Zeitschrift: Wohnen

Herausgeber: Wohnbaugenossenschaften Schweiz; Verband der gemeinnützigen Wohnbauträger

Band: 25 (1950)

Heft: 10

Rubrik: Allerlei

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: 15.07.2025

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

Richtlinien lautet: «Die durch Beiträge oder Darlehen verbilligten Wohnungen dürfen nur an Mieter abgegeben werden, deren Familieneinkommen in der Regel das Fünffache des Mietzinses, zuzüglich eines angemessenen Betrages für die im gemeinsamen Haushalt lebenden Familienangehörigen, nicht übersteigt. Wird diese Grenze nachträglich wesentlich überschritten, so haben die Mieter einen angemessen erhöhten Mietzins zu entrichten, höchstens aber den Mietzins, den sie zu entrichten hätten, wenn die Wohnung nicht verbilligt worden wäre. Der Mehrbetrag gegenüber dem ursprünglichen Mietzins ist vom Vermieter der Stadt abzuliefern.»

In Ausführung dieses Beschlusses setzte der Stadtrat im erwähnten Reglement zahlenmäßig fest, unter welchen Voraussetzungen und in welchem Umfang bei verbesserten Einkommensverhältnissen eine Mehrzinszahlung zur teilweisen oder ganzen Rückzahlung der Subventionen zu erfolgen habe. Um eine gleichmäßige Behandlung in dieser Frage zu erzielen, findet das Reglement auch Anwendung auf die übrigen Wohnungen des sozialen Wohnungsbaues, die seit dem Jahre 1943 erstellt wurden. Die Mehrbeträge, welche die Mieter zu entrichten haben, werden vom Vermieter der Stadt einbezahlt. Davon gehen die administrativen Kosten und die Anteile des Bundes und Kantons ab. Der Restbetrag wird als Subventionsrückzahlung dem Außerordentlichen Verkehr vergütet, dem die Beiträge belastet wurden.

Das Projekt einer Höhenstraße am rechten Zürichseehang

In allen Gemeinden des rechten Zürichseeufers ist eine starke Vergrößerung des Verkehrs und eine Entwicklung des Siedlungsgebietes festzustellen und weiterhin zu erwarten. Die rechtsufrige Seestraße sollte zwar bei Ausnützungen aller Ausbaumöglichkeiten für die nähere Zukunft dem gesteigerten Verkehr genügen; ihre Ausbaumöglichkeiten sind jedoch beschränkt. Deshalb hat der zürcherische Regierungsrat eine Untersuchung über den künftigen Verkehr im Gebiet von Zollikon bis Rapperswil durchführen lassen und damit Architekt Rolf Meyer, Zürich, betraut, der diese Aufgabe in Zusammenarbeit mit Architekt Rolf Hässig, der Planungsstelle des kantonalen Tiefbauamtes und dem Büro für Regionalplanung des kantonalen Hochbauamtes bearbeitet. Es sollte geprüft werden, wie die heutigen und zukünftigen Siedlungsgebiete am rechten Zürichseehang dem Verkehr erschlossen und wie eine zweite Straße zur Entlastung der Seestraße geführt werden könnte. Mit dieser zukünftigen Straße sollten nicht nur die Forderungen des Verkehrs, sondern auch diejenigen des beschaulichen Wohnens, der betrieblich ungestörten Landwirtschaft und des Landschaftsschutzes erfüllt werden.

Nunmehr veröffentlicht die Baudirektion des Kantons Zürich die Ergebnisse dieser Arbeiten. Es handelt sich dabei lediglich um eine generelle Vorstudie, die die Aufmerksamkeit der Gemeinden auf die großen Zusammenhänge und die gegebenen Möglichkeiten lenken will. Die Entscheidung über die Verwirklichung liegt bei den Gemeinden. Die Veröffentlichung behandelt die landwirtschaftlichen, siedlungstechnischen und verkehrstechnischen Gegebenheiten des rechten Zürichseehanges, seine künftige Bevölkerungsentwicklung, die Veränderung des Landschaftsbildes, die Verkehrswege und -mittel, die Bedürfnisse für eine Höhenstraße und die möglichen Varianten der Anlegung dieser Straße, die Ausführungsmöglichkeit in Etappen und die Vorsorge zur Sicherung des Trasses vor Überbauung.

