

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 67 (1949)  
**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:** 21.02.2026

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

Aufmerksamkeit der Beobachtung der Strecke, insbesondere den Signalen widmen kann. Daher sind nur die zur Fahrtbeherrschung nötigen Hebel und Instrumente am Schaltpult übersichtlich und leicht bedienbar angeordnet. Die Kabinen sind gut geheizt und beleuchtet. Wo Einmannbedienung vorgesehen ist, sind Totmannsteuerungen angebracht. Verschiedentlich sind auch automatische Zugsicherungen vorhanden.

Soweit die Betriebsergebnisse heute überblickt werden können, darf festgestellt werden, dass die angewendeten Konstruktionen sich grundsätzlich bewährt haben. Verbesserungen sind namentlich beim mechanischen Teil noch durchzuführen. Die Unterhaltskosten pro km sind nicht grösser als bei Lokomotiven mit mässigen Geschwindigkeiten. Um ein endgültiges Urteil abgeben zu können, werden jedoch noch zahlreiche Versuche durchgeführt und Betriebserfahrungen gesammelt werden müssen; vor allem ist nötig die Strecken so zu verbessern, dass mit den vorgesehenen hohen Geschwindigkeiten auch tatsächlich in regelmässigem Dienst gefahren werden kann.

## Die Ausstellung „Züka“ in Zürich, 1947

DK 061.4 (494.34)

Wie sich unsere Leser erinnern, hat der Ausstellungsarchitekt *H. Fischli* in der SBZ 1948, Nr. 12 und 13 unter dem Titel «Züka, Rückblick und Lehren» eine ausführliche Analyse des finanziellen Misserfolges dieser Ausstellung ange stellt und zugleich die gegen seine Berufsehre erhobenen Vorwürfe zurückgewiesen. Es freut uns, nunmehr die volle Rehabilitierung von Kollege Fischli bekannt geben zu können durch Veröffentlichung des folgenden Vergleichs:

In Sachen

Hans Fischli, Architekt BSA, Seefeldstrasse 8, Zürich,  
vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Robert Meyer, Rämistr. 5  
Zürich 1

Kläger,

gegen

Konkursmasse der Genossenschaft Züka,  
vertreten durch das Konkursamt Zürich-Altstadt, Beklagte  
betreffend Kollokation  
schliessen die Parteien folgende

## Vereinbarung

in der Erwägung, dass die in der Oeffentlichkeit gegenüber dem Ausstellungsarchitekten der Züka, Herrn Hans Fischli BSA, Zürich, erhobenen Vorwürfe, er habe das Baubudget um wesentliche Beträge überschritten und damit das Züka-Defizit verschuldet, nicht stichhaltig erscheinen:

1. Die Beklagte anerkennt die vom Kläger geltend gemachte restliche Honorarforderung im Betrage von Fr. 15000 und kolloziert diese Forderung im vollem Umfange in der 5. Klasse.

2. Die Beklagte verzichtet auf die gegenüber dem Kläger mit Betreibung vorsorglicherweise geltend gemachte Schadensersatzforderung von Fr. 200 000.

3. Mit dem Vollzug dieser Vereinbarung sind sämtliche gegenseitigen Ansprüche der Parteien per Saldo erledigt.

4. Die gerichtlichen Abschreibungskosten werden von der Beklagten getragen, und die Parteien verzichten gegenseitig auf Prozessentschädigung.

Zürich, den 2. Juni 1949.

Für den Kläger H. Fischli:  
Dr. Robert Meyer

Für die Beklagte:  
Konkursamt Zürich-Altstadt

## Tatsachen sagen mehr als viele Worte DK 645.4

Unter diesem Titel erschien in Nr. 19, S. 276\* der Schweizer Bauzeitung ein Artikel, in dem der Verfasser feststellt, dass die üblichen Aussteuer-Möbel den heute erstellten Wohnungen nicht mehr angepasst sind, weil sie in der Regel viel zu gross sind. Er kommt zum Schluss, dass die Möbel sich nach der zur Verfügung stehenden Fläche richten müssen.

