

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 115/116 (1940)  
**Heft:** 26

**Artikel:** Pfarrhaus in Zürich-Wipkingen: Architekten Hans Vogelsanger, E. Schwarzenbach, M. Nabold, Zürich  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-51201>

### **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:** 05.02.2025

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

## Pfarrhaus in Zürich-Wipkingen

Architekten HANS VOGELSANGER,  
E. SCHWARZENBACH, M. NABOLD, Zürich

Wenn Eigenheime von Architekten die reinsten Zeugnisse für persönliches Wollen sind, so bilden andererseits Pfarrhäuser die besten Masstäbe für das, was einer ganzen Generation als Wohnideal vorschwebt. Wohl hat der Architekt den entscheidenden Einfluss auf den Bau, aber jede Kirchenpflege wacht doch sorgfältig darüber, dass ihr Pfarrhaus nicht gegen den Durchschnittsgeschmack verstösst, nicht teurer wird als nötig und doch jene gehobene Lebenshaltung verbürgt, die als Norm angesehen und glücklicherweise für grosse Schichten unseres Volkes auch tatsächlich erreicht ist.

Charakteristisch für das städtische Pfarrhaus ist heute das kleine Wartezimmer, das der Studierstube vorgelagert ist. Zum Unterschied vom Arzthaus wird aber kein besonderer Eingang für das Studierzimmer gewünscht: das Pfarrhaus selber soll dem Hilfesuchenden offen stehen, er soll nicht in einem Amtsraum abgefertigt werden, sondern der Pfarrer stellt sich samt seiner Familie und seinem Heim in den Dienst des Nächsten.

Die beiden Sitzplätze im Freien (Abb. 1 und 2) liegen so weit auseinander, dass man sich gegenseitig nicht stört. Sympatisch, weil dem harmonischen Gesamtbild förderlich, ist das Dächlein über der Familien-Laube, mit gleicher Neigung wie das Hausdach, wogegen die im Obergeschoss erwünschte Sonnenterrasse, ein unvermeidliches Anhängsel, an der Südwestecke kaum störend wirkt.

Baukosten für das 1190 m<sup>3</sup> grosse Haus 82000 Fr. entsprechend 69 Fr./m<sup>3</sup> ohne Umgebungsarbeiten, mit diesen 88700 Fr. Erstellt 1938/39.

## MITTEILUNGEN

**Zugfestigkeit und Schmelzwärme.** Das Widerstandsvermögen fester Körper, auf dem die Ingenieurkunst fusst, ist ein bisher unerklärtes Phänomen. Bezügliche, die Kristallstruktur zu Rate ziehende Theorien liefern hundertmal grössere Werte als Versuche. Umso bemerkenswerter ist ein von R. Fürth, Edinburgh, gefundener empirischer Zusammenhang zwischen der Zugfestigkeit  $F$  [kg/mm<sup>2</sup>] bei tiefsten Temperaturen und der Schmelzwärme  $Q$  [kcal/kg]:

$$\frac{Q \rho}{F} \frac{1 - 2\mu}{3 - 5\mu} = 1$$

( $\rho$  = Dichte,  $\mu$  = Poisson'sche Konstante). Der linksstehende Ausdruck ist in der Tat von der Grössenordnung 1 bei allen Elementen, für die die gemessene Abhängigkeit der Zugfestigkeit von der Temperatur eine Extrapolation nach dem absoluten Nullpunkt hin gestattet, z. B.:

Al	Cu	Fe	Pb	Pt	Zn
1,1	1,4	0,75	1,03	1,6	0,66

Für diese in «Nature» vom 11. Mai 1940 von Fürth mit einem Kommentar von Max Born veröffentlichte Tatsache, die auf eine Verwandtschaft zwischen dem Schmelz- und dem Bruchvorgang hinweist, lässt sich ohne weiteres mit dem thermodynamischen Erklärungen heraus eine Begründung finden.