Die vorgeschlagene Höhenstraße verläßt an der Stadtgrenze die bestehende Seestraße, steigt allmählich an bis zur obern Grenze der vorgesehenen Bebauung, erreicht oberhalb Herrliberg eine Höhe von rund 580 m ü. M., hält sich dann von Meilen bis Stäfa auf einer Höhe von rund 500 m, um bei Feldbach wieder die Seestraße zu erreichen. Sie könnte ergänzt werden durch eine «Mittelstraße», die die Dorfteile in mittlerer Höhenlage verbinden und hauptsächlich den Lokalverkehr aufnehmen würde.

Die Studie betont, daß in erster Linie die Seestraße und ihre Zufahrten ausgebaut und verbessert werden sollen, daß aber jetzt schon der Gebietsstreifen, der für die Höhenstraße in Frage kommt, freigehalten werden müsse, da diese nur dann ihren Zweck werde erfüllen können, wenn sie ohne Bebauung frei durch die Landschaft führe, gut in diese eingepaßt und dazu aussichtsreich, kreuzungsarm und leistungsfähig sei. *«Hoch- und Tiefbau»*

ALLERLEI

Kameradschaft auf der Straße

In der Tagespresse wurde kürzlich darauf hingewiesen, daß auch im Gebirge der Motorfahrzeugverkehr stark zunehme. Dies ziehe leider auch eine Vermehrung der Verkehrsunfälle nach sich. Es wurde die Forderung nach besserem Einsatz der Verkehrspolizei erhoben, zugleich nach einer Ausdehnung des Verkehrsunterrichtes in der Schule, in der Hoffnung, verkehrserzogene Menschen könnten dem «rasenden Unheil» am ehesten Einhalt gebieten.

Unsere Behörden und interessierten Verkehrsverbände haben der Entwicklung schon bisher nicht einfach tatenlos zugesehen. An Aufklärung wurde in den letzten Jahren mit Flug- und Merkblättern, durch Erschwerung der Motorfahrzeugprüfung, durch Verkehrsunterricht in den Schulen, durch Unfallverhütungskurse in den Städten und durch eine vorbildliche Straßenmarkierung und Verkehrsregelung Erstaunliches geleistet. Offen bleibt allerdings die Frage, ob mit all diesen notwendigen und lobenswerten Maßnahmen das Übel an der Wurzel gepackt wird. Liegt nicht vielleicht der wunde Punkt irgendwo anders? Können wir mit technischen Hilfsmitteln dem Unding Verkehrsunfall zu Leibe rücken? Liegt nicht dieser traurigen Bilanz der Unfallstatistik wirklich nur technisches Versagen?

Wir glauben nein. Was sich uns heute im Verkehrsproblem darbietet, ist in erster Linie *ein menschliches* oder genauer gesagt *ein charakterliches Versagen*. Der Fortschritt der Technik hat den Menschen in seinen Bann gezogen und ihn überwältigt.

Wir sind Vasallen des Motors geworden und berauschen uns täglich daran. Man muß nur einmal um die Mittagsstunde an einem verkehrsreichen Punkt der Stadt stehen und während zehn Minuten die Gesichter der vorbeisausenden Automobilisten und Motorradfahrer studieren. Menschen mit ungeheurem Machtgefühl, mit unbeschreiblichem Selbstbewußtsein begegnen uns, so daß wir uns kopfschüttelnd etwa fragen: Sind das noch dieselben Mitbürger, mit denen wir vor einer Stunde friedlich zusammengearbeitet haben? Ein Verkehrsfachmann erzählte uns, daß er durch jahrelanges Studium der Verkehrsunfälle festgestellt habe, daß derselbe Mensch, der sich in Gesellschaft hochanständig und zuvorkommend, voll Rücksicht auf den Nächsten benehme, im Banne des Motors kaum wieder zu erkennen sei. Eben noch hat er im Restaurant, zurücktretend, dem andern den Vortritt gelassen und es sich zur Ehre gemacht, rücksichtsvoll als Gentleman aufzutreten. Kurz darauf aber flucht er marktschreierisch, weil ein anderer Motorfahrzeugführer nicht geruht, in seinem Schatten zu fahren. Unübersichtlichkeiten auf der Straße, Kurven und Grünhäge, ja selbst Stop-Straßen sind lästige Bremser, die in erster Linie vom «andern» beachtet werden sollen, um mir ungehindert freie Fahrt, besser: unverantwortliche Raserei zu ermöglichen. Rauschzustand im Banne der Maschine!