Als Illustration hiefür wird das Bild eines Inserates verwendet, welches in letzter Zeit mehrmals in Zürcher Zeitungen erschien. Es ist die Abbildung eines Schlafzimmers mit vier türigem Schrank und auch sonst überdimensionierten Möbeln. Dadurch kommt der Leser des Artikels zur Auffassung, dass tatsächlich die Möbelindustrie Zimmer für den allgemeinen Bedarf herstelle, die den heutigen Wohnungen nicht entsprechen.

Dem ist nun aber nicht so. Das abgebildete Schlafzimmer ist ein ganz untaugliches Objekt zur Illustration obiger Auffassung. Erstens hat es gar nicht die Ausmasse, die ihm vom Verfasser zugeschrieben werden. Zweitens kann das Zimmer nicht als Norm der heutigen Möbelfabrikation gelten. Wer mit der schweiz. Möbelindustrie und dem Möbelhandel vertraut ist, weiss, dass von 100 Zimmern nicht ein Stück mit viertürigem Schrank und mit einer Kommode von 1,40 m Breite fabriziert wird. Die durchschnittliche Grösse der Schränke der Serienfabrikation beträgt 1,60 bis 1,90 m und der Kommoden 90 bis 120 cm. Möbel mit grösseren Ausmassen sind Ausnahmen, die nur für entsprechend grosse Wohnungen bestimmt sind. Kein verantwortungsbewusster Möbel fachmann wird seinen Kunden solch überdimensionierte Möbel empfehlen, wenn sie für eine subventionierte Kleinwohnung bestimmt sind.

Auch für die Möblierung der Wohnzimmer richtet sich die Fabrikation nach dem vorhandenen Platz und stellt Buffets in allen Grössen her. Zudem werden in vermehrtem Massen die Typenmöbel hergestellt (sogenannte raumsparende Möbel), bei denen die einzelnen Teile auch nach und nach ange schafft werden können. Jedes grössere Möbelgeschäft weist heute eine grosse Auswahl solcher Typenmöbel in allen Variationen auf und dieselben finden beim Publikum sehr guten Anklang. Eine der grösssten Möbelfabriken der Schweiz hat sich schon vor zehn Jahren auf die Anfertigung solcher Möbel, die jederzeit ergänzt und komplettiert werden können, spezialisiert und für Millionen von Franken davon verkauft.

Durch die Anpassung der Möbel an den vorhandenen Raum ist das Problem natürlich noch nicht gelöst; denn jede Familie braucht ein gewisses Minimum an Platz, um die Kleider und alle andern Gegenstände geordnet unterzubringen. Solange die Wohnungen nicht grösser gebaut werden oder infolge der Subventionsvorschriften nicht grösser gebaut werden können, wird die Raumnot auch nicht verschwinden. Immerhin könnte der vermehrte Einbau von Wandschränken den Platzmangel wenigstens teilweise beheben und wäre für manche Hausfrau eine grosse Wohltat.

Abschliessend möchten wir noch auf einen weiteren Nach teil vieler neuer Wohnungen aufmerksam machen. Die Gänge sind oft derart schmal, dass beim Zögeln die grösssten Schwierigkeiten entstehen. Man bringt die Möbel sehr gut die Trep penhäuser hinauf, aber einmal im Gang der Wohnung ange langt, kann man sie nicht mehr wenden, um mit ihnen in das gewünschte Zimmer zu gelangen.

