

**Zeitschrift:** Illustrierte schweizerische Handwerker-Zeitung : unabhängiges Geschäftsblatt der gesamten Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Herausgeber:** Meisterschaft aller Handwerke und Gewerbe

**Band:** 47-48 (1931)

**Heft:** 16

  

**Artikel:** Zwei Baufilme

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-577017>

### **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:** 22.01.2025

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

# Zwei Baufilme.

(Korrespondenz.)

Im Basler Gewerbemuseum waren kürzlich zwei Filme zu sehen, die sich in erster Linie an unsere Baufachleute wenden. Daß es leider bei uns höchst notwendig ist, solche Filme zu zeigen, beweisen unsere Städte, mit ihrem planlosen Aufbau. Es läßt sich eben grundsätzlich auf zwei Arten bauen: in einer rohen Spekulationsmanier, die sich kein Gewissen daraus macht, die späteren Bewohner in einem ungesunden und gefährlichen Gebäudengewirr leben zu lassen, zum andern in einer Bauweise, die sich von idealen, hygienischen und natürlichen Forderungen leiten läßt und deren organische Bildungen aus einem ausgeprägten Gemeinschaftsgefühl heraus entstehen.

## „Die neue Wohnung“.

Man nennt ihn auch den „Wobafilm“, weil ihn seinerzeit der Schweizerische Werkbund für die Woba anfertigen ließ, an der er erstmals über die Leinwand lief. Er zeigt zuerst die Wohnung wie sie nicht sein soll, in etwas übertriebener Art allerdings, wie es sich für Reklamesachen gehört. Die Wohnung von gestern mit ihren dunkeln Räumen, den schweren, unförmlichen, aber repräsentativen Möbeln, dem Krimskram von Nippisachen, den Staubfängern von dichten Vorhängen mit komplizierter Mechanik, dem Salon, der nur für den seltenen Besuch sein mußiges Dasein führt, der großen, unpraktischen Küche, in der die Hausfrau täglich Kilometer um Kilometer zur Verrettung der Mahlzeit marschieren muß zc. Wir kennen sie ja alle zur Genüge, jene Wohnungen mit den teuren, geschätzten Möbeln, den Wänden voller Photographien, den langen Gängen zwischen Schlafzimmer und Küche. Der Film macht sich über alle diese Dinge recht lustig.

Dieser alten Wohnung, die wir begraben wollen, gegenüberseht dann die neue Wohnung mit ihren bescheiden ruhig wirkenden Räumen, den Räumen voller Licht, Luft und Sonne und die nichts anderes wollen, als ihren sachlichen Zweck erfüllen. Diese Wohnung ist auf die Bedürfnisse des heutigen Menschen zugeschnitten. Jedes Möbel nimmt nur den unumgänglich notwendigen Platz in Anspruch. Das Geschirr und die Speisen kommen aus der praktisch eingerichteten, kleinen Küche auf kurzem Wege zum Esstisch. Der Mensch wird hier nicht mehr mit Hausarbeit überladen. Sein Genuß ist das saubere, klare, helle Heim, wo die Kinder ihren freien, gesunden Tummelplatz in Haus und Garten finden und nicht mehr aus dem Zimmer in die Küche verwiesen werden.

## „Die Stadt von morgen“.

Dieser weit wertvollere Film, weil auf streng wissenschaftlicher Grundlage aufgebaut und von ersten Fachleuten auf dem Gebiete des neuen Städtebaues bearbeitet, ist von hohem Ernst getragen. Daß er seine Mission erfüllt, vorläufig wenigstens theoretisch, zeigte sich an den bis zum Schlusse gespannten Gesichtern der Zuschauer. Hoffen wir aber, daß diese große, interessante Arbeit auch dereinst von praktischem Erfolg gekrönt werde.