Hier liegt die Entscheidung. Es fällt uns Menschen ohnehin nicht leicht, uns in eine Gemeinschaft einzuordnen. Hinter dem Lenkrad eines Motorfahrzeuges aber wird das Streben nach alleiniger Vorherrschaft erst recht genährt. Das Fehlen eines soliden Kameradschaftsgeistes aber führt zu den oben erwähnten bedenklichen Zuständen, die allerdings nicht nur auf der Straße, sondern auch andernorts zutage treten. Da stehen zum Beispiel vor dem Billettschalter am Bahnhof die Ausflügler Schlange. Hinten arbeitet sich einer mit beiden Ellbogen nach vorn, unbekümmert um das vor Zorn gerötete Gesicht seines Vordermannes. Von der Seite her bemühen sich immer wieder einzelne, rechthaberisch in die Kolonne zu stoßen. Das Hintenanstehen kommt offenbar für sie nicht in Frage, führt aber dazu, daß plötzlich einer die «Einbrecher» mit einem massiven Wortschwall überschüttet und zurechtweist. – Auf der Straße sind zwei Velofahrer zusammengestoßen. Beide erheben sich sogleich, nicht um sich in erster Linie nach dem Befinden des Kameraden zu erkundigen. Nein, jetzt wird mit Kraftausdrücken erster Qualität auf den andern eingeschlagen, und häufig treten auch die Fäuste in Aktion. Oft sind es ganz geringfügige Ursachen, die uns Menschen in Harnisch bringen und Wutanfälle auslösen.

Erziehung zur Kameradschaft! Ob es uns gelingt, den nach Macht und Ruhm strebenden Menschen einzuordnen in ein Teamwork? Man überlege sich einmal, wozu dieses, vor allem beim Problem des Straßenverkehrs, führen müßte! Kurven und Kreuzungen, unübersichtliche Stellen würden zu Gelegenheiten, wo jeder sich bemüht, dem Kameraden zu «dienen»! Rücksichtslosigkeit und gewissenlose Raserei verschwinden mit einem Male dort, wo sich echter Kameradschaftsgeist behauptet. So wird auch auf der Straße der Schwächere, häufig der Fußgänger oder Velofahrer, in gleicher Weise geachtet und geschützt. Jeder Fahrzeugführer richtet seine Geschwindigkeit nach den besonderen Verhältnissen, auf alle Fälle so, daß ein Zusammenstoß mit andern Kameraden gar nicht mehr möglich ist. Und sollte trotz aller gegenseitigen Rücksichtnahme eine Kollision da und dort unvermeidlich sein, so tritt an Stelle der gegenseitigen Beschimpfungen und Krachmacherei guter kameradschaftlicher Humor. Ja, ein wenig mehr Humor würde manche Situation retten!

Eine solche Neubesinnung scheint uns mindestens so wichtig wie alle technischen Finessen und Hilfsmittel, wenn es uns Ernst ist mit der Absicht, der arg ins Wanken geratenen Verkehrssicherheit wieder volle Geltung zu verschaffen. *sfd.*

Meter, Liter und Kilogramm sind 75 Jahre alt geworden

Vor einem guten Jahrhundert herrschte in der Schweiz eine Mannigfaltigkeit des Maß- und Gewichtswesens, von der wir uns nicht annähernd einen Begriff machen können. Jeder Kanton, ja jeder Bezirk und sogar einzelne Gemeinden besaßen eigene, von den übrigen abweichende Maße und Gewichte; die Buntscheckigkeit war sogar derart, daß am gleichen Orte verschiedene Systeme galten. Es gab lange und kurze Ellen, Klafter von verschiedener Länge, Jucharten für Waldungen, Äcker, Wiesen und Rebland, Viertel für rauhe und glatte Früchte, Maße für trüben und lautern Wein usw.

