

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 69/70 (1917)  
**Heft:** 4

**Artikel:** Raumkunst-Ausstellung des S.W.B. Zürich 1918, Mai bis August  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-33921>

### **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:** 23.02.2026

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

Ausrüstungszeitraums werden mindestens 35 000 Bremser weniger erforderlich sein, als bei Beibehaltung der Handbremse. Hand in Hand mit der Einführung der Güterzugbremse wird eine Umgestaltung der Personenzugbremse gehen müssen, wenn auch in Zukunft gemischte Personen- und Güterwagen mit Luftdruckbremse gefahren werden sollen.

### Raumkunst-Ausstellung des S. W. B. Zürich 1918, Mai bis August.

Der Schweizerische Werkbund will in dieser seiner ersten grösseren Veranstaltung auf dem Areal der alten Tonhalle in Zürich die einheimischen Kräfte auf dem Gebiete der angewandten Kunst bekannt machen.

Die durch die Kriegslage sehr erschwerte Rohstoffzufuhr, die hohen Löhne und Betriebskosten verbieten von vornherein eine Ausdehnung des Programms auf das Gebiet der luxuriösen Zimmerausstattung. Von Prunkräumen mit kostspieligen Einbauten usw., wie sie in der Schweizerischen Landesausstellung zu sehen waren, wird vollständig abgesehen; vielmehr soll das schlichte, sich auf das Nötigste beschränkende *Zimmer für Arbeiter und Bürger* allein berücksichtigt werden. Es wird sich also lediglich um die Schaffung von beweglichem Mobiliar handeln können und selbstverständlich sollen auch die andern Wohnungsbestandteile, wie Ofen, Tapeten und Beleuchtungskörper, den Charakter einfachster Gestaltung erhalten. Voraussetzung ist aber immerhin strenge Wahrung der *Eigenart nationalschweizerischer Handwerkskunst* und ortsüblicher Gestaltung des Raumes. Da in verschiedenen Landesgegenden der Schweiz Ortsgruppen des Schweizerischen Werkbundes bestehen, die eine rege Anteilnahme an der Veranstaltung dieser Ausstellung bezeugen, so steht zu erwarten, dass Wiederholungen bestimmter Typen zu Gunsten einer instruktiven Verschiedenartigkeit vermieden werden können. Die Ausstellung soll auch durch eine strenge Durchführung nach künstlerischen Gesichtspunkten sich auf das Wirksamste unterscheiden von den jetzt üblichen Verkaufsveranstaltungen mit ausgesprochenem Messe-Charakter.

Die gesamte Ausstellungsanlage wird sehr beschränkt werden. Die Hälfte der Bodenfläche, die gegenwärtig durch die Halle der Schweizerischen Kunstausstellung auf dem Areal der alten Tonhalle beansprucht wird, genügt vollständig. Durch diese Beschränktheit auf Kosten der Quantität ist ohne weiteres die Gewähr für eine Qualität-Ausstellung geboten, die einzig den Grundsätzen des Schweizerischen Werkbundes entsprechen kann und die unsrer Ansicht nach allein, besonders mit Rücksicht auf unsre Vertretung am Weltmarkt, als wirklich vorbildlich und fördernd erachtet werden muss.

Zwei grössere Räume werden auch der Kleinkunst zur Verfügung stehen. Der Gestaltung moderner Bureauöbel und der kaufmännischen Graphik wird eine besondere Abteilung eingeräumt. Ferner ist die Einbeziehung eines schweizerischen Marionetten-Theaters geplant. Dadurch wird sich die künstlerische Tätigkeit des S. W. B. auf einem in der Schweiz leider bis jetzt noch viel zu wenig bekannten Gebiet verwirklichen lassen.

Nähere Auskunft erteilt der I. Vorsitzende des S. W. B., Architekt *Alfred Altherr*, Direktor des Zürcher Kunstgewerbemuseums.

### Miscellanea.

**Die Entwicklung der Stadt Paris.** Wie in andern Grossstädten hat auch in Paris das stetige Steigen der Mietzinse eine Auswanderung der Wohnbevölkerung nach den Aussengemeinden zur Folge gehabt, sodass diese im Jahre 1912 eine Bevölkerungszahl von 1 200 000 gegenüber 260 000 im Jahre 1860 aufwiesen. Dabei hat in verschiedenen Gemeinden die Bevölkerungsdichte jene der Stadt erreicht. Nicht nur vom administrativen und städtebaulichen Standpunkt aus, sondern auch in hygienischer Hinsicht<sup>1)</sup> ist infolgedessen die Vereinigung der Vorortgemeinden mit der Hauptstadt zu einem „Plus Grand Paris“ zur dringenden Notwendigkeit geworden. Bereits im Jahre 1911 wurde eine aus Ingenieuren,

<sup>1)</sup> Auffallenderweise ist die Sterblichkeit in den Aussengemeinden grösser als in der Hauptstadt selbst. Sie betrug 1912 für die Stadt allein 16,5‰, für das gesamte Seine-Departement 17,7‰, wobei sie in den meisten Aussengemeinden weit über diesem Mittel steht.

