

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 83/84 (1924)
Heft: 9

Sonstiges

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>

Zum Vortrag Peter Behrens.¹⁾

Auf unsere Uebersendung der Kritik über den Vortrag von P. Behrens antwortet uns der „Deutsche Werkbund“, es sei nicht seine Sache, seine Vorstandsmitglieder zu überwachen und deren persönliche Redefreiheit zu beschneiden. Wir können das verstehen. Einstmals aber war der Deutsche Werkbund eine ziemlich homogene Gruppe Gleichgesinnter, und bei Arbeiten und Aeusserungen seiner Mitglieder glaubte man von vornherein eine gewisse Qualität, innere Kraft und Echtheit voraussetzen zu dürfen, und eine Zeitlang durfte man es. Der D.W.B. war ja dafür geschaffen worden, als sozusagen vornehmste Schutzmarke seinen Namen nur Qualitäts-Erzeugnissen mitzugeben.

Leider können wir den Eindruck nicht loswerden, dass dieses Niveau, ja ein gemeinsames Niveau überhaupt heute nicht mehr aufrecht erhalten wird, denn um schlechterdings allem seinen natürlichen Lauf zu lassen, selbst wenn es den Grundsätzen des Vereins in solcher Weise ins Gesicht schlägt, wie der fragliche Vortrag, dafür scheint uns kein besonderer Verein mehr nötig. Auch dürften ja, abgesehen von P. Behrens, Vorkämpfer der neuen expressionistischen Architektur in Deutschland wie etwa Korn oder Scharoun kaum noch nötig haben, irgendwie beschnitten zu werden; uns aber stand der unbeschnittene Werkbund, der *kulturelle Führerschaft*, und nicht nur bequemes Zusehen im Schlepptau des Kino-Rummels auf sein Panier geschrieben hatte, in der Achtung höher.

Es wird unsere Leser in diesem Zusammenhange interessieren, dass die Münchner „Jugend“ und die Berliner „Woche“ Sondernummern über den Nibelungenfilm, auf dessen Propaganda P. Behrens reiste, gebracht haben; und ebenso dass der Verlag Ullstein und die Agentur Mosse an dem Decla-Ufa-Film-Unternehmen beträchtlich beteiligt sein sollen. Damit wird vieles erklärlicher, aber umso trauriger. Dass aber der „Deutsche Werkbund“ zu diesem Treiben, das den Begriff „Deutsche Kultur“ als Kino-Anreisserei schamlos in den Schmutz zieht, schweigt, vielleicht schweigen muss, das ist denn doch bestürzend.

P. M.

Zur Erhaltung des „Muraltengutes“ in Zürich.

In Bezug auf die mit 140 m Radius angeblich zu enge Strassenkurve beim Muraltengut verweisen wir auf das am 16. Februar von uns bereits Gesagte (vgl. S. 81 bis 83). Inzwischen scheint das Kolumbus-Ei in Form eines gut eidgenössischen Kompromisses gelegt worden zu sein: man solle der geradern Strasse zuliebe die rückwärtigen Flügel abschneiden, den Mittelbau aber stehen lassen; so werde die schöne alte Fassade erhalten, ohne Beeinträchtigung der sogen. „Verkehrsbedürfnisse“. So habe der Quartierverein Enge beschlossen; mit allen gegen drei Stimmen. Schon ein Blick auf den Grundriss des Hauses (vgl. S. 83!) zeigt, welch schwierige und gewiss interessante architektonische Knacknuss hier winkt. Aber das ist eben das Bezeichnende: die „Fassade“ soll erhalten werden, die Teilansicht eines Torso, der dadurch zum Ueberfluss noch so schief zur „begrädigten“ Strasse zu stehen kommt, dass man ihn lieber gleich ganz begraben wissen möchte. An den Kostenaufwand für diesen Umbau wollen wir hier blos erinnern; dagegen sei nachdrücklich hingewiesen auf den Hilferuf, den Dr. Hans Trog in der „N. Z. Z.“ vom 26. Februar (Nr. 286) zur *Rettung des Ganzen* ertönen lässt, und dem folgende Sätze entnommen seien: ... „Es gehört nämlich eine solche Dosis Unempfindlichkeit gegen den Organismus einer Bauanlage wie das Muraltengut dazu, um kecklich zu dekretieren, man könne diese Anlage ohne Schaden einfach auseinander schneiden, und so das System entre cour et jardin einfach zu ruinieren: dass es sich reichlich lohnen würde, zu hören, welche „Architekten“ in unserer Stadt sich zu einer solchen Barbarei — denn um etwas anderes handelt es sich nicht — bekennen würden.“²⁾ Stände das Muraltengut in einer andern Schweizerstadt, sagen wir etwa in Genf, so würden gewisse unserer hiesigen Architekten in Hymnen auf eine solche Landhausanlage sich nicht erschöpfen können. Heute steht keiner von ihnen auf und sagt den Zürichern, den Bewohnern von Enge, was sie zu ruinieren sich anschicken.“ —

