

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 97/98 (1931)
Heft: 8

Artikel: Ausstellung Neues Bauen im Kunstgewerbe-Museum Zürich, 14. Februar bis 15. März 1931
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-44659>

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: 16.05.2025

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

Ausstellung Neues Bauen im Kunstgewerbe-Museum Zürich, 14. Februar bis 15. März 1931.

Diese Ausstellung, die insbesondere allen Architekten zur Beachtung und zum Studium angelegentlich empfohlen sei, umfasst zwei Teile. Einmal die *Wanderausstellung Rationelle Bauweisen* des III. Internat. Kongresses für Neues Bauen, eine Sammlung einheitlich dargestellter Pläne von Klein- und Mittelwohnungen in Flach-, Mittel- und Hochbau, versehen mit reichem Zahlenmaterial über Gelände- und Raumausnutzung, Bau- und Mietpreise u. a. m., aus fast allen Kulturländern. Ergänzt wird diese Wanderausstellung durch eine Anzahl von Schiebefenster-Modellen in Naturgrösse, in Holz und Metall. Wir kommen darauf zurück.

Der zweite Teil der Ausstellung ist dem früheren Bauhaus-Leiter Prof. Dr. Walter Gropius gewidmet, sie enthält sozusagen sein bisheriges Lebenswerk, in Plänen, Bildern und Modellen. Es fehlt uns heute an Raum, hierüber mehr zu sagen, als dass dieser Führer des Neuen Bauens in zwei, aus vorliegendem Anlass in Zürich gehaltenen Vorträgen wie im persönlichen Verkehr den Vielen, die ihn noch nicht näher gekannt, durch die ganz unpathetische ruhige Sachlichkeit seines Auftretens und Redens einen vorzüglichen Eindruck hinterlassen hat. Wir kommen auf seine Vorträge im Z. I. A. und im Kunstgewerbe-Museum noch zurück, und müssen uns für heute beschränken auf die Wiedergabe seines kurzen Eröffnungswortes an der Ausstellung, das wir, in der typographischen Form des uns freundlich überlassenen Manuskripts, hier folgen lassen:

wenn sich ein mensch dazu berufen fühlt, eigene gedanken der all-gemeinheit zugänglich zu machen, stehen ihm hierfür drei mittel zur verfügung: bücher schreiben, vorträge halten, ausstellungen veranstalten. mit hilfe dieser demonstrationen kann es ihm gelingen, seine gedanken, wenn sie wahrhaftig und logisch entwickelt sind, schliesslich zu selbständigen lebewesen, wie ich mich ausdrücken möchte, zu machen, die dann ohne ihn zur weiteren auswirkung kommen. diesem wunsche entspringt auch meine eigene ausstellung.

ich bin der ansicht, dass das wesen des architektenberufes sich in der neuen zeit gewandelt und verbreitert hat. ich fasse den architekten von heute als den zusammenfassenden organisator auf, der alle sozialen, wissenschaftlichen, technischen, wirtschaftlichen und gestalterischen probleme des bauens in einem kopf zu sammeln und mit zahlreichen spezialisten und arbeitern in gemeinsamer arbeit zu einem einheitlichen werk zu verschmelzen hat.¹⁾

die besonderheit des neuen bauens sehe ich in der vertieften auffassung seiner repräsentanten, in ihrer absicht, *Lebensvorgänge zu gestalten*, sodass sich die erscheinungsform der neuen bauten aus deren funktion, d. h. aus ihren gesellschaftlichen und technischen voraussetzungen, die für unsere zeit gültig sind, logisch entwickeln und dass sie nicht etwa modischen marotten einiger neuerung-süchtiger architekten entsprangen. die wichtigste fähigkeit des architekten von heute ist also diese, alle sachlichen vorbedingungen unseres heutigen lebens wahrheitsgemäss zu studieren und zu einer unpathetischen, klar und knapp funktionierenden einheit des bauwerks zu führen, ohne äusserliche repräsentative oder dekorative nebengedanken. den für alle gültigen gemeinsamen generalnenner für die ausdrucksform zu finden — selbstverständlich mit ihren natürlichen nationalen und individuellen schattierungen — erscheint heute wichtiger, als das individualistische um jeden preis zu betonen.

in dieser beziehung möchte ich auch ein paar worte über die träger dieses modernen baugedankens in der schweiz sagen: wir sehen in deutschland mit grosser achtung, was von dieser schweizer gruppe geleistet wurde. sie erscheint mir von den internationalen gruppen junger moderner baumeister am fortgeschrittensten zu sein, weil sie es über die einzelleistungen hinaus erstmalig verstanden hat, aufgaben *gemeinsam* anzufassen, aus ernster forschung gesammelte erfahrungen gegenseitig neidlos auszutauschen und eine aus menschlicher grundlage gewachsene *sachliche solidarität* aufzubauen. ich möchte gleichzeitig ihrem lande und dieser führer-gruppe modernen bauens wünschen, dass sie mehr als bisher in der praxis möge beweisen können, wessen sie fähig ist.

ich schliesse mit meinem besondern dank an herrn direktor altherr, der es mir ermöglicht hat, mein persönliches werk, das ich als sachlichen demonstrationsbeitrag meiner hier kurz formulierten gedanken hinzunehmen bitte, in zürich öffentlich zu zeigen.

MITTEILUNGEN.