Die Berner Fluggesellschaft ALPAR führte im Jahre 1939 ab Bern, Lausanne und La Chaux-de-Fonds den regelmässigen Zubringerdienst nach den drei Eckpunkten des internationalen Luftverkehrs, Zürich, Basel und Genf durch. Ausserdem stellte sie die interne Flugverbindung zwischen den letztgenannten drei Zentren während der Sommermonate her. Das Betriebsergebnis der ersten acht Monate 1939 lässt sich ohne weiteres mit dem Jahresresultat von 1938 vergleichen, da einerseits die Alpar ihr Hauptnetz wie üblich bereits einen Monat später eingestellt hätte, andererseits hat sie erstmalig vom 1. Januar bis 15. April versuchsweise den Winterverkehr auf der Strecke Bern-Zürich aufgenommen. So stieg die Zahl der Kurse der Alpar von 2908 auf 3225 und die der zurückgelegten Flugkilometer von 263408 auf 268892. Recht beachtenswert sind die vermehrten Beförderungsleistungen dieser Gesellschaft. Auf Etappen berechnet nahmen die zahlenden Passagiere von 6348 auf 8564, die Post von 76,8 auf 97,2 Tonnen, die Fracht von 10,8 auf 14,1 Tonnen und das Gepäck von 58,1 auf 73,6 Tonnen zu. Die offerierte Tonnage war zu 33,4% ausgenützt. Die bezahlten Passagier-Kilometer stiegen von 597 003 auf 731 380, die bezahlten Tonnenkilometer von 59 649

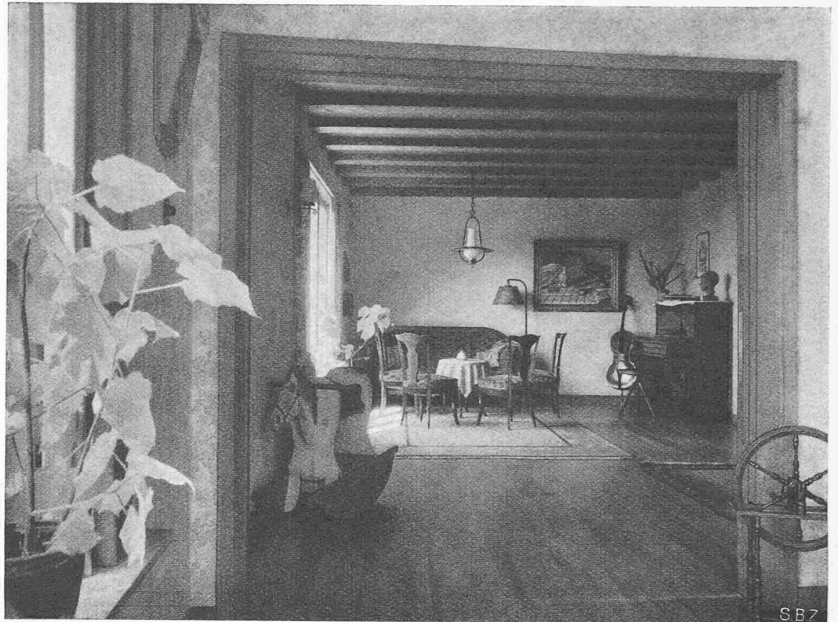


Abb. 3. Blick vom Esszimmer ins Wohnzimmer des Pfarrhauses Wipkingen

auf 68 711. An diesem günstigen Ergebnis ist nicht zuletzt der rege Reiseverkehr von LA-Besuchern aus Genf, Lausanne und Bern, die den Luftweg benützten, beteiligt.

**Türbänder aus Holz** hat die Firma Behr in Wendlingen (Württemberg) geschaffen und mit gutem Erfolg der T. H. Stuttgart zur Prüfung vorgelegt. Wie die «Baugilde» Heft 16/1940 berichtet, bestehen die Lappen des Fischbandes aus langfasrigen, zähen Blindfournieren, die zwischen dünnen Fiberplatten eingebettet sind. Diese wiederum sind auf den Aussenseiten mit Blind- und Deckfournier belegt, alles mit wasserfestem, synthetischem Leim verbunden. Die noch elastische Bandhaut wird um einen Kernstab herumgebogen und bei Hitze und hohem Druck in die Form gepresst. Nach dem Reinigen und Zuschneiden werden die Platten gelocht und geprägt und mit einem Drehstift aus Fiber oder Eisen zu Bändern üblicher Form zusammengesetzt. Sie lassen sich aufsetzen und verschrauben oder auch einsetzen und verleimen, sodass gar kein Metall verwendet wird. Solche Bänder haben 200 000 Schwenkungen ausgehalten; mehr als Leichtmetallbänder (Erfahrungszahlen: Wohnhaus-Zimmertür 9000, Haustür 15 000, Wareneingang 150 000 Schwenkungen im Jahr). Ausser für Türen und Fenster werden die Holzfiberbänder besonders im Möbelbau verwendet, dem sie neue dekorative Wirkungen ermöglichen.