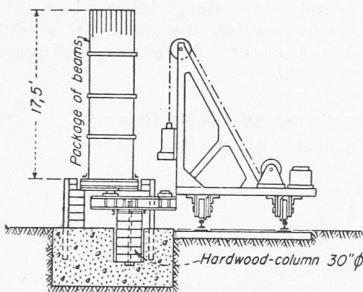
A. Schubiger, Möbelwerkstätte, Zürich

## MITTEILUNGEN

Die dritte technische Konferenz der IATA. Vom 17. bis 28. Mai fand auf dem Bürgenstock die dritte technische Konferenz der International Air Transport Association (IATA) statt. Organisation und Vorsitz waren der Swissair übertragen. Es waren 27 Luftverkehrsgesellschaften aus 20 verschiedenen Ländern vertreten. Die Zahl der Teilnehmer betrug 175. Die Konferenz behandelte eine grosse Zahl technischer Fragen der Luftfahrt. Beschlüsse wurden u. a. gefasst über eine neue Flugroutenkarte der ganzen Welt, Anfluglichter-Schneisen und die zukünftige Ausgestaltung von Flugplätzen mit Be rücksichtigung der Flugzeuge mit Rückstossantrieb. Die Ver bindungsspezialisten behandelten Fragen der Frequenzzu teilung für die Radionavigation und die Verständigungsmittel, das Problem der Radio-Telephonie auf Langstreckenflügen, sowie eine grosse Zahl weiterer für die Entwicklung des Luftverkehrs höchst bedeutungsvoller Verbindungsfragen. Die Gruppe der Ingenieure beschäftigte sich mit der Standardisierung der Hilfsgeräte des Bodendienstes, damit alle Flugzeugtypen auf einem beliebigen Flughafen gleich sorgfältig bedient werden können, ferner mit den Flugleistungen bestimmter Typen, mit Problemen des Motors, der international zu verwendenden Masseneinheiten und der Frage des Standardgewichtes von Passagieren. Schliesslich haben die Flug betriebsfachleute die Fragen des Flugsicherungsdienstes, der vertikalen Separation von Flugzeugen, die Einstellung von Höhenmessern und eine Reihe meteorologischer Fragen besprochen. Während der letzten drei Tage der Konferenz fand eine gemeinsame Sitzung der Vertreter der Luftverkehrsgesellschaften mit Delegierten einiger Flugzeug-, Motoren-, Propeller- und Zubehörwerke statt, um alle im Zusammenhang mit bestimmten Flugzeugtypen stehenden Fragen zu besprechen.

chen. Zum Abschluss der Konferenz fasste Dr. G. von Meiss, technischer Direktor der Swissair, in einigen Worten die geleisteten Arbeiten zusammen: «Die Luftverkehrsgesellschaften werden in der kommenden Zeit vor allem darauf bedacht sein, die Regelmässigkeit ihrer Flugdienste zu verbessern, und zwar mittels einer immer präziseren Verkehrs-, Navigations- und Landekontrolle; sie werden sich auf die Einführung grösserer und schnellerer Flugzeuge auf den wichtigsten Fluglinien der Welt vorbereiten. Die Leistungsfähigkeit des Luftverkehrs wird gesteigert werden unter gleichzeitiger Herabsetzung der Kosten durch neue Vereinfachungen und Standardisierungen». Die nächste technische Konferenz der IATA wird 1950 in den Vereinigten Staaten stattfinden.

**Vorbetonierte Balken mit T-Querschnitt** werden verwendet bei der Wiederinstandstellung der Fahrbahn des Mangfall-Viaduktes bei München. Nach Vorschlag von Dr. Finsterwalder erstellt die ausführende Unternehmung Dyckerhoff & Widmann die 5,25 m langen T-Balken von je 15 cm Flanschbreite und Steghöhe auf folgende originelle Weise, die in «Eng. News-Record» vom 31. März in einigen Skizzen dargestellt ist: Die



Schalungen für 33 stehend zu betonierende T-Balken sind zu einem Prisma von etwa  $1,05 \times 1,05$  m Querschnitt und 5,25 m Höhe zusammengefasst und durch drei Horizontalrahmen fest verspannt. Das Prisma seinerseits steht exzentrisch auf einem durch ein Holzpfieberchen unterstützten Boden; auf der

Gegenseite des Prismas schlägt ein Rammbär auf den Boden (Bild). Beim Bär-Aufschlag springt das Schalungs-Prisma etwa 2 cm in die Höhe. Mit aufsteigendem Beton in den stehenden Formen wird sukzessive die Fallhöhe des Bären erhöht. Die Herstellung von 33 Balken erfordert nicht ganz eine Stunde, wobei etwa 1200 bis 1500 Rammschläge angewandt werden. Am Schluss wiegt das Prisma etwa 10 t. Die fahrbare Ramme fährt dann zum nächsten, analogen Schal-Prisma, wobei pro Tag in der Regel drei Prismen, d. h. 99 Balken unter starkem Rütteln betoniert werden.

