

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 89/90 (1927)
Heft: 24

Nachruf: Muthesius, Hermann

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>

Schwierigkeit und ohne Beschädigungsgefahr befahren werden können, liegt einer der Vorteile des Nyberg-Patentes.

Im Jahre 1924 schaffte die Schweizerische Postverwaltung einen derartigen Antrieb an. Er entsprach genau jenen, die bei der Schwedischen Postverwaltung mit Erfolg verwendet wurden. Bei den Versuchen auf der Strecke Chur-Churwalden zeigte sich aber, dass die Konstruktion für das schweizerische Gelände viel zu schwach war, da die Spannschrauben und Ausgleichhebel verkrümmt und zerrissen wurden und in kurzer Zeit trotz Verstärkungen das Aggregat nicht mehr verwendbar war. Die Schweizerische Postverwaltung ging daher, nachdem die grundsätzliche Verwendungsmöglichkeit sich aus den Versuchen doch ergeben hatte, daran, die Nyberg-Konstruktion für die eigenen Bedürfnisse abzuändern. Zu diesem Zweck wurden nicht nur alle Teile des Antriebs erheblich verstärkt und aus bestem Material erstellt, sondern auch die Gummibandbreite von 32 cm auf 42 cm gebracht (Abbildung 1). Bei den neuen Versuchen im Winter 1924/25 bewährten sich die Änderungen, trotzdem sich noch verschiedene Mängel zeigten, die man in der Folge zu beheben versuchte.

Gestützt auf diese Ergebnisse wurde im Winter 1925/26 erstmals ein regelmässiger Kursbetrieb mit Raupenbandwagen auf der Strecke Chur-Lenzerheide durchgeführt. Dabei wurde in der Weise vorgegangen, dass zwei Fahrzeuge als besondere Pflugwagen ausgebildet wurden (Abbildung 2), denen die Aufgabe zufiel, bei Schneefällen ununterbrochen zu fahren und durch Nachziehen eines schweren, 4,5 m breiten Holzpfugs die Fahrbahn freizuhalten. Diese Wagen waren besonders ausgerüstet und auch seitlich mit starken Verschaltungen aus Stahlblech versehen, um ein leichteres Anpressen des Schnees zu ermöglichen und sein Hereinfallen in den Antrieb zu verhindern. Zur Sicherung der Lenkung wurden die Vorderräder auf lange Schneekufen gestellt. Die vier in Dienst gestellten Personenwagen (Abbildung 3) erhielten ebenfalls den Raupenantrieb in einer etwas leichteren Ausführung.

Das Ergebnis war so erfolgversprechend, dass sich die Postverwaltung zur Einrichtung eines Winterbetriebs auf den Strecken Reichenau-Waldhaus Flims und St. Moritz-Maloja entschloss. Es wurden weitere sechs Fahrzeuge mit den Raupenbandantrieben ausgerüstet. Während aber der Betrieb zwischen Chur-Lenzerheide und Reichenau-Waldhaus Flims mit vollem Erfolg und ohne ausserordentliche Schwierigkeiten durchgeführt werden konnte, musste auf der Malojastrasse Ende Januar 1927 die Schneeschleudermaschine der Armee in Verwendung genommen werden, um den Betrieb bei den starken Schneefällen und den hohen Schneeverwehungen aufrechtzuhalten zu können. Mit Hilfe dieser Maschine gelang es dann aber, der Schwierigkeit Herr zu werden, und nun ist geplant, diesen Winter den Betrieb auch auf die Strecke Maloja-Castasegna auszudehnen und die gefürchteten Kehren unterhalb Maloja mit Hilfe der Schleuderfahrbahn zu erhalten.

Um den Völkerbund-Wettbewerb.