Die ersten Bestrebungen zu einer Vereinheitlichung der Maße und Gewichte in der Schweiz reichen in die Zeit der Helvetik zurück. Unser damals zu Frankreich gehörendes Land sollte das Metersystem übernehmen, zu dem man sich in Paris im Jahre 1799 entschlossen hatte. Der in Bern wirkende Gelehrte J. G. Tralles wurde von der helvetischen Regierung mit der Besorgung dieser wichtigen Änderung beauftragt. Tralles untersuchte vorerst die Zustände in der Schweiz und fand in einer Stadt als Muttermaß einen gekrümmten Eisenstab; an einer andern Stelle wies man ihm als Urmaß «einen hölzernen Stab vor, wie ihn die Natur hatte wachsen lassen, ziemlich krumm»; in einer Gemeinde bestanden die Muttergewichte aus Kalksteinen, die an verschiedenen Stellen abgeschliffen waren. Wie sehr die Genauigkeit in der Anwendung der bestehenden Maße zu wünschen übrigließ, geht auch daraus hervor, daß an einigen Orten die Elle mit Zusatz des Daumens gebraucht wurde!

Als schweizerischer Abgeordneter nahm Tralles im Jahre 1800 an den Arbeiten der internationalen Kommission zur Festsetzung einer Maß- und Gewichtsordnung in Paris teil und befürwortete dann in der Heimat das französische (metrische) System. Durch Gesetz vom August 1801 wurde für Helvetien das jetzt bestehende Maß- und Gewichtssystem verordnet, wobei aber als Längseinheit der Name «*Hand*» (Dezimeter), für körperliche Maße die Bezeichnung «*Becher*» (Liter) und als Gewichtseinheit der «*Kubikfinger*» (Kilogramm) galt. Dieses Gesetz kam aber wegen der politischen Ereignisse nicht zur Ausführung. Noch während der Mediationszeit blieb alles beim alten, wenn auch die Tagsatzung bis 1812 sich noch fünfmal mit der Neuordnung der Maß- und Gewichtsverhältnisse beschäftigte. Wesentliche Veränderungen wurden auch in der Restaurationszeit (1813 bis 1830) nicht erreicht, obwohl neben den Behörden sich auch patriotische Persönlichkeiten und gemeinnützige Vereine um die Sache bemühten. Im Anschluß an verschiedene Gutachten und Untersuchungen einigten sich 1834 zwölf Kantone auf eine gemeinsame Ordnung, welche nach der Schaffung des Bundesstaates zur Grundlage des eidgenössischen Maß- und Gewichtswesens wurde. Als Einheiten galten ab 1851 für die ganze Schweiz: der *Fuß* ($^3/_{10}$ des französischen Meters) zu 10 Zoll zu 10 Linien zu 10 Strich; die *Maß* (15 Liter) zu 10 Immi oder 4 Vierling für trockene, die Maß (1,5 Liter) zu 4 Schoppen für flüssige Körper; das *Pfund* ($^1/_2$ Kilogramm) zu 32 Loth oder 16 Unzen.

Demgegenüber stellten vier Kantone das Begehren auf die

Einführung des metrischen Systems, das bereits damals viele Anhänger hatte. In den sechziger Jahren war sich schon die Mehrheit der Kantone in der Einführung des rein metrischen Systems einig, welches ab 1868 auch neben dem bisherigen anerkannt und gestattet wurde. Mit der Annahme der Bundesverfassung von 1874 fiel das letzte Hindernis zur alleinigen Anwendung des metrischen Systems, das denn auch im *Juli 1875* durch Bundesgesetz anerkannt wurde.

