

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 109/110 (1937)
Heft: 22

Artikel: Eindrücke von den Auto-Ausstellungen in Paris und London, Oktober 1937
Autor: Troesch, M.A.C.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-49154>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

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

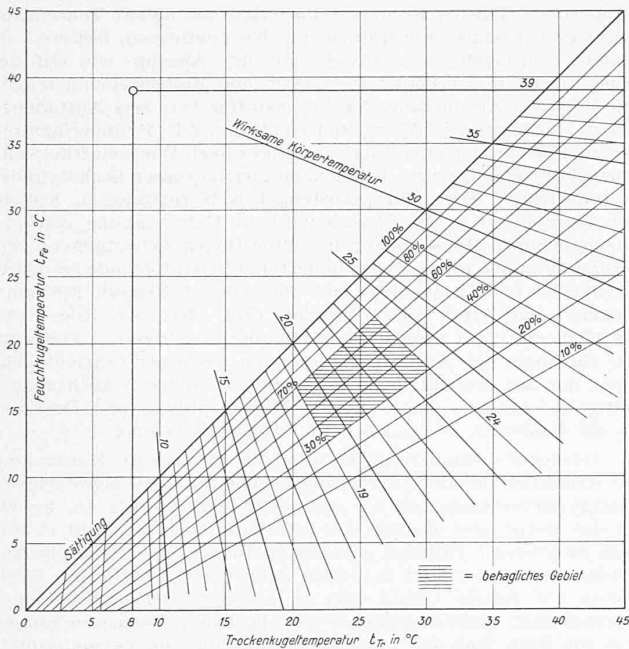


Abb. 2. Psychrometrische Behaglichkeitstafel; $m = F(t_{Tr}, t_k)$

Lufttemperatur hervorruft.» Daraus wird nun die ebenfalls bemerkenswerte Folgerung abgeleitet, dass sich offenbar der Körper bei dieser Temperatur in Hinsicht auf Feuchtigkeitsproduktion vollkommen indifferent verhält und nichts abgibt.

Tragen wir in der psychrometrischen Behaglichkeitstafel, Abb. 2, die Trockenkugelablesung als Abszisse rechtwinklig zur Feuchtkugelablesung als Ordinate auf und zeichnen in dieses Koordinatensystem die vom Menschen empfundenen wirksamen Körpertemperaturen (die für das Behaglichkeitsgefühl massgebend sind) als Funktionen der relativen Luftfeuchtigkeit ein, so müssen sich die Linien gleicher empfundener Körpertemperaturen bei höheren Lufttemperaturen den Linien der Feuchtkugelablesung und bei tieferen Lufttemperaturen den Linien der Trockenkugelablesung annähern.

Wird die horizontale Linie der wirksamen Körpertemperaturen bei 39° C geschnitten mit der Vertikalen bei + 8° C, so erhalten wir den Drehpunkt, durch den alle Verlängerungen der Linien konstanter empfundener Körpertemperaturen gehen müssen. Voraussetzung ist, dass sich die Feuchtigkeitsabgabe des menschlichen Körpers bei ruhender Luft und konstanter relativer Feuchtigkeit zwischen 8° C und 39° C linear verhält. Bei einem Vergleich der so konstruierten psychrometrischen Tafel mit der empirisch ermittelten Tafel des A. S. H. V. E.-Guide ist, wenn man bedenkt, dass bei der empirisch ermittelten Tafel verschiedene Imponderabilien mitgespielt haben dürften, das Resultat einwandfrei. Die Konstruktion gilt jedoch nur für den Fall von annähernd ruhender Luft, d. h. bis rd. 0,15 m/sec. Doch treten bei veränderten Bedingungen keine prinzipiell neuen Verhältnisse auf.

Um von der so gefundenen Konstruktion zu einer für die Rechnung brauchbaren Formel zu gelangen, liefert die mathematische Interpretation folgenden Ausdruck für die menschliche Hauttemperatur (gefühlte wirksame Temperatur), die mit m bezeichnet wird:

$$m = \frac{(a \cdot t_{Fe}) - (b \cdot t_{Tr})}{(t_{Fe} - t_{Tr}) + (a - b)}$$

darin bedeuten: m = die wirksame Hauttemperatur in °C

t_{Tr} = Trockenkugelthermometerablesung

t_{Fe} = Feuchtkugelthermometerablesung

$a = 8^\circ \text{C}$, eine Konstante.