**Lichtentzug durch Nachbarbauten.** In den Ausführungen unter diesem Titel durch Dipl. Arch. Ernst Wuhmann auf Seite 244\* dieses Bandes (Nr. 21) ist gesagt worden, dass in einem bestimmten Prozessfall grundsätzliche Meinungsverschiedenheit zwischen dem Gerichtsexperten und Wuhmann bestanden haben, wobei das wissenschaftliche Ansehen des Erstgenannten zum Nachteil des Klägers den Ausschlag gegeben habe. Nun bestätigt eine von beiden Parteien anerkannte Autorität auf diesem Gebiet, Prof. Dr. Wilh. Arndt, Vorstand des Beleuchtungstechn. Instituts der Techn. Hochschule Berlin, dem Architekten Wuhmann, dass seine Ausführungen im obengenannten Aufsatz «in jeder Hinsicht zutreffend» seien. Wir teilen dies mit, einmal zur wissenschaftlichen Rechtfertigung unseres Kollegen Wuhmann, der dieses Fachgebiet zu seiner Spezialität gemacht hat, sodann aber auch als Beleg dafür, dass die Fachwelt sich auf jene Ausführungen wirklich verlassen kann, da sie «in jeder Hinsicht zutreffend» sind, eine Bestätigung, von der auch wir gerne Kenntnis nehmen. Red.

**Ausbildung von Maschineningenieuren für den Eisenbahndienst.** Für die erfolgreiche Ausübung des Maschineningenieurberufes bei den Eisenbahnen ist ausser der theoretischen Bildung, die die Technische Hochschule vermittelt, Vertrautheit mit dem Handwerk, den Eisenbahnfahrzeugen und dem Dienst auf der Lokomotive notwendig, wie sie nur durch praktische Tätigkeit in Maschinenbau- oder Eisenbahnwerkstätten, sowie als Führergehilfe auf der Lokomotive erworben werden kann. Die SBB geben deshalb Studierenden vor oder während des Studiums und jungen Maschineningenieuren, die sich für den Dienst bei der Eisenbahn vorbereiten wollen, in beschränkter Zahl Gelegenheit,

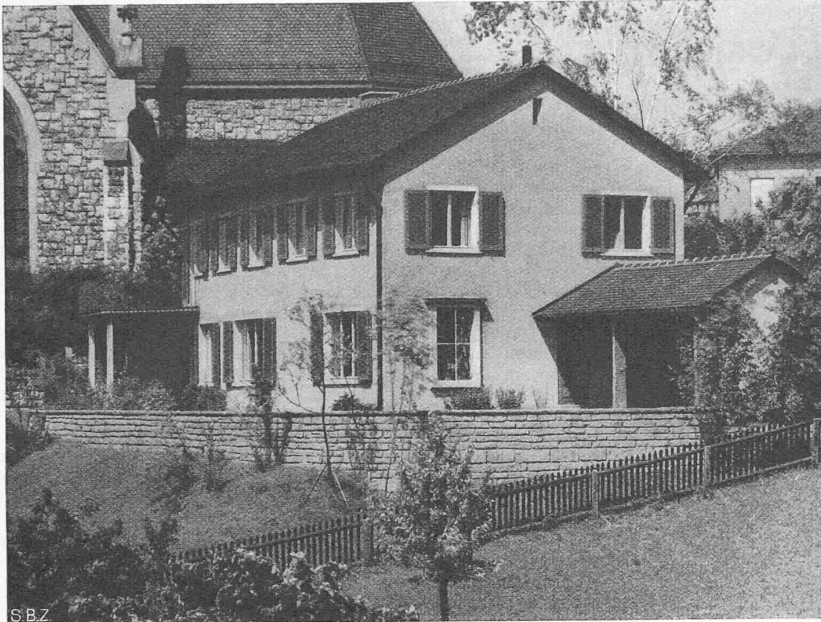


Abb. 2. Südostansicht des Pfarrhauses, mit der Kirche im Hintergrund  
Architekten H. VOGELSANGER, E. SCHWARZENBACH, M. NABOLD, Zürich

