Gezeiten fehlen ihm alle natürlichen Energiequellen. Die Schweiz verfügt im eigenen Land vor allem über Wasserkräfte und Holz. Der Anteil der ausgenützten Inlandenergie am gesamten Rohenergieverbrauch betrug vor dem Krieg um rd. 27 %; 73 % musste in Form von Brennstoffen importiert werden. Selbst wenn es uns gelingen sollte in den nächsten dreissig Jahren durch den Vollausbau der heute bauwürdig erscheinenden Wasserkräfte die heutige jährliche Produktionsfähigkeit von 10 Milliarden kWh zu verdoppeln, so könnten wir trotzdem nicht unsere Energie-Einfuhren verringern. Im Gegenteil müssen wir sie weiter vergrössern, weil der Bedarf parallel mit dem Ausbau unserer Wasserkräfte stark anwächst. Nicht nur nehmen die Energieanwendungen quantitativ beträchtlich zu; sondern es werden ausserdem immer neue Gebiete erschlossen — in USA ist man hierin schon wesentlich weiter als bei uns —, so dass auch in Zukunft voraussichtlich bis zu $\frac{3}{4}$ des Gesamtbedarfs durch importierte Brennstoffe gedeckt werden müssen. Dieser Sachverhalt legt es uns nahe, alle Energiequellen in der denkbar besten Weise auszunützen, und zwar sowohl die importierten Brennstoffe wie auch die einheimischen Wasserkräfte.

II.

Rationelle Ausnützung der Brennstoffe führt in vielen Fällen zwangsläufig zur Veredlung in der Gasindustrie. Diese Industrie ist vor rd. 150 Jahren in England und in Frankreich entstanden. In ihrer Entwicklungsgeschichte können drei Abschnitte unterschieden werden. Zuerst diente das Gas nur zur Beleuchtung. Aus diesem wirtschaftlich interessantesten Anwendungsgebiet verdrängte es um die Jahrhundertwende das elektrische Licht. Das Gas fand ein zweites Feld als Wärmequelle im Haushalt: Die Gasküche. Die dritte Phase ist durch die stark in den Vordergrund tretende Verwertung der bei der Gaserzeugung anfallenden Nebenprodukte gekennzeichnet, denen als Rohstoffe für die Herstellung einer grossen Zahl lebenswichtiger Erzeugnisse unserer chemischen Industrie, namentlich in den Kriegsjahren, grösste volkswirtschaftliche Bedeutung erlangten. Trotz der ausserordentlichen Schwierigkeiten in der Brennstoffversorgung während der beiden Weltkriege gelang es den Gaswerken, ihre Kundschaft, wenn auch mit empfindlichen Einschränkungen, ohne Unterbruch zu versorgen. Sie erwies sich dabei als sehr anpassungsfähig und lebensstark.