$b = 39^\circ \text{C}$, eine Konstante.

bei einer Windgeschwindigkeit von höchstens 0,15 m/sec.

Wenn in einem Lufttraum mittels Thermometer die Feucht- und Trockenkugeltemperaturen abgelesen werden, kann also die sich einstellende menschliche Hauttemperatur (die wirksame Temperatur) sogleich bestimmt werden. Ist diese so gefundene Temperatur im behaglichen Bereich von 19 bis 24° C bei ruhender Luft oder einer Windgeschwindigkeit unter 0,15 m/sec, so können die Luftbedingungen als erträglich angesprochen werden. In der Psychrometertafel und in der psychrometrischen Behaglichkeitstafel kann der Konstrukteur seine Luftkonditionen auch zum Voraus auf ihre Zutraglichkeit hin untersuchen. Ist z. B. die Raumtemperatur so hoch, dass das natürliche thermodynamische

Gleichgewicht gestört wird, so beginnt der Körper Feuchtigkeit abzuscheiden, um vermehrte Wärme abgeben zu können. Ist die relative Feuchtigkeit der Luft so tief, dass genügend verdampfen kann, um das Gleichgewicht wieder herzustellen, so wird dieser Luftzustand als behaglich empfunden. Wenn jedoch die relative Feuchtigkeit zu hoch ist, beginnt der Körper zu schwitzen, der Luftzustand ist unbehaglich. Durch vermehrten Zug kann eine genügende Wärmeabgabe doch erreicht werden. Jetzt wird ein Luftzug als behaglich empfunden. Diese Verhältnisse dürften im Sommer für Papiersäle, Spinnereien und Theatersäle etc. zutreffen. Ist die relative Feuchtigkeit schon sehr hoch, dass der benötigte Luftzug so stark sein müsste, dass er unangenehm empfunden und den technologischen Prozess beeinträchtigen würde, so hätte man sich für eine Kühlung der Luft zu entschliessen.

Eindrücke von den Auto-Ausstellungen in Paris und London, Oktober 1937

Von Dipl. Ing. M. A. C. TROESCH, Zürich

Es werden so viele technische Artikel über Automobile geschrieben, dass hier versucht werden soll, die neuesten Erzeugnisse der Automobilindustrie mit Rücksicht auf die Forderungen des Verbrauchers zu analysieren. Dabei werden immerhin die durch diese Forderungen bedingten technischen Grundlagen erklärt.

Die Hauptforderungen, die an ein modernes Automobil gestellt werden, sind überall die selben, bloß die Reihenfolge ihrer Wichtigkeit ändert je nach dem Verbrauchslande, bzw. dem Temperament seiner Bewohner, sowie nach den topographischen Verhältnissen. Für schweizerische Verhältnisse möchte ich nachstehende Wichtigkeitsfolge annehmen: 1. Fahrleistungen, 2. Wirtschaftlichkeit, 3. Komfort, 4. Aussehen und 5. Fahrsicherheit.

In England kommt trotz grosser safety-first- (Sicherheit vor allem) Bestrebungen der Komfort zuerst. Der Engländer möchte im Auto möglichst wie zu Hause seinen arm-chair-comfort haben, seine Lehnstuhlbequemlichkeit; hernach erst kommt die Wirtschaftlichkeit; aber schon an dritter Stelle die Fahrsicherheit, darauf die Fahrleistungen und zuletzt das Aussehen. Auf dem Kontinent, besonders in Frankreich, Italien und Deutschland herrschen ungefähr gleiche Ansichten wie bei uns. Diese drei Länder sehen in «guter Fahrleistung», wegen ihren Autostrassen und vielen Ebenen und Geraden, vor allem die Spitzengeschwindigkeit, während wir unser Augenmerk mehr auf gute Bergstiegsfähigkeit und Wendigkeit richten müssen. Und meines Erachtens wäre da auch sofort beste Fahrsicherheit zu fordern — ich habe in meiner Unfallpraxis schon zu viel Zerstörung gesehen, um dieses nicht als Grundbedingung zu fordern — safety first!