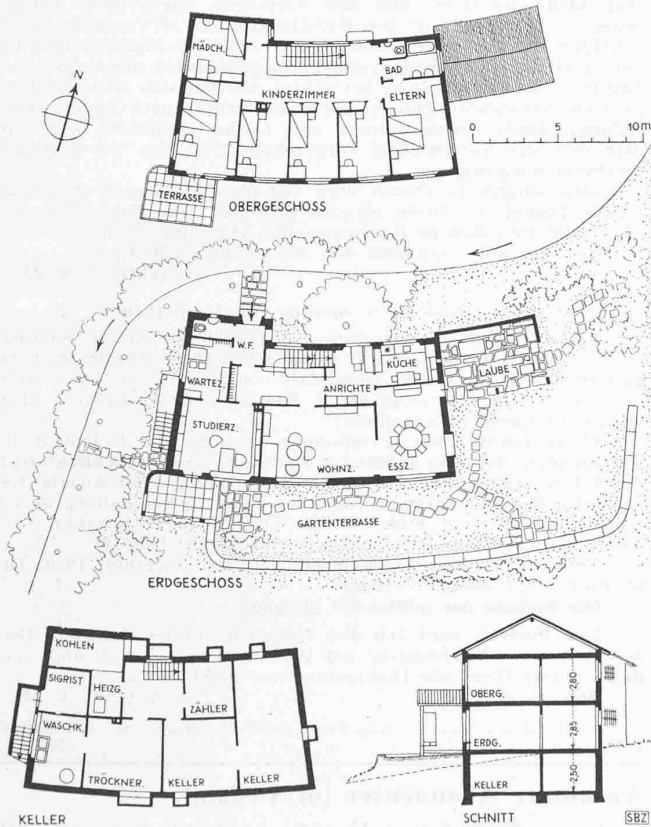


Abb. 1. Pfarrhaus Zürich-Wipkingen. — Masstab 1:400

als Praktikanten in ihren Werkstätten und im Lokomotivdienst sich diese Vorbildung zu verschaffen. Eine Verpflichtung zur späteren Anstellung ist damit für beide Teile nicht verbunden. Es ist zweckmässig, wenn die Bewerber für Maschineningenieurstellen bei der Eisenbahn vor oder nach dieser praktischen Ausbildung auch einige Zeit in der Industrie als Ingenieur tätig waren, bevor sie als Maschineningenieure in den Eisenbahndienst übernommen werden. Die praktische Ausbildung bei der Bahn wird übrigens auch von der am Bau der Eisenbahnfahrzeuge beteiligten Industrie geschätzt. Ueber die Aufnahme von Praktikanten gibt die Abteilung für den Zugförderungs- und Werkstättenbetrieb bei der Generaldirektion der SBB in Bern auf Anfrage nähere Auskunft. Gegenwärtig sind mehrere Plätze frei.

NEKROLOGE

† Rudolf Eppler, Bauingenieur von Basel, geb. 21. März 1892, E. T. H. 1911/16, ist nach kurzer schwerer Krankheit (Hirnhautentzündung) am 21. Juni gestorben. Nach Erwerbung des Diploms als Bauingenieur war die erste berufliche Tätigkeit Epplers eine Bauführerstelle beim Regiebau des Kraftwerks Mühleberg der B. K. W. Sodann finden wir ihn 1920 im Dienst der Société Technique et Industrielle d'Entreprises, Paris, und zwar beim Bau des Wasserkraftwerks Belle-Isle-en-Terre und des Bahnhofs von Légué der Cie. des Chemins de fer du Nord; sodann 1923 als Bauleiter der Wasserkraftanlage Chartreuse de Vacluse sur l'Ain.

Im Jahre 1925 trat Rudolf Eppler in die Dienste von Locher & Cie. in Zürich, wo er seine endgültige Lebensstellung fand. Hier waren ihm in der Tiefbauabteilung Projektierungen und Bauleitungen anvertraut, so u. a. die heiklen Arbeiten der Fundierung des Wellenbrechers des Hafens Wädenswil im offenen Wasser, der Quaimauer im Tiefbrunnen (Zürich), dann des UW-Kanals zum Etzelwerk mit schwieriger Bahnunterführung, und als letzte Arbeit die Bauleitung des Bommerstein-Tunnels der SBB am Walensee. Alle seine G. E. P.-Kollegen und Militärkameraden schätzten Rudolf Eppler wegen

seines ruhigen, fast verschlossenen, aber umso zuverlässigeren Wesens eines typischen Bauingenieurs, eines treuen Freundes.