Heute ist unser Maß- und Gewichtssystem also 75 Jahre alt geworden. Es hat die Bewährungsprobe mit solchem Erfolg bestanden, daß niemand auch nur die kleinste Änderung wünscht und wir höchstens noch über die Zaghaftigkeit unserer Vorfahren staunen. *chb.*

LITERATUR

Wärmebedarfsrechnung

Im Rascher-Verlag ist, konstruiert, bzw. verfaßt von *Ernst Gerber,* eine Rechentafel mit erläuterndem Text erschienen, die gestatten soll, mit Hilfe einiger weniger Rechenoperationen den Wärmebedarf von Räumen innerhalb kurzer Zeit zu ermitteln. Über die sachgerechten Berechnungen dieser Art sind bekanntlich nicht einmal die Wärmetheoretiker untereinander einig. Einig war man bisher bloß über den einen Punkt, daß nämlich solche Berechnungen äußerst kompliziert seien. Aber immer steuerte man noch minutiösere Forderungen bei, und jeder Fensterspalt mußte schließlich herhalten. Gerber packt das ganze Problem, wenn nicht rein, so doch vorwiegend von der praktischen Seite an.

Das Resultat seiner Erwägungen ist eine Rechenscheibe zur Ermittlung des gesamten Wärmeverlustes auf Grund einiger weniger Operationen, nach der Ansicht des Verfassers auf jeden Fall mit einer genügenden Genauigkeit verwendbar. Die Handhabung ist auch für «mathematische Laien» leicht zu erlernen, auch vermittelt die Begleitbroschüre eine ganze Reihe von Beispielen. Es dürfte interessant sein, dieses Instrument an möglichst vielen bis jetzt von Heizungsfachleuten durchgeführten Berechnungen zu kontrollieren. Und mancher Hausverwaltung ist es sicher willkommen, selbst eine gewisse Kontrollmöglichkeit selbst in Händen zu haben.

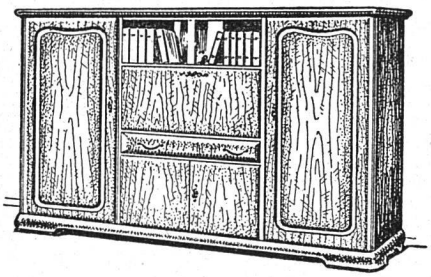
KARL STRAUB *zum 60. Geburtstag*

Karl Straub, Redaktor unserer Zeitschrift, Verbandspräsident von 1935 bis 1949 und vieljähriger Präsident der Sektion Zürich konnte am 17. September 1950 seinen 60. Geburtstag begehen. Zu diesem Anlaß hat ihm die Sektion Zürich in Anerkennung seiner großen Verdienste um den Verband und um die Förderung des genossenschaftlichen Wohnungsbaues die Ehren- und Freimitgliedschaft verliehen.

Wir gratulieren dem feinsinnigen, tatkräftigen Idealisten zu seinem Festtag und entbieten ihm die besten Wünsche.

Sektion Zürich des Schweiz. Verbandes für Wohnungswesen.

Dieser Kleiderkombi in Nußbaum kostet Kassa Fr. 545.— + Wust



KOMBI-ROHNER

Albisriederstr. 3 Telephon 27 59 49

ist das größte und vorteilhafteste Spezialhaus für Kombi und Polstermöbel

Auf Wunsch Teilzahlung

TAPETEN

wohnliche, schöne Dessins und Farben

Julius KOCH Söhne

Zürich / Höschgasse 68 / Briefpost: Postfach Zürich 34

Das SPEZIALGESCHÄFT für sämtliche Baubeschläge

VICTOR BARTH, ZÜRICH 1

Schützengasse 31, Telephon 25 87 87

HEINRICH **WEBER** ING.

ELEKTRISCHE UNTERNEHMUNGEN

ZÜRICH BADENERSTRASSE 652 TEL. 52 12 12

erstellt sämtliche elektrischen Installationen