Fahrleistungen und Wirtschaftlichkeit stehen einander oft gegenüber; grosse Kunst der Konstrukteure ist es, ein Fahrzeug mit grossen Fahrleistungen auch wirtschaftlich zu gestalten. Aehnlich verhält es sich mit dem Komfort und der Fahrsicherheit. Lange Zeit kannte man einerseits nur weich gefederte Schaukeln mit zweifelhafter Strassenlage bei hohem Tempo oder auf schlechten Strassen, und harte Sportwagen, die erst bei Stundengeschwindigkeiten von über 60 km einigermaßen angenehmes Fahren gewährten. Heute sind diese krassen Gegensätze meist durch Kompromisslösungen stark verwischt und in vielen Fällen haben wir fortschrittliche Konstruktionen, die durch Anwendung von Einzelradfederungen amerikanische Weichheit mit sportlicher Stabilität und Fahrsicherheit vereinen. Oft werden die vier wichtigsten Forderungen: Fahrleistungen, Wirtschaftlichkeit, Komfort und Fahrsicherheit unter dem Sammelbegriff «Fahreigenschaften» zusammengefasst. Bevor zur Zergliederung dieser Haupteigenschaften geschritten wird, sei kurz erwähnt, dass der Pariser Salon jährlich fast soviel an Wichtigkeit verliert, wie die Ausstellung von London gewinnt. In Paris nehmen die nationalen Produkte und vor allem die ausländischen stark ab — in London sind beide in jährlicher Zunahme begriffen. London ist schon fast so international wie unser Genfer-Salon.

Fahrleistungen. Alles ist relativ, denn auch ein kleiner Wagen kann grosse Fahrleistungen haben, besonders wenn man gleichzeitig noch die Wirtschaftlichkeit betrachtet — und umgekehrt. Die Engländer waren höchst erstaunt über ihre Feststellung, dass die Auto-Union-Rennwagen auf der äusserst schweren Donington Grand-Prix-Strecke bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 128 km/h einen Brennstoffverbrauch von «nur» 56,2 l/100 km aufwiesen. Und nun werden sie noch mehr gestaunt haben, als der gleiche Wagen mit raffinierter Stromlinienkarosserie versehen, die Spitzengeschwindigkeit von 406 km/h erreichte, und das mit rund 600 PS, während der englische Weltrekordwagen von Campbell mit seinen 2500 PS auf nur 484 km/h, und Eyston mit 5000 PS auf 502 km/h kam.

Gute Fahrleistungen bedeuten hohe Durchschnittsgeschwindigkeit bei grosser Fahrsicherheit und ohne Ermüdung des Fahrers und der Mitfahrenden. Gewisse Wagenmarken oder -Modelle werden hauptsächlich wegen ihren interessanten Fahrleistungen viel gekauft. Es brauchen nicht gerade ausgesprochene Sportwagen zu sein, aber sie entwickeln immerhin eine Lebhaftigkeit und zudem eine Fahrsicherheit, die gute Fahrer nicht gerne missen möchten. Wagen mit hervorragenden Fahrleistungen können in drei Gruppen geteilt werden; solche die von Haus aus für hohe Spitzengeschwindigkeit gebaut sind und zudem gute Strassenhaltung bei angenehmer Federung aufweisen. Sie sind meist ziemlich teuer. Solche die infolge ausserordentlicher Beschleunigungsfähigkeit und Bergsteigvermögen hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten gewährleisten (sie liegen in mittlerer Preisklasse) und dann Luxuswagen der Extraklasse, die durch aussergewöhnliche Fahrleistungen weit aus dem Normalen hervorstechen.

Zu der ersten Gruppe möchten wir als bekannteste bei uns Alfa Romeo und Lancia anführen, dann die französische Gruppe der Bugatti, Delahaye, Hotchkiss und Talbot, in alphabetischer Reihenfolge. Eine besondere Vorliebe für solche Wagen haben die Engländer. Dort sind A. C., Alvis, Lagonda 4,5 l, MG 2,3 l, Riley 8 Zyl. und der SS-100 sehr geschätzt. Dann die Deutschen mit dem neuen Adler 2,5 l Stromlinienwagen, dem famosen BMW 326 und dem Mercedes-Benz 320. Alle laufen gut ihre 125 km/h und mehr, gehören zwar alle zur teureren Preisklasse, bringen einen aber mühelos und mit grösster Sicherheit in kürzester Zeit zum Ziel.