Auch hier Beispiel und Gegenbeispiel. Zuerst die Stadt, wie sie gestern gebaut wurde und wie sie im Prinzip leider meist heute noch entsteht. — Das Fliegerbild eines idyllisch gelegenen Städtchens, an dessen Rande plötzlich Braunkohlenlager entdeckt werden. Es geht wie es immer in solchen Fällen geht. An dieser Stelle schließen Metallasernen und Fabriken aus dem Boden. Die Eisenbahn kommt und schneidet mitten durch diesen Knäuel hindurch. Wo Raum übrig, schiebt sich ein riesiger Casseffel zwischen die Wohnhäuser. Der nicht geahnte Straßenverkehr verstopft die dem ehemaligen Zweck proportional

gestalteten Straßenräume. Die Stadt wächst und wächst, planlos, krankhaft, sie wuchert wie ein Schwamm über das Land. Wohnhäuser und Fabriken, und wieder Wohnhäuser und wieder Fabriken engen den alten Stadtkern ein. Die Grünflächen im Innern werden kurzfristig überbaut. Die Wohnhäuser leiden unter dem Qualm und dem Lärm der Industrien. Die städtische Bebauung wird immer dichter. Die Kinder suchen sich ihren Spielplatz in dunkeln Höfen und im Staub der Straßen, wo sie die Gefahr des Verkehrs umlauert. Die sich ausdehnende Braunkohlengrube, schon weder Haus noch Baum, die Bagger fressen sich vorwärts und fordern den Abbruch der nächsten Häuser und Straßen.

Auch diese Stadt ist uns leider allen bekannt. Zahlen beweisen: Es lebten im Jahre

1875	61 %	der Bewohner in Dörfern,
	33 %	Kleinstädten,
	6 %	„ „ „ „ Großstädten.
1900	46 %	„ „ „ „ Dörfern,
	38 %	„ „ „ „ Kleinstädten,
	16 %	„ „ „ „ Großstädten.
1925	36 %	„ „ „ „ Dörfern,
	37 %	„ „ „ „ Kleinstädten,
	27 %	„ „ „ „ Großstädten.

So stehen die Verhältnisse wenigstens in Deutschland, bei uns dürften sie sich in ähnlicher Richtung bewegen. Und weiter: In Berlin wohnten im Jahre

1700	im eigenen Hause	50 %
1800	„ „ „ „	25 %
1900	„ „ „ „	1,5 %

Solche Zahlen erschrecken. Das Ungesunde an diesem Draußensegittern bedarf keiner weiteren Diskussion. Daß es anders sein könnte, sagt folgendes: In einem Haus wohnen heute durchschnittlich

in London	8 Menschen
„ New York	30 „
„ Paris	38 „
„ Berlin	77 „

Wen trifft die Schuld an diesen Zuständen? Keinen einzelnen, sondern uns alle, die wir keine gesunde Gesetzgebung und keine Richtlinien für einen organischen Aufbau unserer Städte besitzen und welche die Spekulationsgier eindämmen könnten.

Und nun zur Stadt von morgen. Dasselbe Städtchen. Seine Entdeckung der Kohlenfelder. Doch Hände weg von der Ausbeutung, bevor die Verhältnisse genau untersucht und die zukünftige Stadtgestaltung genau festgelegt sind! Man prüft zuerst die Lage zu den umliegenden Städten, die Erstellung eines Kanals zum nächsten schiffbaren Fluß, die möglichen Eisenbahnverbindungen, die günstigsten Hauptverkehrsstraßen, die Möglichkeiten des Luftverkehrs. Dann folgen die Pläne. Man legt die Grenzen der Braunkohlenlager fest, in ihrer Nähe das Industriegebiet und den Hafen, diesen Gebieten gegenüber in der Richtung des vorherrschenden Windanfalls die Wohnviertel, durchsetzt mit den notwendigen Grünflächen, und Sportanlagen; zwischen Wohngebiet und Industriegebiet projiziert man die Geschäftsstadt und den Bahnhof; die Überlandstraßen haben die Siedlungen zu umfahren. Man plant keine Metzkasernen mehr, sondern Kolonien aus Einzelhäusern und Reihenhäusern, zu denen nur Wohnstraßen führen und die untereinander durch Schnellbahnen verbunden sind. Der Flugplatz erhält seinen Platz beim Bahnhof angewiesen. So entstehen zuerst alle Pläne: Flächennutzungsplan, Verkehrsplan, Grünflächenplan, Bauzonenplan zc. — und nun kann gebaut werden.