¹⁾ „Vom romantischen Zusammenklang der Künste“; vgl. dessen Kritik in der „S. B. Z.“ vom 19. Januar d. J. (Seite 34). Red.

²⁾ Arch. J. Freytag, der genannt wurde, gehört natürlich nicht dazu. Man lese hierzu auch den Artikel in „N. Z. Z.“ vom 27. Februar 1924 (Nr. 296).

Als Redaktion eines für die vorliegenden Fragen zuständigen Fachblattes können wir nicht umhin, diesen Hilferuf weiterzugeben, ja wir müssen ihn sogar aus Ueberzeugung wärmstens unterstützen. Für uns, die wir seit der Zürcher Städtebauausstellung 1911¹⁾ nicht müde werden, bei jeder Gelegenheit immer wieder hervorzuheben, auf was es zur Wiedererweckung eines künstlerischen Städtebaues ankommt, ist es sehr betrübend zu sehen, dass heute — 1924! — die masslose Ueberschätzung der „Verkehrsbedürfnisse“ immer noch so volkstümlich ist, dass sie droht einen Vandalismus zu veranlassen, dessen Möglichkeit wir schon längst überwunden wähten! Sind wir im allgemeinen baukünstlerischen Verständnis wirklich noch nicht weiter gekommen als damals, da vor bald 20 Jahren der „Heimatschutz“ gegründet und in Olten das Erinnerungsblatt verteilt wurde mit Albert Weltis Spott-Radierung auf die Schleifung der Solothurner Turn-Schanze mit den Versen Gottfried Kellers als Unterschrift:

Die Ratzenburg will Grosstadt werden,

Sie haut die alten Linden um ... usw.

Hier müsst' es heissen: „sie haut die schönste Zeder um“, die schönste der ganzen Schweiz nämlich; sie steht neben dem südlichen Flügel des Muraltengutes und der Verlust dieses Prachtbaumes käme noch dazu.

Möchten doch die Stadtväter, die nun zu entscheiden haben, gut beraten sein!

Carl Jegher, Ing.

Miscellanea.

Der Ausbau der Seestrasse Zürich-Wollishofen. Anlässlich des Ausbaues der Seestrasse beantragt die städtische Bauverwaltung (gemäss Weisungen vom 19. September 1923 und 6. Februar 1924) die 11 m breite Fahrbahn auf der äussern, rund 1200 m langen Strecke, d. h. von der Brunaustrasse bis zum „Hirschen“ Wollishofen, mit *Granit-Kleinpflaster* in Bogenform und Teerverguss der Fugen zu belegen; *Stampfasphalt* würde rund 150 000 Fr. mehr kosten. Merkwürdigerweise wird gegenüber diesem, für jeden Sachkundigen selbstverständlichen Vorschlag der Behörde aus Wollishofer Kreisen neuerdings die Forderung nach Stampfasphalt-Belag laut, hauptsächlich unter Hinweis auf die rechtsufrige Seefeldstrasse, die ebenfalls Stampfasphalt erhalten habe, also kurz gesagt, weil Wollishofen sich durch das „weniger noble“ Kleinsteinpflaster hintangesetzt fühle. Demgegenüber scheint es geboten, zu zeigen, dass für den Antrag der städtischen Bauverwaltung nur durchaus *sachliche*, und zwar bau- wie auch betriebstechnische Gründe massgebend sind.