Besonders hohes Beschleunigungsvermögen besitzen vor allem die amerikanischen Wagen. Ihre Motoren sind mit grossem Hubvolumen gebaut, die Chassis allgemein sehr leicht. Das günstige Leistungsgewicht ergibt die grossen Beschleunigungen und diese wiederum ermöglichen gute Durchschnittsgeschwindigkeiten, ohne dass besonders auf günstige Strassenhaltung geachtet zu werden braucht. Die «drei grossen» Amerikaner Chrysler, General-Motors und Ford und die meisten übrigen Marken der USA fallen in diese Gruppe; sie hatten in London sehr reichhaltig ausgestellt.

Unter den englischen ausgesprochenen Klassewagen war Bentley (die Sportwagenausgabe von Rolls Royce) die erste Marke, die hohe Fahrleistungen mit Geräuschlosigkeit verband. Durch seinen ruhigen Sportwagen hat Bentley etwas neues geschaffen, das besonders in England, aber auch auf dem Kontinent von sportiven Fahrern sehr geschätzt wurde und bald Nachahmung fand. Rolls Royce hatte von Bentley nur die Fabrik und den Namen übernommen und den neuen Bentley-Sportwagen aus ihrem kleinen Tourenwagenmodell heraus entwickelt. Mr. W. O. Bentley dagegen sagte sich nicht nur von seiner Fabrik, sondern auch von den famosen (lauten) Bentley-Sportwagen los und kam letztes Jahr als Chefkonstrukteur von Lagonda mit dem Zwölfzylindermodell heraus, das als eines der feinsten Klansenerzeugnisse bewertet werden darf. — In Frankreich wird nicht derartiges mehr gebaut, seit Hispano-Suiza infolge Verstaatlichung den Bau seiner prächtigen Automobile zu Gunsten der Flugzeugproduktion aufgeben musste. Deutsche Wagen dieser Kategorie sind der Mercedes-Benz 5,4 l-Kompressor und der Horch 5 l Achtzylinder. Wenn man gesehen hat, mit wieviel Sorgfalt und unglaublichem Raffinement der grosse Rolls Royce Zwölfzylinderwagen gebaut wird, so begreift man, dass RR das Attribut «Bester Wagen der Welt» in Anspruch nimmt. Er besitzt mit 7,3 l Zylinderinhalt den grössten Motor der beiden Auto-Ausstellungen. Durch Laufruhe und Leistungsüberschuss kann er einem ziemlich modernen Chassis mit der ausgesuchtesten Karrosserie Fahrleistungen geben, die ihresgleichen suchen. Es dürfte interessieren, dass heute der Chassispreis in England auf 1900 £ steht und fertige RR-Limousinen dort ab 2670 £ erhältlich sind.

Die *Wirtschaftlichkeit* wird heute im Autobau mehr denn je berücksichtigt, denn in allen Verbrauchsländern figuriert sie als Hauptfaktor beim Einkauf eines neuen Wagens. Immerhin soll hier nur ausgeführt werden, welche konstruktiven Eigenheiten eines Wagens die Wirtschaftlichkeit beeinflussen und nicht welche Wagen für bestimmte Betriebsbedingungen am wirtschaftlichsten sind. Benzinverbrauch, Oelverbrauch, Service und Reparaturen sind die bestimmenden Ausgabenposten. Der Benzinverbrauch ist eine viel umstrittene Sache. Vor dem Kauf brauchen die Wagen wenig, nachher viel! Der Unterschied liegt im mehr oder weniger elastischen Gewissen des Verkäufers, anderseits in der Art und Weise, wie Messungen vorgenommen werden und unter welchen Betriebsbedingungen, besonders bei welchen Durchschnittsgeschwindigkeiten. Immerhin sucht der Konstrukteur schon auf dem Reißbrett nach allen möglichen Mitteln, um seinen Wagen möglichst sparsam zu gestalten. Zwei parallele Wege sind da zu verfolgen: Brennstoffausnutzung und Gewichtsver-