Jetzt vollzieht sich das ganze Werden einer Stadt organisch. Die Siedelung entsteht, wo Sonne und Luft Zutritt haben; ihr ist das richtige Maß an Gartenfläche

und Freifläche zugeteilt. Die Schulen werden in die Grünflächen gesetzt. Die Wohnviertel werden weder von Industrie noch vom Verkehr belästigt. Der Zusammenhang und die richtige Folge von Produktionszentrum, Eisenbahn, Kanalschiffahrt und Flugplatz sorgen für die wirtschaftliche glatte Entwicklung. So wächst die Stadt einmal langsam, einmal schnell, bis sie die Grenzen ihrer Planung ausfüllt. Was dann? Wie weiter? Jetzt droht ein mächtiges „Halt“! Die Stadt darf nicht weiter vergrößert werden! Jeder weitere Zuwachs wird hinaus verwiesen in eine oder mehrere Trabantenstädte, wo eine neue Planung für die dortigen Verhältnisse beginnt, für Verhältnisse, die dann anders liegen werden als ehemals bei der Mutterstadt.

Der Film „Die Stadt von morgen“ geht auf die Reise durch unser Land. Möge er Erkenntnisse und Früchte tragen! (Rü)

## Bauarbeiten an der Linie Zürich—Chur.

Wenn der Schnellzug in flottem Tempo bis kurz vor Sorgen gefahren ist, zischen die Bremsapparate, und mit reduzierter Geschwindigkeit wird diese Station befahren, denn ihre Anlagen sind noch nicht den Erfordernissen des heutigen Verkehrs angepaßt. Indessen bestehen mehrere wohlverwogene Projekte für einen zeitgemäßen Umbau. Eine kurze Langsamfahrstelle bei der Einfahrt in den Bahnhof Wädenswil erinnert daran, daß hier die Vorarbeiten für die Verlegung des Bahnhofes im Gange sind. Es handelt sich vorerst um Hafengebäuden zur Platzgewinnung für die neuen Geleise. Erfreulicher sind die Aussichten auf die Bauten der Doppelspur östlich vom Bahnhof Richterswil. Gleich bei der Ausfahrt, die jetzt noch sehr ungenügend in einer S-Kurve verläuft und zu Geschwindigkeitsreduktionen Anlaß gibt, sieht man die ausgedehnte Planierung für die verbesserte Linienführung, wobei der nötige Platz teilweise dem See abgerungen werden mußte. Weitergehend rollen die Züge bereits über das neue bergseitige Geleise, das neben der ebenfalls bergwärts verlegten modern ausgebauten Straße parallel geführt wurde. Es liegt an seinem höchsten Punkt reichlich 2 m über dem Niveau des bisherigen seeseitigen Schienenstranges, der nun abgebrochen wird. Das alte Geleise wird ebenfalls höher gelegt, und unter den beiden neuen Schienensträngen ist westlich der Station Bäch die Straße durchgeführt worden. Die kleine Station Bäch steht im Mittelpunkt des Umbaus. Östlich dieser Station wird ebenfalls die Straße unterführt. Bereits ist auf große Strecken das Planum für die Aufnahme des zweiten Geleises erstellt, und vor Freienbach beginnen auch die neuen Schienen, die bis kurz vor der Einfahrt in Pfäffikon betriebsfertig gelegt sind.

Die wesentlich nach Westen hinausgezogene Bahnhofs-einfahrt Pfäffikon zeigt die provisorische Lage der kommenden Weichenstraßen, die im Zeitpunkt des Erscheins der vorliegenden Ausführungen wohl definitiv gelegt sein werden. Vor der Einfahrt endigt das neue Geleise. Es wird erst bei der Betriebsumstellung an die neuen, seeseitigen Schienen angeschlossen werden. Die neuen Bahnsteige sind im Rohbau fertig, die Unterführung zu den Zwischenbahnsteigen war beim Fahrplanwechsel am 15. Mai noch nicht vollendet. An diesem Tage konnte dagegen das neue Aufnahmegebäude eröffnet werden. Bergwärts steht man bereits den Beginn der Doppelspur Pfäffikon—Altendorf. Der Bau wird von Pfäffikon aus besorgt und endigt kurz vor der Haltestelle Altendorf. In Murg erblickt man einige Vorarbeiten zur Verlängerung des Kreuzungsgeleises, des