Architekten und Vertretern der beteiligten Verwaltungen bestehende „Commission d'extension de Paris“ gegründet, die sich mit dieser Frage befassen soll. Ueber die dabei zu berücksichtigenden Gesichtspunkte und anzustrebenden Verkehrs- und hygienischen Verbesserungen berichtet Ingenieur *P. Calfas* in einer in „Génie civil“ vom September und Oktober 1916 erschienenen Artikelserie, die überdies einen interessanten Ueberblick über die Entwicklung der französischen Hauptstadt insbesondere seit dem XII. Jahrhundert gibt.

Paris zählte 1911, bei einem Flächeninhalt von 7802 ha, 2833 300 Einwohner; das vergrösserte, über das ganze Seine-Departement sich ausdehnende Paris wird eine Fläche von 47 389 ha bedecken, die 1911 eine Einwohnerzahl von 4 050 800 aufwies. Die noch vorhandenen alten Befestigungsanlagen, die einen nicht bebauten Gürtel von 34 km Umfang und 350 m Breite bilden, sowie die zahlreichen Werke der gegenwärtigen innern Befestigungslinie mit im Mittel je 50 ha unbebautem, erhöht gelegenen Gelände werden in Verbindung mit weitem freien Flächen zur Erstellung von neuen, ausgedehnten Parkanlagen im Gesamtumfang von 4320 ha Gelegenheit bieten. Unter Hinzurechnung der im jetzigen Paris bestehenden und geplanten Anlagen wird dies eine Gesamtfläche von 6854 ha = 14‰ des gesamten Flächeninhalts des Seine-Departements, bezw., bei der oben angegebenen Bevölkerungsziffer, 16,5 m<sup>2</sup> Park- und Gartenanlagen auf den Kopf der Bevölkerung ergeben.<sup>1)</sup>

Sowohl über die Verteilung dieser Anlagen, als auch über die im jetzigen Paris und in den Vororten in Aussicht genommenen Verkehrs-Verbesserungen ist im erwähnten Aufsatz unter Beigabe von Plänen Ausführlicheres mitgeteilt.

**Lamellierte Zahnräder mit nachgiebiger Verzahnung.** Um bei schnellaufenden Zahnrädergetrieben, bei denen die Breite der Verzahnung meist ein hohes Vielfaches der Zahnteilung beträgt, trotz der Biegung und der Torsion der Ritzelwelle einen möglichst gleichmässig verteilten Zahndruck zu erreichen, verwendet die General Electric Co. in Schenectady in einzelne Scheiben unterteilte Zahnräder, wie sie in nachstehender, nach „Engineering“ gezeichneten Abbildung 1 dargestellt sind.<sup>2)</sup> An ihrem innern Umfang sind diese Scheiben durch Bolzen fest aneinandergedrückt, an ihrem äussern

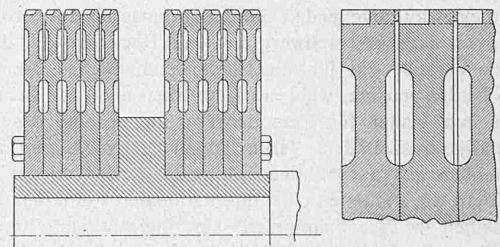


Abb. 1.

Abb. 2.

Umfang jedoch durch schmale Zwischenräume von einander getrennt, sodass sie eine gewisse axiale Elastizität besitzen. Durch diese Nachgiebigkeit der Verzahnung wird automatisch eine gleichmässige Verteilung des Zahndrucks auf die gesamte Breite der Verzahnung erreicht. Da sie hingegen beim Fräsen der Verzahnung von nachteiligem Einfluss auf die Genauigkeit der Arbeit sein könnte, wird am äussern Umfang der Scheiben, wie aus Abbildung 2 ersichtlich, zunächst ein schmaler Streifen stehen gelassen, sodass die Scheiben auch dort fest aneinander liegen; erst nach erfolgtem Fräsen werden dann diese Streifen abgestochen.

**Siamische Südbahn.** Die von Bangkok, der Hauptstadt Siams, nach den britischen Kolonien im Süden der malayischen Halbinsel führende siamesische Südbahn ist soweit fertiggestellt, dass der Verkehr bis Tarang an der Westküste und Singora an der Ostküste, auf einer rund 1000 km langen Strecke aufgenommen werden konnte. Auch die Endstrecken bis Kedah (Westküste) und Kelantan (Ostküste) mit zusammen etwa 260 km sind zur Hälfte vollendet. Auf englischem Gebiet findet die durch die Staaten Kedah und Perlis führende Linie über Prai (gegenüber der Insel Pinang) Anschluss an die bestehende malayische Bahn und damit

<sup>1)</sup> Für London sind die bezüglichen Zahlen 9‰, bezw. 5,5 m<sup>2</sup>.

<sup>2)</sup> Die gleiche Absicht liegt dem von der Westinghouse Machine Co. angewendeten beweglichen Rahmen von Melville und Macalpine zu Grunde, über den unsere Leser aus früheren Mitteilungen orientiert sind. Vergl. hierüber u. a. Bd. LV, S. 215 (16. April 1910), Bd. LX, S. 286 (23. November 1912) und Bd. LXIX, S. 31 u. 43 (20./27. Januar 1917).