**Die Bogenstaumauer von Gour-Noir** in der Maronne, einem Zufluss der Dordogne, ist bemerkenswert durch ihre geringen Mauerstärken. Die seit 1946 eingestaute, 40 m hohe Betonmauer weist an der Sohle nur 5,40 m Stärke auf, die sich gegen oben auf 1,70 m vermindert. Die Mauerkrone von 99,5 m Länge und 51,5 m Radius ist wulstartig verstärkt und dient als Hochwasser-Ueberlauf. Die völlig symmetrisch ausgebildete Mauer ist berechnet als aus liegenden, eingespannten Gewölben zusammengesetzt. Alle 14,2 m beliess man provisorische Vertikalfugen, die nachträglich ausbetoniert wurden. Spannungsmesser System Coyne haben ergeben, dass die rechnerischen Betonspannungen nicht erreicht werden. Aus Lage-Beobachtungen ergab sich eine grösste Verschiebung talwärts von 20 mm, und zwar in  $\frac{2}{3}$  der Mauerhöhe. Die Temperatur-Deformationen sind etwa von der gleichen Grössenordnung. Sowohl die Staumauer, aus vibriertem Beton P. 300, wie auch die zugehörige Kraftwerkgruppe sind im «Génie Civil» vom 1. April eingehend beschrieben.

**Eine Mehrkomponentenwaage** für die Windkanalanlage der Royal Aircraft in Farnborough, England, wurde entwickelt und gebaut von Sir Howard Grubt, Parsons and Co., Newcastle-on-Tyne; sie wird ausführlich und anhand zahlreicher guter Bilder beschrieben in «Engineering» vom 25. Februar, 11. und 25. März 1949. Der zugehörige Windkanal wurde in den ersten Kriegsjahren erstellt. Er erlaubt Flugzeugmodelle bei Windgeschwindigkeiten von 320, 530 und 960 km/h und entsprechenden Drücken von 4,2, 1,0 und 0,1 ata zu prüfen. Eine Kühl Anlage vermag die Temperatur der zirkulierenden Luft auf  $-5^{\circ}\text{C}$  zu halten. Ueber die Grösse des Kanals geben die folgenden Zahlen ein eindrückliches Bild: Leistungsbedarf des Gebläses für die Windzirkulation 4000 PS, Leistungsbedarf der Kühlmaschine 300 PS, Leistungsbedarf der Kompressoren 900 PS, Länge des äusseren Mantels 40 m, Durchmesser 11,3 m, Querschnitt des Luftstrahls in der Mess-Strecke  $3 \times 2,1$  m.

Eine unmittelbar nach der Betonierung eingestürzte Behälterdecke in Santa Monica, Calif., ist in «Eng. News-Record» vom 21. April in einem eindrucksvollen Bild gezeigt. Der Unfall, der einem Arbeiter das Leben kostete, ist auf das Versagen der Unterstützung zurückzuführen. Nur die ausbetonierten Säulen blieben stehen, teilweise mit ihren Pilzköpfen.

**Das Kant. Gewerbemuseum Bern** zeigt noch bis am 30. Juni die Ausstellung «Siedlungsbau in der Schweiz 1938 bis 1947». Oeffnungszeiten: täglich 10 bis 12 h und 14 bis 18 h (Samstag bis 17 h, Sonntag bis 16 h, Montag vormittag geschlossen).

**Eidg. Technische Hochschule.** Auf den 30. Sept. dieses Jahres tritt Prof. M. ten Bosch von seinem Lehramt zurück.

**Schweiz. Bundesbahnen.** Generaldirektor Dr. W. Meile ist gezwungen, aus Gesundheitsrücksichten zurückzutreten.

## NEKROLOGE

† **Jules A. Vaucher**, Arch., von Fleurier, Eidg. Polytechnikum 1902–1906, ist in Lyon gestorben. Unser treuer G.E.P.-Kollege hatte mit grosser Gewissenhaftigkeit als Architekt im Dienst der Société Rhône Poulen in St. Fons gestanden.