Den im Stadttinnern ins Gewicht fallenden *Vorzügen* des *Stampfasphaltbelages*: einer um etwa 20% grössern Lebensdauer und der etwas grössern „Geräuschlosigkeit“ als bei Kleinpflasterung, stehen *lauter Nachteile*, und zwar gewichtige gegenüber. Ausser den um 50% *höhern Anlagekosten* sind auch die jährlichen *Unterhaltskosten fast 40% höher*. Das müsste nun nicht allein entscheidend sein, wenn der Stampfasphalt dafür genügend Vorzüge böte; das Gegenteil ist aber der Fall. Erstens bedingt der *Aufbruch für Leitungsanschlüsse* (Gas, Wasser, Kanalisation, elektrische Licht- und Telephonkabel) bei Stampfasphalt viel höhere Kosten als bei Kleinpflaster, was bei dieser (im Gegensatz zum Seefeld) noch wenig ausgebauten Strasse stark ins Gewicht fällt; dies umsomehr unter Berücksichtigung auch der durch solche Aufbrucharbeiten bedingten *Verkehrsstörungen*. Sodann ist zu beachten, dass der *Fahrverkehr* — laut Verkehrszählungen bilden die Autos auf der Seestrasse 85% aller Fuhrwerke — sich auf Kleinpflasterung viel sicherer abwickelt. Stampfasphalt ist bei Regen oder Nebelwetter geradezu *gefährlich*, weil er den Automobilrädern den zum sichern Bremsen nötigen Reibungswiderstand nicht bietet. Dies wird noch verschlimmert durch die Gegenwart von Tramschienen und welkem Laub, das gerade in jener Strassenstrecke reichlich aus den angrenzenden Gärten fällt. Die *Gefahr des Gleitens* äussert sich in scharfen Kurven der Strasse auch ohne Bremsung; sie erzeugt selbst bei langsamer Fahrt oft unerklärliche *Drehungen der Autos*, gegen die der Lenker machtlos ist. Gefahrvermehrend kommen für die Seestrasse noch hinzu die Einmündungen der steil abfallenden Kappelstrasse und der Brunaustrasse mit ihrem sehr lebhaften Autoverkehr. Wir geben daher inbezug auf die Sicherheit des Fahrens, aus eigener Erfahrung, im allgemeinen und besonders

¹⁾ Vgl. unser Eröffnungswort in S. B. Z. vom 4. Februar 1911.

im vorliegenden Fall *unbedingt dem Kleinpflaster den Vorzug*; das ist keine subjektive Meinung, sondern eine Tatsache, die als unparteiische und darum massgebende Beurteiler die Organe der Polizei zu bezeugen in der Lage sind. Auch die Tramführer haben Gelegenheit, derartige Kollisionsursachen zu beobachten und zu bestätigen. Aber nicht nur für die Automobile, auch für die Zugperde ist Kleinpflastererz vorzuziehen. Die *Forderung grösstmöglicher Sicherheit* steht aber an erster Stelle; übrigens befährt sich Kleinpflaster mit Fugenverguss auch bei trockenem Wetter durchaus weich genug, wie die äussere Badenerstrasse, die verbreiterte Winterthurerstrasse u. a. zeigen. Auch gestattet dieser Belag die Reinigung durch Abspritzen, also die Vermeidung der Staub- und Kotplage; in der Lärmbildung ist wohl kein nennenswerter Unterschied festzustellen.

Angeichts aller dieser gewichtigen Vorzüge des von der städtischen Bauverwaltung beantragten Belages wäre es geradezu unverantwortlich, wollte man, lediglich wegen des vermeintlich „nobleren“ Aussehens, auf Kosten der städtischen Finanzen eine Mehrausgabe von vielleicht gegen 200000 Fr. verursachen und damit etwas schaffen, dessen Unzweckmässigkeit im Betrieb nur allzubald und deutlich in Erscheinung treten müsste.

Entwicklung der Hochspannungs-Erdkabel in Amerika und Europa. In Amerika, und so auch in England, wird in den letzten Jahren der weiteren Ausbildung der Erdkabel für immer höhere Spannungen seitens einer Reihe von besonderen Kommissionen, die aus Erzeugern, Konsumenten und Vertretern der Wissenschaft bestehen, grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Wie einem Bericht, den G. B. Shanklin in „General Electric Review“ vom Juli 1923 veröffentlicht und den „E. u. M.“ vom 7. Oktober 1923 im Auszug wiedergibt, zu entnehmen ist, wurden auf diese Weise wesentliche Fortschritte erzielt, wenn auch in Bezug auf die Höhe der Spannungen Europa noch vorangeht.