kürzesten zwischen Chur und Richterswil. In Sargans läßt die Bestehende die Hoffnung aufkommen, daß die Einführung der Doppelspur von Flums her nicht mehr allzulange auf sich warten läßt. Die dortige Einfahrt wurde nämlich umgebaut, und eine englische Weiche weist derzeit mit einem stumpfen Ende nachdrücklich in die Richtung Nels zur Aufnahme des kommenden zweiten Geleises. Im übrigen wurde in Sargans das Bahnhofgebäude erweitert und ein Dienstgebäude erstellt. Am Ostende wurde die Brücke umgebaut, alles Notwendigkeiten, die aber den Kardinalfehler, die Spitzkehre, belassen. In Ragaz erinnert die leere Rampe an den Brand des Güterschuppens am 26. Februar. Derzeit werden die Güter im großen Wartsaal zweiter Klasse verlagert. In Chur sind die Stellwertgebäude im Rohbau fertig und warten auf die Montage der elektrischen Apparate für Weichen- und Signalstellung.

So sieht man längs der 118 km langen Strecke mannigfache Bauten, doch bleibt der Wunsch nach rascherer Vollendung der Doppelspur immer noch bestehen.

(„N. Z. Z.“)

## Ein Besuch in der Porzellanfabrik Langenthal.

(Korrespondenz.)

Das Porzellan gehört heute, dank dem Aufschwung der Technik im letzten Jahrhundert, zu den Materialien, aus denen man Gebrauchsgegenstände in großen Massen herstellen kann. Während früher Porzellanwaren fast ausschließlich als Luxusgegenstände nur von den Wohlhabenden angeschafft werden konnten, findet man heute dieses feine weiße Material, das weder vom Messer noch von der Gabel geritzt wird und das auch keine Glasurrisse aufweist, fast auf jedem Tisch. Aber nicht nur als Geschirr oder als Schmuckgegenstand verwendet man heute Porzellan, sondern seine hervorragenden technischen Eigenschaften haben seine Einführung als eines der wichtigsten Isoliermaterialien der Elektrotechnik ermöglicht.

Während noch zu Anfang dieses Jahrhunderts sämtliches in der Schweiz benötigte Porzellan aus dem Ausland bezogen werden mußte, besteht seit dem Jahre 1906 in Langenthal eine Porzellanfabrik, die heute Haushaltungs- und technisches Porzellan herstellt. Über den Werdegang des Hartporzellans von den Rohmaterialien bis zum fertigen Produkt konnten sich zahlreiche Mitglieder der Sektion Bern des Schweizer Technikerverbandes mit ihren Familienangehörigen kürzlich durch einen Besuch der Anlagen in Langenthal ein anschauliches Bild machen.

Zur Herstellung des Hartporzellans werden Kaolin, Feldspat und Quarz im Verhältnis 2 : 1 : 1 gemischt. Das Kaolin oder die Porzellanerde wird vor dem Gebrauch geschlemmt, um unerwünschte Beimengungen zu entfernen; Feldspat und Quarz werden in Kugelmöhlen zu feinem Pulver zerrieben. Dann wird in einem Mörserwerk unter Zusatz von Wasser aus der Mischung ein dünner Brei hergestellt. In einer großen Filterpresse wird aus der dünnflüssigen Masse das Wasser wieder entfernt, nachdem ihr zuerst durch einen Elektromagneten allfällige Eisenteile entzogen worden sind. Die der Filterpresse entnommenen Kuchen werden einige Zeit gelagert; dann kommt die Masse in eine Knetmaschine, wo die noch vorhandene Luft herausgepreßt und zugleich der Masse die für die Weiterverarbeitung erforderliche Homogenität verliehen wird.

Für die Weiterverarbeitung der Porzellanmasse können verschiedene Verfahren in Frage kommen. Gewisse Haushaltungsgegenstände mit dünnen Wandungen, wie