† **W. Furrer**, Arch. S. I. A. in Winterthur, Teilhaber der weitbekannten ehemaligen Firma Rittmeyer & Furrer, ist am 1. Juni nach kurzem Leiden gestorben.

## WETTBEWERBE

**Turnhalle in Ennenda.** Der Schulrat Ennenda eröffnet unter den seit spätestens 1. Januar 1949 im Kt. Glarus ansässigen oder ausserhalb des Kantons wohnhaften, aber im Kanton Glarus heimatberechtigten Architekten einen Wettbewerb zur Erlangung von Plänen für die Turnhalle der Schulgemeinde Ennenda. Die Bewerber haben einzureichen: Einen Situationsplan 1:500, alle Grundrisse und Fassaden, sowie die notwendigen Schnitte 1:200, eine Perspektive, eine kubische Berechnung. Die Unterlagen können gegen ein Depot von 10 Fr. bei der Schulverwaltung Ennenda bezogen werden. Ablieferung: 31. Oktober 1949 an den Präsidenten der Baukommission, H. von Arx-Jenny, Ennenda, wohin auch allfällige Anfragen schriftlich bis zum 30. Juni 1949 zu richten sind. Preisgericht: Hans von Arx-Jenny, Präsident, Robert Landolt, dipl. Arch., Zürich, Egidius Streiff, dipl. Arch., Zürich, Ersatzmänner: Dr. E. Knupfer, Arch., Zürich, Hans Britt-Elmer, Schulgutsverwalter, Ennenda. Für die Prämiierung stehen dem Preisgericht für drei bis vier Preise 5000 Fr. zur Verfügung.

## LITERATUR

**H. Rietschels Lehrbuch der Heiz- und Lüftungstechnik.** Von Prof. Dr. Ing. H. Gröber und Dr. habil. F. Bradtke, 12. verbess. Aufl. mit 400 S.  $17 \times 24$  cm, 317 Abb., 17 Zahlen-tafeln und 7 Hilfstafeln. Kart. DM 45.—. Springer-Verlag Berlin, Göttingen, Heidelberg 1948.

Zehn Jahre sind seit dem Erscheinen der letzten Auflage verflossen; Jahre, die der im Buche behandelten Technik sehr viele neue Aufgaben, Erkenntnisse und Erfahrungen gebracht haben. Allerdings vorwiegend ausserhalb Deutschlands, so dass der «Rietschel» nicht mehr als «das Lehrbuch der Heizungs- und Lüftungstechnik» angesprochen werden dürfte, wie ehemals.

Der viel dicker gewordene Band, teilweise durch kleinern Satzspiegel verursacht, lässt einen neugierig nach dem «neuen» Inhalt suchen, den der einst weltberühmte Leitfaden, jetzt zum Lehrbuch aufgerückt, bergen mag. Wenn wir vor zehn Jahren (SBZ, Bd. 113, Nr. 20, S. 248) feststellen mussten, dass sehr vieles fehlt, das wir zur Heiz- und Lüftungstechnik zählen, und dass ihr gewaltiger Schaffensbereich aus dem Buche nicht erkennbar sei, so darf heute festgestellt werden, dass «einiges» nachgeholt wurde. Tiefere Bearbeitung haben erfahren: die Heisswasserheizung, die Pumpenheizung, die Flächenheizung, die Schornsteinberechnung, die Sicherheitsvorkehrungen, die Wärmepumpen, die Warmwasserbereitung und die Klimaanlagen. Daneben sind überall Ergänzungen und Neuerungen festzustellen. Man darf heute das Werk wieder als wertvolles Lehrbuch empfehlen. Aber bei einem aus einer Hochschulabteilung (TH-Berlin) hervorgegangenen Werk möchte man doch einige Wünsche anbringen, wenn schon die Verfasser die Aufgabe auch der neuen Auflage in erster Linie darin sehen «im Gegensatz zur Zeitschriftenliteratur nur Erprobtes und Bewährtes zu bringen, die Er-