Die elektrische Treidelei auf dem Rhein-Rhone-Kanal. Seit 1918 ist die Leistungsfähigkeit des Rhein-Rhone-Kanals und seines Zweiges von der Napoleons-Insel bei Mülhausen nach Hünningen bei Basel einheitlich für Kähne von 300 t ausgebaut worden, wodurch besonders auch der früher ganz unwesentliche Kanalverkehr nach Basel im Jahre 1930 auf 636 121 t gebracht werden konnte. Seit 1928 ist weiterhin die elektrische Treidelei auf der 102 km langen Strecke Strassburg-Mülhausen, sowie auf dem 28 km langen Zweige nach Hünningen und auf dem 13 km langen Stichkanal nach Colmar, total also auf 143 km, eingerichtet worden. Wie wir einer Beschreibung dieser Anlage von R. Graff (Strassburg) in „Génie civil“ vom 31. Januar 1931 entnehmen, wurde dem Betriebsprojekt eine Treidelei-Lokomotive der A.E.G. (Berlin) von 5,5 t Tara, die durch Zusatzballast auf 8 t gebracht werden kann, zu Grunde gelegt. Demgemäss wurde auf dem Uferweg ein Fahrgeleise von 0,6 m Spurweite mit Stahlschienen von 18 kg/m auf Holzschwellen von 1,25 m Länge eingelegt. Als Betriebsstrom der mit je einem Motor von 16,5 kW ausgerüsteten Traktoren dient Gleichstrom von 550 bis 600 V Fahrspannung; dieser wird in acht mit Transformatoren und Gleichrichtern ausgerüsteten Unterstationen aus Drehstrom gewonnen, der von verschiedenen elsässischen Kraftversorgungs-Unternehmungen geliefert wird. Die einen Kupferdraht von 80 mm² Querschnitt benutzende Fahrleitung befindet sich im allgemeinen 4,5 m oberhalb der Schienenoberkante; beim Unterfahren von Brücken sinkt diese Höhe bis auf 3 m über den Schienen, während sie bei Wegübergängen 6 m, und an einer Bahnkreuzung 7 m hoch liegt. Der Lokomotivpark besteht zur Zeit aus 40 von der A.E.G. gelieferten Traktoren mit einer Normalgeschwindigkeit von 4 bis 5 km/h für das Schleppen eines 300 t-Kahnes und von 9 km/h im Leerbetrieb, ferner aus 10 von der „Alsthom“ gelieferten Traktoren, die für eine im Leerbetrieb auf 14 km/h erhöhte Fahrgeschwindigkeit bestellt wurden. In zehn Depotanlagen, von denen drei mit Reparaturwerkstätten ausgerüstet wurden, können die Traktoren Unterkunft finden. Seit dem Sommer 1930 wird der elektrische Treidelei-Betrieb von einer besondern Unternehmung, „La Traction de l'Est“, besorgt; auf der Zweigstrecke nach Hünningen ist die elektrische Treidelei verbindlich, während auf den weitem Strecken auch andere Fördermittel zugelassen werden.

Der neue Fiat-Diesel-Flugmotor. Die Fiat-Werke Turin haben einen Dieselmotor für Flugzeuge durchgebildet. Der im Viertakt arbeitende Motor hat sechs Zylinder von 140 mm Bohrung und 180 mm Hub und leistet bei der Höchstdrehzahl von 1700 Uml/min 220 PS. Sein Aufbau lehnt sich in bezug auf Gehäuse, Zylinder und Steuerung an die bekannten Benzin-Flugmotoren mit Wasserkühlung der Fiat-Werke an. Neu hinzugefügt sind vor allem statt der frühern Zündmagnete zwei Brennstoffpumpen der Bauart Bosch, die den Brennstoff über selbsttätige Ventile unmittelbar in je drei Zylinder von oben her einspritzen. Die Pumpen haben regulierbare Fördermenge und veränderlichen Förderbeginn. Zum Anlassen dient Druckluft, die mittels eines am hintern Ende der Steuerwelle angeordneten rotierenden Schiebers auf die Zylinder verteilt wird.

Internationale Automobil- und Fahrrad-Ausstellung in Genf. Der nächste Genfer-Salon (6. bis 15. März 1931) wird wieder alle Aussteller-Gruppen im Palais des Expositions und in seinen Anbauten vereinigen. Um einem Wunsche der Aussteller von Motor- und Fahrrädern zu entsprechen, hat nämlich das Organisations-Komitee auf die Benützung des „Palais Electoral“ für diese Gruppe verzichtet. Aber diese Lösung wurde nur durch eine allgemeine Beschränkung der Standflächen und die volle Ausnützung des verfügbaren Platzes möglich. An Personenwagen werden 67 Marken vertreten sein, wovon 23 französische, 19 amerikanische, 8 deutsche, 7 englische, 5 italienische, 3 belgische, 1 österreichische und 1 schweizerische, an Lastwagen 22 Marken, wovon 5 schweizerische.

Ein neuer Betondehnungsmesser wird von Dr. Albert Pfeiffer (Berlin-Steglitz) im „Bauingenieur“ vom 30. Januar 1931 beschrieben. Es handelt sich um einen elektrischen Ferndehnungsmesser, der die Messung auf die Bestimmung einer eingebauten

¹⁾ Vergl. Karl Scheffler „Vom Beruf des Architekten“, in „S. B. Z.“ Band 71, Seiten 4 und 16, 5./12. Januar 1918.