Von Dreileiterkabeln sind in Amerika in den letzten Jahren mehrere Meilen 33 kV-Kabel in Betrieb gekommen, die derart befriedigten, dass die betreffende Unternehmung die Verlegung von 44 kV-Kabeln plant. Seit Juni 1921 ist auch in Los Angeles eine kleinere Kabelstrecke für 33 kV in Betrieb. Der Bericht weist darauf hin, dass wenn dies die einzigen in Amerika verlegten Dreileiter-Kabel mit über 25 kV sind, sie in Europa keine Seltenheit mehr sind. Der erste Dreileiterkabel mit 30 kV wurde 1912 in Berlin verlegt. Seither sind solche für 33 kV in England und anderswo mehrfach zur Anwendung gekommen. In Holland besteht sogar eine 50 kV-Strecke, die allerdings noch nicht mit voller Spannung betrieben wird. Ferner wurde in England versuchsweise eine Flusskreuzung mit 66 kV erstellt.

Einfachkabel stehen in Europa für Spannungen bis 60 kV in Verwendung. Schon 1911 wurde in Deutschland eine Strecke mit dieser Spannung und mit geerdetem Spannungsmittelpunkt ausgeführt; sie kam allerdings 1917 nach mancherlei Störungen wieder ausser Betrieb. Seit 1914 sind Einfachkabel in Italien für 40 kV, in Spanien (Barcelona), in der Schweiz (Gotthardbahn) für 50 kV und zuletzt in Paris (Genevilliers-Kraftwerk) für 60 kV und 60 km Länge in Betrieb genommen worden. In Amerika sollen vor kurzem Einfachkabel für 66 kV auf einer 25 km langen Strecke an den grossen Seen verlegt worden sein. Als Versuchstrecken wurden in letzter Zeit in Italien 80 kV-Einfachkabel verlegt, während in Amerika eine Gesellschaft die Verlegung von solchen mit 132 kV anregt.

Hinsichtlich der Verlegungsart werden in Europa im Boden verlegte, in Amerika dagegen in Röhren verlegte Kabel bevorzugt, was naturgemäss eine Begrenzung der Spannung und der Leistung durch die Rohrabmessungen und durch die schlechtere Wärmeabfuhr mit sich bringt.

Beim Vergleich zwischen Dreileiter- und Einleiterkabel weist der Bericht darauf hin, dass Dreileiterkabel für höhere Spannungen u. a. an der geringeren Durchschlagsfestigkeit der Papierisolation in tangentialer Richtung leiden; ihre Verwendung bei Rohrverlegung ist ausserdem, wegen des zu grossen Durchmessers, schon bei 33 bis 44 kV nicht mehr zweckmässig. In England werden Dreileiterkabel in offener Verlegung bevorzugt, da die eingegrabenen Kabel eines Stahlpanzers bedürfen, der höhere Verluste bedingt. Einfachkabel haben eine Reihe von Vorteilen, wie Wegfall der tangentialen Beanspruchung der Isolation, gedrähter Aufbau, geringere Dicke, einfachere Verbindungen, geringere Kosten sowie geringere Isolations- und Mantelverluste.

In Bezug auf die Erwärmung der Kabel sind nach dem Bericht des englischen Ausschusses die folgenden Temperaturgrenzen für im Boden verlegte Papierkabel festgesetzt: In Deutschland und Frankreich 50° C bei 25° bzw. 10° Bodentemperatur, England 65° C bei 15° Bodentemperatur, je für eingegrabene Kabel, während in Amerika für Rohrkabel die Regel (85—E)° C gilt, wobei E die Betriebsspannung in kV bedeutet. Das Verhältnis der Uebertemperaturen bei Verlegung im Boden und an der Luft schwankt zwischen 1,04 und 1,13 für Spannungen von 22 bis 33 kV bei Verlegung in Röhren, und an der Luft unter gleichen Bodenverhältnissen zwischen 0,94 und 0,98, je nach der Kabeldicke. Die Frage der Erwärmung durch Kurzschlüsse ist wegen ungenügender Beobachtung noch nicht geklärt.