Von einem Leser unseres Blattes in Neapel erhalten wir ein längeres Zustimmungsschreiben zu den in der „S.B.Z.“ zum Ausdruck gebrachten Protesten gegen den durch das Urteil begangenen Rechtsbruch der Jury. Der italienische Kollege hatte in einem Schreiben (am 27. Juni d. J.) an den Generalsekretär des Völkerbundes eingehend motivierte Klage erhoben gegen die bekannten Programmverletzungen und dann gesagt: „Et tout ça doit rester sans appel? J'ai trop de confiance dans la droiture des dirigeants de la S.d.N. pour le croire, et c'est pour ce motif que je m'adresse à vous, M. le Secrétaire Général, afin que l'on puisse trouver un moyen de corriger un arrêt si contraire à toute justice.“ — In der Antwort, die er drei Wochen später erhielt steht nun: . . . „je regrette ne pouvoir vous suivre dans une discussion de tous les points mentionnés dans votre lettre. Comme vous le savez vous-même par le programme, le Jury était seul juge pour régler son ordre du jour et pour assurer à sa convenance la marche de son travail. Ses décisions sont pour nous, comme pour les concurrents, sans appel. Nous avons, cependant, la plus entière confiance dans la compétence et l'impartialité du Jury, qui nous sont garanties par les hautes qualités et la réputation professionnelles de tous ses membres, et je suis certain qu'après réflexion vous conviendrez que les reproches que vous lui adressez ne sont pas fondés. Veuillez agréer,“ etc.

Wir können nicht umhin, diese amtliche Auffassung der Rechtslage hiermit der weiten Fachwelt bekannt zu geben, nicht zweifelnd,

dass sie ein erneutes Kopfschütteln bewirken wird. Selbstverständlich lagen Dinge, wie „ordre du jour“ und „la marche de son travail“ im freien Belieben der Jury; auch in der Bewertung der Projekte, insbesondere in künstlerischer Hinsicht, war sie völlig frei und inappellabel. Sie hat aber durch ihr Urteil — aus welchen Gründen kommt nicht in Betracht — im Programm umschriebenes *klares Recht gebrochen*, und das darf *kein Gericht!* Für diesen Fall steht dem, dessen Rechte verletzt worden sind, der Weg des staatsrechtlichen Rekurses an die oberste Instanz zu. *Darum handelt es sich*, und das Völkerbundorgan, das die Jury beauftragt hatte, den Wettbewerb durchzuführen, *muss*, in seiner Rolle als Hüter der Gerechtigkeit, das Urteil kassieren, es darf die Rechtsverletzung der Jury nicht dulden. *Das erscheint nicht nur der schweizerischen, sondern wohl auch der internationalen Fachwelt, deren Mitarbeit der Völkerbund im Wettbewerb gesucht hatte, als die ganz selbstverständliche, klare Rechtslage.* Wir setzen in die, durch das bisher Vorgefallene nicht belasteten Juristen der Fünfer-Kommission das Vertrauen, dass sie für diese Rechtslage das nötige Verständnis haben und sie ihrem Entscheid zu Grunde legen werden.

Die Redaktion.

† Hermann Muthesius.

Am 26. Oktober ist Hermann Muthesius in Berlin einem Straßenunfall zum Opfer gefallen. Die Bedeutung dieses Architekten geht über den Rahmen Deutschlands hinaus, was es rechtfertigt, auch hier des Verstorbenen zu gedenken.

Muthesius, 1861 geboren, war einer der führenden Köpfe der deutschen Vorkriegs-Architektenchaft. Nach einigen Semestern Philosophie und Kunstgeschichte an der Universität Berlin bezog er die dortige Technische Hochschule, und war dann weiterhin im Meisteratelier von Professor Ende tätig, der den Justizpalast in Tokio, sowie sonstige Bauten in Japan zu bearbeiten hatte. Das führte dazu, dass Muthesius 1887 für vier Jahre nach Japan reisen konnte; auf der Heimfahrt besuchte er noch Indien und Aegypten. Es zeugt für seine innere Disziplin, dass diese exotischen Eindrücke in seiner Architektur keine Spuren hinterlassen haben; aber auch hier hat sich wohl der Satz bewährt, dass niemand, der exotische oder historische Stile in ihrem Lebenszusammenhang verstehen gelernt hat, in Versuchung kommt, sie nachzuahmen. Es folgen Reisen nach Italien, und seit 1896 weilte Muthesius sieben Jahre lang in England, wo er der deutschen Botschaft attachiert war. In dieser amtlichen Stellung besass er die nötigen Empfehlungen, durch die ihm die englischen Aielssitze und sonstige private Bauten zugänglich wurden, die dem gewöhnlichen Reisenden verschlossen sind.