minderung. Höheres Kompressionsverhältnis, höhere Tourenzahl, günstigere Kompressionsräume und Nockenformen, bessere Vergasung und Gasführung sowohl auf der Ansaug- wie auf der Auspuffseite und verminderte Lager- und Kolbenreibung tragen zur besseren Ausnutzung des Brennstoffes bei. Das Auftauchen neuer, mittelgrosser Vierzylindermotoren mit Zylinderinhalt bis zu 2500 cm³ ist eine Folge des Zuges nach Wirtschaftlichkeit: geringere Reibungsverluste als beim gleich grossen Sechszylinder und niedrigere Herstellungskosten. Durch raffinierten Einbau der Vierzylinder in die Chassis wird die Uebertragung von un- ausgeglichenen Massekräften und Vibrationen weitestgehend vermieden. Von den neuen Vierzylindertypen seien folgende erwähnt: Frankreich mit Citroen 1911 cm³, Peugeot 2 l, Renault 2383 cm³; England mit Alvis 1842, Hillmann 1943, MG 1548, Riley 2443, SS 1776 cm³, dann noch der amerikanische Willys mit 2199 cm³. Die Zunahme der Schalterleichterungen moderner Getriebe geht nicht nur auf erhöhte Bequemlichkeit aus, sondern auch gleichzeitig auf besseres Anpassen der Motorleistung- und Drehzahl an die Fahrbahn und das auf ihr verlangte Tempo.

Gewichtsverminderung ist wohl die wirksamste Massnahme zur Reduktion des Benzinverbrauches, aber auch die schwierigste. Festigkeitsberechnungen am Automobil gehen noch an, soweit sie den Motor oder das Getriebe betreffen; aber wie steht es mit dem Fahrwerk? Ergeben schnellstes Fahren über Schlaglöcher, Spulen der Hinterräder in tiefem Schnee mit plötzlichem Blockieren auf festem Grund oder zu schnelles Ueberfahren eines unerwarteten Bahnüberganges die höchsten Beanspruchungen und wie hoch sind sie? Da kann wohl nur die Versuchsabteilung durch rücksichtslose Versuchsserien über zehntausende von Kilometern einigermaßen Aufschluss geben. — Kann dann eine beträchtliche Gewichtsverminderung erzielt werden, so ist wieder zu berücksichtigen, dass der leichtere Wagen ganz allgemein schlechter auf der Strasse zu halten ist — wenigstens solange seine «Leichtigkeit» am falschen Orte angebracht ist. Moderne Federungssysteme, die auch bei serienmässigen Tourenwagen zur Verwendung kommen, gestatten leichtesten Wagen vorzügliche Strassenhaltung. Als Extremum seien die Grand-Prix-Wagen mit ihren 750 kg Trockengewicht (ohne Pneus) erwähnt, die hauptsächlich dank ihrer unabhängigen Radaufhängung sogar auf mittelmässigen Strassen mit 200 und 300 km-Tempo losgehen, und die sich sogar an Vorderrädern Reifenplatzer bei 275 km/h leisten können, ohne wesentlich von der Fahrbahn abzukommen! — Billige Serienwagen scheinen oft deshalb günstige Benzinverbräuche zu haben, weil ihre mangelhafte Stabilität keine hohen Durchschnittsgeschwindigkeiten zulässt. Gleichgrosse Wagen mit hervorragenden Fahreigenschaften werden eben meist viel schneller gefahren, ohne dass man sich darüber Rechenschaft gibt. Also sind Vergleiche immer unter identischen Bedingungen anzustellen.

Vom Oelverbrauch wird heute selten mehr gesprochen. Er wird durch äussere und innere Verluste beeinflusst. Moderne Fabrikationsmethoden verhindern Leakage von Oel am Motor praktisch vollständig und die inneren Verluste durch Verbrennung werden durch vollkommene Ausführung der Kolben und Kolbenringe auf ein Minimum gebracht. Bevor ein Wagen 60 bis 70 000 km zurückgelegt hat, sollte der Oelverbrauch überhaupt nicht von sich reden machen. Der guten Oelkühlung wird auf modernen Wagen stets vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt. Kühleres Oel schmiert sicherer und findet zugleich schwerer den Weg über die Kolbenringe in den Verbrennungsraum.