LITERATUR

Hans Poelzig. Bauten und Entwürfe. Das Lebensbild eines deutschen Baumeisters von Theodor Heuss. Berlin 1939, Verlag Ernst Wasmuth.

Das grosse Schauspielhaus und das Haus des Rundfunks in Berlin, die Verwaltungsgebäude der I. G.-Farben in Frankfurt sind wohl die bekanntesten Zeugen von Poelzigs Schaffen; es ist eine erstaunlich geringe Zahl im Vergleich zur Intensität seines Lebens. Im Jahre 1869 geboren, ist er mit 31 Jahren Lehrer an der Kunstgewerbeschule in Breslau, um schon kurz darauf als jüngster Kollege deren Direktor zu werden. Dresden beruft ihn 1916 zu seinem Stadtbaurat, 1919 übernimmt er den Vorsitz des Deutschen Werkbundes. Ein Jahr darauf eröffnet er in Potsdam ein Meisteratelier, 1924 erhält er die Professur an der Technischen Hochschule in Berlin. Er stirbt 1936, kurz vor der Abreise nach Istanbul, wo er die Leitung der baukünstlerischen Akademie hätte übernehmen sollen. Sein Wirken war Lehren. Ihm war Architektur nicht nur Tektonek, sondern vor allem symbolische Form. Es ist daher nicht erstaunlich, dass seine Entwürfe, diese abgetreppten Rundbauten, diese terrassiert aufsteigenden Kuben — Schöpfungen einer von wirtschaftlich-bürgerlichen Zwecken gelösten Raum- und Formphantasie — so selten den Weg zur Realisation fanden. Die vorliegende Biographie gibt ein sehr interessantes und reiches Bild von Poelzig's Denken und Streben, namentlich auch von dessen kulturellem und künstlerischem Hintergrund mit seiner Wandlung nach der Jahrhundertwende. Die Lektüre bleibt als dauernder Gewinn haften. Auf zahlreichen Tafeln sind die Bauten und Entwürfe (teilweise auch farbige Skizzen) chronologisch, aber sehr geschickt in Sachgruppen aufgeführt und geben Einblick in das Werk eines der markantesten deutschen Architekten der vergangenen Jahrzehnte. H. Suter

Eingegangene Werke; Besprechung vorbehalten:

Untersuchung des Zürichsees 1936—1938. Von Prof. Dr. E. Waser und Dr. G. Blöchlinger. 93 Seiten mit 44 Tabellen und 8 Abb. auf Tafeln. Zürich 1939, Laboratorium des Kantonschemikers. Preis kart. 3 Fr.

Statistisches Jahrbuch der Stadt Zürich 1939. 35. Jahrgang. Mit vergleichenden Übersichten. Zürich 1940, Statistisches Amt der Stadt. Preis geb. 3 Fr.

Geschäftsbericht und Rechnungen der Schweizerischen Bundesbahnen für das Jahr 1939. Mit zahlreichen Diagrammen über Bau-, Verkehrs- und Betriebs-Entwicklung seit 1913, bezw. 1919. Bern 1940.

Un aspect du problème ferroviaire français. Contribution à l'étude de la structure et du mécanisme du déficit des Chemins de fer français d'intérêt général. Introduction de M. Henri Truchy, membre de l'Institut de France, exposé de M. Georges Harcavi, membre du Comité de Direction de l'Institut scientifique d'Etudes des Communications et des Transports. Paris 1939, Librairie du Recueil Sirey. Prix broché 20 frs. fr.

VDI-Temperaturmessregeln. 2. Auflage des Teiles I der Regeln für Messverfahren bei Abnahmeversuchen und in der Betriebsüberwachung. Herausgegeben vom Verein Deutscher Ingenieure. DIN A 4, 44 Seiten mit 44 Abb. und 10 Zahlentafeln. Berlin 1940, VDI-Verlag. Preis geh. etwa Fr. 8,40.

Für den Textteil verantwortliche Redaktion:

Dipl. Ing. CARL JEGHER, Dipl. Ing. WERNER JEGHER

Zuschriften: An die Redaktion der «SBZ», Zürich, Dianastr. 5, Tel. 34 507