Hier fand nun Muthesius was er suchte: den architektonischen Rahmen für das private Leben des modernen Menschen, einen Rahmen, der nicht auf Schönheit und Reichtum verzichtete, der aber diese repräsentativen Bedürfnisse nicht auf Kosten der Bewohnbarkeit in den Vordergrund stellte, wie es die kontinentale Architektur tat, die sich immer nur um das Stil-Arrangement, die äussere Aufmachung also drehte, ohne das funktionelle Wohnproblem auch nur anzurühren. Die kulturell führenden Schichten des Kontinenten waren in einem sonderbaren Hochstaplerum befangen, jede Villa sollte einem Adelpalais, oder einem italienischen Villino, oder einer Ritterburg gleichen, oder in eitler Jugendstil-Neutönerei die Originalität ihres Architekten beweisen; einzig das konservative England, das die vorklassische, also ehemals mittelalterliche Wohnform auch in den führenden Ständen nie völlig zu Gunsten des klassisch-monumentalen Hauses aufgegeben hatte, besass noch eine selbstsichere Tradition, die von diesem Stilwirrwarr unberührt war. Und England hat zugleich als erstes Land den Typus des bürgerlichen Kulturträgers ausgebildet, des „gentleman“ moderner Nuance, im Gegensatz des „gentilhomme“ des ancien régime. Somit war England zweifach vorbildlich, von seiner Führerschaft in der industriellen Entwicklung ganz abgesehen. Mit Recht hat deshalb Muthesius auf dieses englische Vorbild hingewiesen, und es besagt daneben wenig, dass er auch viele englische Einzelheiten in seine Architektur herübergenommen hat, die heute schon antiquiert erscheinen. In England sind auch die Ideen, die später zu Leitideen der Werkbünde werden sollten, zuerst ausgesprochen worden. Ruskin und Morris, die Kirchenväter dieser Bewegung, waren gerade durch das Ueberhandnehmen schlechter Maschinenarbeit auf die Vorzüglichkeit alter Handwerkserzeugnisse aufmerksam gemacht worden, und formulierten

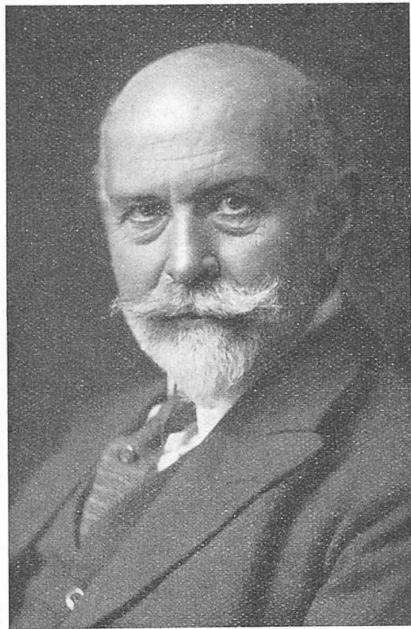
ihre Forderungen in die Begriffe der Materialechtheit und Handwerksmässigkeit. Von England ging jener gesunde Dilettantismus aus, die Beschäftigung des Bürgers auf irgend einem kunstgewerblichen Gebiet, der nicht nach seinen objektiven Erzeugnissen, sondern nach seinem erzieherischen Wert für den Einzelnen und zwar nicht hoch genug einzuschätzen ist. Denn so mässig die Dilettantenleistung sein mag: die eigene Betätigung des Amateurs auf irgend einem Kunstgebiet schafft das Milieu, in dem die überragende Leistung des wirklichen Künstlers verständnisvolle Würdigung finden kann.