Der «Service», den jedes Auto benötigt, wird als solcher zusehends vervollkommnet und anderseits achtet der Konstrukteur stets darauf, den Wagen immer anspruchloser zu bauen, sodass sein Unterhalt auf ein Minimum beschränkt wird. Die Schmierstellen werden durch ein Leitungssystem von einer zentralen Stelle aus während der Fahrt mit Oel versehen, sie werden auf die geringste Anzahl beschränkt (allerdings nicht durch gewisse sehr komplizierte Federungssysteme) oder sie werden vollständig vermieden, indem an Stelle der Schmierbüchsen solche in Gummilagerung treten. Wirkungsvolle Oelfilter gestatten den Oelwechsel länger hinauszuziehen und der automatischen Schmierung der Blattfedern wird vermehrte Aufmerksamkeit geschenkt — oder sie wird durch Anwendung von Torsionsstäben oder Schraubenfedern vollständig vermieden, dieses hauptsächlich bei Vorderfedern, z. B. bei Alfa Romeo, BMW, Buick, Cadillac, Chevrolet, Citroen, Daimler, Fiat, Lagonda, Lancia, Mercedes-Benz, Opel, Packard, Rolls Royce und Vauxhall. — Ebenfalls zur Erleichterung des Wagenunterhaltes werden in England die Akkumulatoren oft unter die Motorhaube verlegt. Sie sind dort sehr zugänglich aber oft etwas hoch plaziert, was der Tendenz nach tiefem Schwerpunkt widerspricht. Ein weiterer Vorteil dieser Anordnung kann bei Unfällen hervortreten; bei umgekipptem

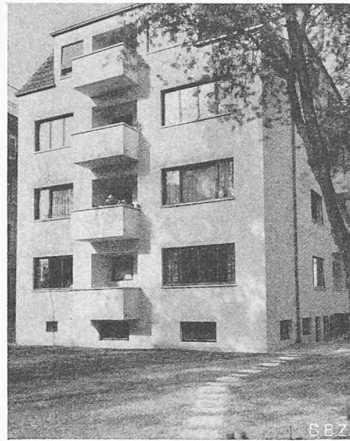


Abb. 4 u. 5. Miethaus Samariterstrasse 4, Zürich, aus Osten und Süden

Arch. A. JENNY, Zürich

Abb. 8. Sprensbühlstrasse 2, aus Süden



Abb. 1 bis 3. Grundrisse 1: 400 des Hauses Samariterstrasse 4, Zürich

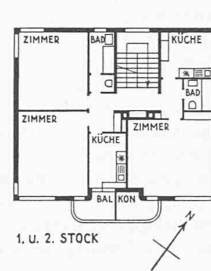


Abb. 6. Haus Konkordiastr. 9, Ein- u. Zweizimmer-Wohnungen

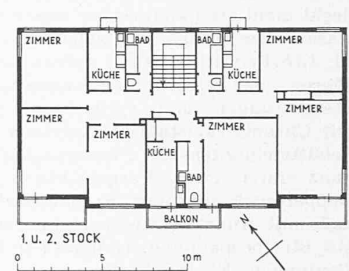


Abb. 7. Haus Sprensbühlstrasse 2 Einzimmer-, Zweizimmer- und Dreizimmerwohnungen

Wagen kommt die Säure nicht so leicht in das Wageninnere, wie wenn die Batterie unter dem Fussboden angeordnet ist.

In der Frage der Wirtschaftlichkeit können die Reparaturen sehr gewichtig mitsprechen. Bei grossen Wagen sind sie im allgemeinen seltener als bei kleinen, wegen den grösseren Leistungsreserven der grösseren Maschine, sie werden jedoch etwas teurer, da die Bestandteile mehr kosten; dazu ist oft deren Anzahl infolge grösserer Zylinderzahl höher. Am günstigsten dürfte sich wohl bezüglich Reparaturkosten ein mittelgrosser Wagen stellen. Bei gleichen Anforderungen und Behandlung kommt es allerdings immer noch sehr auf die Wagenmarke an und noch mehr auf die Werkstätte, die die Reparaturen vornimmt. Wenn man sich die Mühe nimmt, Vergleiche mit den Automobilen von vor zehn Jahren zu ziehen, so kann man immerhin bezüglich Wirtschaftlichkeit erhebliche Fortschritte feststellen. (Schluss folgt.)