Zweitakt-Schiffs-Dieselmotoren von 5200 PS. Die holländische Reederei „Stoomvaart Maatschappij Nederland“ in Amsterdam hat den „Ateliers et Chantiers de la Loire“ in Nantes ein 21000 t-Passagierschiff in Auftrag gegeben, das nach hartem Wettkampf zwischen Dampfmaschinen und Dieselmotoren mit Sulzer-Zweitakt-Motoren ausgerüstet wird. Das Schiff weist 165 m Länge und 20,6 m Breite auf und hat 11,7 m Tiefgang. Die Maschinenanlage umfasst zwei achtzylindrige Motoren von je 5200 PSi Leistung und verschiedene Hilfsmotoren von zusammen 2000 PSi, die in Winterthur gebaut werden. Die Hauptmotoren bieten insofern besonderes Interesse, als sie die grössten bisher in Auftrag gegebenen einfachwirkenden Schiffs-Dieselmotoren sind. Sie treiben je eine Schraube an und laufen mit 100 Uml./min. Elektrisch angetriebene Turbo-Kompressoren liefern die erforderliche Spülluft. Die gleiche Reederei hat ihr Vertrauen zum Antrieb von Schiffen durch Dieselmotoren kürzlich schon dadurch bewiesen, dass sie den Umbau ihres 13600 t-Einschrauben-Passagierdampfers „Bintang“, eines Schiffes von 133 m Länge, 16,7 m Breite und 11 m Tiefgang, für Dieselschiffsmotoren-Antrieb veranlasst hat. Die Dampfanlage dieses Schiffes wird ersetzt durch einen Sulzer-Sechszylinder-Zweitakt-Dieselmotor von 4800 PSi.

Der Schweizerische Chemiker-Verband hielt am 24. Februar in Bern seine aus der ganzen Schweiz zahlreich besuchte Generalversammlung ab. Neben den ordentlichen Verbandsgeschäften und der Wiederwahl des Vorstandes mit Dr. W. Müller in Bern als Präsident kamen der Ausbau des Verbandes und die Wahrung der Interessen der Chemiker besonders zur Sprache.

Die erste brauchbare elektrische Lokomotive der Welt machte am 25. April 1923 ihre letzte Fahrt. Sie wurde seinerzeit von Matter and Platt gebaut und nahm ihren Dienst im Jahre 1890 auf der City and South London Railway auf. Nun ist sie in das Kensington-Museum übersiedelt, wo sie würdig neben der „Rocket“ und dem „Puffing Billy“ steht.

Ein Lehrstuhl für Handwerkskunde unter Einschluss der Baustoffkunde ist an der Fakultät für Bauwesen der Technischen Hochschule Berlin eingerichtet worden. Dadurch soll dem angehenden Architekten ermöglicht werden, wieder engere Fühlung mit den handwerklichen Bedürfnissen zu gewinnen.

Korrespondenz.

Zum Rathaus in Stockholm.

In seinem Aufsatz „Wir und die Architektur des Auslands“ unternimmt es Herr Arch. A. Meili, der Tendenz der Aufsätze von M. Stam über „Holland und die Architektur unserer Zeit“ ein anders gerichtetes Schaffen und sein stärkstes Erzeugnis, das Rathaus in Stockholm, entgegenzustellen. Da der Schreiber des Vorliegenden in einem gewissen Masse für das Erscheinen jener Aufsätze über Holland mitverantwortlich gemacht werden kann, erlaubt er sich, in der Sache kurz das Wort zu ergreifen. Die allgemeinen Betrachtungen Meilis sollen darin unbeantwortet bleiben, nur jenes Stockholmer Werk herangezogen werden.

Wir verdanken A. Meili eine Reihe vorzüglicher Aufnahmen vom Bau Oestbergs, dagegen hat er uns nach den ersten temperamentvollen Attacken insofern etwas enttäuscht, als der erwartete Hauptschlag, die Deduktion aus dem Gezeigten für unsere eigene Entwicklung, eigentlich ausgeblieben ist. Holen wir deshalb zur Klärstellung des Problems noch einiges über dieses Bauwerk nach.

Oestbergs Werk ist dem Schreiber zwar nicht aus eigener Anschauung bekannt, er ist aber aus Zeitschriften einigermaßen orientiert über die Ideen und das Arbeitsvorgehen dieses Architekten