Nach seiner Rückkehr aus England ist Muthesius als Dezernent für Kunstgewerbe und Fachschulen am preussischen Handelsministerium tätig gewesen, wo er mit seiner Erziehungsarbeit am rechten Ort, bei der Ausbildung der Handwerker und Techniker einsetzen konnte; zugleich entfaltete er seine Bautätigkeit. Diese Bauten von Muthesius — meist opulente Einfamilienhäuser von englischem Typus — sind im Grunde Illustrationen seiner Lehre; er war als Erzieher bedeutender, denn als schaffender Architekt, und in seinen wenigen Fabrikbauten hat er seiner Zeit ihren Tribut gezahlt, indem er sich hier bei aller Zurückhaltung im Detail von jener *faute-de-mieux*-Feierlichkeit des klassizistischen Arrangements nicht ganz frei machen konnte.¹⁾ Und so ist sein Name nach einer Zeit verdienten Glanzes — Muthesius war einer der Gründer des deutschen Werkbundes, und an Ehren hat es ihm nicht gefehlt — etwas in den Schatten zurückgetreten. Doch gehört er zu jener Art von Männern, wie beispielsweise Viollet le Duc, oder Theodor Fischer, die sich gedulden können, bis ihr Verdienst nach Jahrzehnten von einer gerechteren Warte aus beurteilt werden kann, als es der Gegenwart möglich ist. Lautere Schlagwörter und neue Namen sind seither ausgerufen und von einer hemmungslosen und verantwortungslosen Propaganda in Geniehöhen emporgeschraubt worden, die solche Männer für den Augenblick verdunkeln, die in stiller Arbeit ihren Idealismus im Rahmen des Möglichen verwirklicht haben, statt billiges Aufsehen mit phantastischen Utopien zu erregen; doch wird sich auch der moderne Architekt gerne erinnern, dass Muthesius sich an der Werkbund-Tagung in Köln 1914 als der klarste Kopf erwiesen hat, der entgegen den unklaren Individualismen eines Van de Velde die Idee der Normalisierung und Typisierung verfochten hat.²⁾

*

Wir fügen eine Liste der Veröffentlichungen des Verstorbenen bei, soweit sie uns erreichbar waren: 1898 Die englische Baukunst der Gegenwart, 4 Bände; 1900 Die neuere kirchliche Baukunst in England; 1902 Stilarchitektur und Baukunst. Wandlungen der Architektur im XIX. Jahrhundert und ihr heutiger Standpunkt; 1904 Kultur und Kunst, gesammelte Aufsätze; 1904/05 Das englische Haus; 1905 Das moderne Landhaus und seine innere Ausstattung (II. Auflage); 1907 Kunstgewerbe und Architektur; 1907 Landhaus und Garten; 1908 Die Einheit der Architektur (Betrachtung über Baukunst, Ingenieurbau, Kunstgewerbe); 1914 Die Werkbundarbeit der Zukunft; 1917 Wie bau ich mein Haus? 1918 Kleinhaus und Kleinsiedlung; 1922 Die schöne Wohnung. Seinen letzten Beitrag an die „S. B. Z.“ findet der Leser unter dem Titel „Das verkleinerte Landhaus“ (mit fünf Häusern von ihm) in Band 81, Seite 194 (vom 21. April 1923).

P. M.



HERMANN MUTHESIUS
ARCHITEKT

1861

1927

Stosschwellen eingelegt werden. Zur Unterbindung von aufsteigender Feuchtigkeit wird ferner unter dem Schotter, über dem vorher gewalzten oder gestampften Planum, eine Sandschicht von 2 bis 5 cm und darüber eine undurchlässige bituminöse Decke von etwa 5 cm Stärke aufgebracht. Dadurch dürfte sich die Lebensdauer der eisernen Schwellen erhöhen und auch die Unkrautplage auf die Bankette beschränkt bleiben. Es wird von Interesse sein, nach entsprechender Betriebszeit über die Erfahrungen und die finanziellen Ergebnisse weiteres zu hören.

Die internationalen graphischen Symbole für Starkstrom, wie sie die „Commission Electrotechnique Internationale“ (C. E. I.) unter bedeutender Mitwirkung der Schweiz geschaffen hat, sind an der letzten Sitzung der C. E. I. in Bellagio und Rom definitiv beschlossen und als vorläufig abgeschlossenes Ganzes für die bei der C. E. I. beteiligten Länder verbindlich erklärt worden. Diese graphischen Symbole (Signaturen, Bildzeichen für Schemata) sind im Oktoberheft 1927 des „Bulletin des Schweizer. Elektrotechnischen Vereins“ in Tabellen zusammengestellt. Diese enthalten außer zugelassenen „Nebenformen“ der Symbole deren einfache Hauptformen, auf die nach dem Vorschlage des „Comité Electrotechnique Suisse“ (C. E. S.) sich die Schweiz tunlichst beschränken wird und die voraussichtlich auch in die zu revidierenden eidgen. Planvorlage-Vorschriften übergehen werden. In einem Geleitwort bespricht Prof. Dr. W. Wyssling die Grundzüge, die Verwendungsart und Einteilung und die Vorteile dieser vereinheitlichten Signaturen und weist auf deren Ausbildungsmöglichkeit hin. Namens des C. E. S. befürwortet er dringend die sofortige Verbreitung und Gebrauchnahme der (zu einem grossen Teile in der Schweiz bereits gleich oder ähnlich im Gebrauch stehenden) Symbole einheitlich für die schweizerische Technik¹⁾. — Eng verwandt mit den graphischen Symbolen ist auch die einheitliche Klemmenbezeichnung für Maschinen, Transformatoren und Apparate. Obwohl die seit Jahren von der Schweiz, auch Deutsch-

¹⁾ Vergl. z. B. die Grossfunkstation Nauen, von ihm selbst beschrieben in „S. B. Z.“ Band 77, Seite 142 (26 März 1921).