Zur Lage am städtischen Wohnungsmarkt am Beispiel neuer zürcherischer Miethäuser

Von Arch. ALBERT JENNY, Zürich

Der Miethausbau in Zürich hat in den Jahren der Hochkonjunktur (1928 bis 1932) infolge des herrschenden Wohnungsmangels Formen angenommen, die man mit Bezug auf das Arbeitstempo und die Menge der erstellten Objekte fast amerikanisch nennen könnte. Der selbe Wohnungsmangel trug erheblich zur Steigerung der Grundstückpreise und damit der Mietzinse bei, was jedoch in den Jahren des allgemeinen Wohlstandes ohne störenden Einfluss auf die Entwicklung des Wohnungsmarktes blieb, da die verlangten Preise dem relativ hohen Einkommensstand der Bevölkerung mehr oder weniger angemessen waren. In den letztvergangenen Jahren der wirtschaftlichen Krise haben sich dann auf der ganzen Linie Rückbildungen und damit Rückwirkungen gezeigt, die den Liegenschaftsmarkt äusserst negativ beeinflussten. Die Schrumpfung des allgemeinen Lebensstandards ging mit einer solchen der Bevölkerungszahl parallel und stoppte die Bautätigkeit brüsk ab. Andererseits drohte sich eine endlose Reihe von Zwangsverwertungen auf den Liegenschaftsbesitz katastrophal auszuwirken und weite Kreise des Kapitals und Unternehmertums mit in den Strudel zu reissen.

Wenn wir heute in Zürich von den schlimmsten Folgen verschont geblieben sind und unsere Renditenhäuser vom Anlagekapital noch relativ begehrt sind, so ist dies zum grossen Teil

einer oft rigorosen, aber doch einsichtigen Politik unserer geldgebenden Institute zu verdanken. Man wird aber auf alle Fälle gut tun, für die Zukunft aus der Vergangenheit Schlüsse zu ziehen und bei der Erstellung von Neuanlagen aus den früher begangenen Fehlern zu lernen.

In erster Linie ist es notwendig, die Nachfrage, die nun infolge der langsam sich bessernden Wirtschaftslage wenigstens in einem bescheidenen Masse wieder einzusetzen scheint, genau zu studieren. Das statistische Amt der Stadt Zürich erleichtert diese Aufgabe durch seine monatlich erscheinenden Berichte. Wenn diese schon nur den effektiven Leerwohnungsbestand zeigen, so lassen sie doch mit Leichtigkeit Rückschlüsse auf den Bedarf ziehen, da dieser immer in einem gewissen Verhältnis zum Bestand steht.

Zweitens muss, und dies ist in erster Linie Aufgabe des Architekten, die Ausstattung neuer Miethäuser einem gründlichen Studium unterzogen werden. Das Publikum ist an einen gewissen Komfort gewöhnt und nur sehr schwer zu irgend einem Verzicht auf diesem Gebiete zu bewegen. Der Komfort soll der gleiche, der Mietpreis aber wesentlich billiger sein als früher. In Zeiten der Abwertung und der daraus entstehenden Preisaufschläge scheint diese Aufgabe fast unlösbar. Es bleibt der Findigkeit des Architekten vorbehalten, neue Mittel und Wege zu suchen, um den widersprechenden Ansprüchen Rechnung zu tragen. Denkbar einfachste Disposition des Grundrisses und des Baugerüppes, Vereinfachung der Installationsanlagen durch Zusammenziehen der entsprechenden Räumlichkeiten, rationelle Herstellung der einzelnen Bauteile durch weitgehende Standardisierung der Einzelformen, sorgfältige Ausarbeitung des Bauprogrammes zur Abkürzung der Bauzeit, straffe Organisation in der Bauausführung zum Zwecke der Verringerung der nicht im Kostenanschlag erfassbaren Regiearbeiten sind nur einige wesentliche Punkte, in denen noch viel Positives geleistet werden kann. In der äusseren Gestaltung muss der Verzicht auf jedes entbehrliche Beiwerk angestrebt und versucht werden, das ästhetische Gefühl durch vornehme Linienführung und gute Proportion zu befriedigen, eine Aufgabe, die ebenso reizvoll sein kann wie der Entwurf einer reichen Ornamentik, die ihre Auferstehung in einer weniger von wirtschaftlichen Nöten geplagten Zeit feiern mag, wenn Bedürfnis dafür vorhanden ist. Wärme und Wohnlichkeit brauchen deshalb unseren Bauten nicht im Geringsten abzugehen, wenn die zur Verwendung gelangenden Farben sorgfältig gegeneinander abgestimmt werden.