²⁾ Vergl. z. B. „Ueber den Individualismus in der Architektur“ von H. Muthesius in „S. B. Z.“ Bd. 80, Seite 123 (9. September 1922).

Strassenbau der Einfluss des Automobils rasch zu neuen Bauweisen geführt hat, wurden im Eisenbahnbau zur Anpassung an die höhere Beanspruchung bisher nur der Oberbau, im engern Sinne also die Schienen und Schwellen verstärkt; erst vor kurzem ist man zu einer Verstärkung der Bettung durch Verdichtung mittels Walzung geschritten. Auf den deutschen Bahnen gibt die im Gange befindliche Einführung des verstärkten Oberbaues Anlass zu dieser Verbesserung und es wird auch zur Behebung der ungenügenden Unterstopfung der eisernen Schwellen bei der üblichen Unterkrampfung das Füllkastenverfahren angewendet, das auf Seite 53 lfd. Bandes (23. Juli 1927) kurz beschrieben worden ist. Weitere Entwicklungen zeigt Dr. Ing. Saatz im „Organ“ vom 15. September 1927. Auf einer Versuchsstrecke der Linie Treuchtli-Würzburg werden die eisernen Schwellen, nach Einbringen der Befestigungsschrauben, auf der Innenseite mit Teer-Asphalt gestrichen und sodann mit einer Mischung von säurefreiem Teerbitumen und Schotter verschiedener Korngroesse satt ausgestampft. Die eingebrachte Masse haftet bei mittlerer Temperatur nach einigen Stunden so fest an der Schwelle, dass diese sodann auf das vorbereitete, verdichtete Schotterbett aufgelegt werden kann. Das durch die Füllung mehr als verdoppelte Gewicht ist, mit Rücksicht auf das Missverhältnis zwischen den Zuglasten und den Oberbaumassen, als Vorteil zu bewerten, denn, in Verbindung mit der satten Auflagerung der Schwellen, verringert es die Stoss- und Schlagwirkungen. Das Unterstopfen dieser gefüllten Schwellen ist nun ebenso einfach wie bei Holzschwellen, sei es von Hand oder durch Stopfmaschinen. Eine weitere Verbesserung wird angestrebt durch das Unterlegen der Schienenstösse mit alten Schwellen, die in gleicher Weise vorbereitet, jedoch mit der breiten Fussfläche nach oben, quer unter die

Stosschwellen eingelegt werden. Zur Unterbindung von aufsteigender Feuchtigkeit wird ferner unter dem Schotter, über dem vorher gewalzten oder gestampften Planum, eine Sandschicht von 2 bis 5 cm und darüber eine undurchlässige bituminöse Decke von etwa 5 cm Stärke aufgebracht. Dadurch dürfte sich die Lebensdauer der eisernen Schwellen erhöhen und auch die Unkrautplage auf die Bankette beschränkt bleiben. Es wird von Interesse sein, nach entsprechender Betriebszeit über die Erfahrungen und die finanziellen Ergebnisse weiteres zu hören.

N.

Mitteilungen.

Neue Wege zur Verstärkung des Oberbaues und des Bettungskörpers von Bahnen. Im Gegensatz zu der Entwicklung der Fahrtriebmittel und der bedeutenden Erhöhung der rollenden Last und deren Geschwindigkeiten, hat die Ausbildung des Oberbaues nur geringfügige Änderungen durchgemacht. Während im

¹⁾ Separatabzüge des Aufsatzes mit den Tabellen in deutscher und französischer Sprache sind beim Sekretariat des S. E. V. zum Preise von Fr. 2,50 erhältlich; die Serie von 15 Tabellen wird auch einzeln, auf einseitig bedruckten Blättern im Format 21 × 29,7, zum Preise von Fr. 1,20 abgegeben.