

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 105/106 (1935)
Heft: 20

Artikel: Heutiges Bauen in England
Autor: Richards, J.M.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-47523>

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: 18.02.2026

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

der Hilfsrahmen aus Stahlblech bestehen. Mit Hilfe des vom Führerstand aus beeinflussbaren Regulators ist es möglich, den Motor auf vier verschiedene Leistungen und damit Geschwindigkeitsbereiche einzustellen.

Die Steuerung des Fahrzeuges erfolgt durch die in den beiden Führerständen (Abb. 3) aufgestellten Kontrollen, ähnlich wie bei elektrischen Fahrzeugen. Ein erster Schalter dient zur Einstellung der Fahrtrichtung, ein zweiter zum Anlassen und Abstellen des Dieselmotors. Mit Hilfe des in der Mitte des Kontrollers befindlichen Handrades wird die vom Generator den Traktionsmotoren zugeführte Leistung reguliert, für deren Konstanz eine automatische, vom Regler des Dieselmotors betätigte Vorrichtung sorgt.²⁾ Dadurch erreicht man, dass der Motor bei allen Fahrgeschwindigkeiten möglichst ökonomisch ausgenützt und nie überlastet wird.

Der Rückkühler für das Kühlwasser des Dieselmotors befindet sich auf dem Dach des Fahrzeuges. Er ist in eine Anzahl terrassenförmig angeordneter Elemente aufgeteilt, sodass das Wasser aus dem Kühler abläuft, sobald die Pumpe stillsteht. Unter dem Wagenkasten befinden sich einige Hilfseinrichtungen, wie Anlass- und Beleuchtungsbatterie, Motorkompressor für die Westinghousebremse, Beleuchtungs-Umformergruppe und ein Sicherheitsapparat, der das Fahrzeug zum Stillstand bringt, wenn der Führer infolge Unwohlseins nicht mehr fähig ist, ein unter dem Controller angeordnetes Pedal herunterzudrücken.

Der Triebwagen ist nach den Plänen und unter Leitung der Firma Gebrüder Sulzer A.-G. in Winterthur gebaut worden, die die Lieferung der elektrischen Ausrüstung der Firma Brown Boveri & Cie., Baden, und des wagenbaulichen Teils der Firma Christoph & Unmack in Niesky OL. übertrug.

Heutiges Bauen in England.

Von J. M. RICHARDS, A.R.I.B.A., London (Uebersetzung W. J.)
(Fortsetzung von Seite 224.)

ÖFFENTLICHE UND MONUMENTALE ARCHITEKTUR.

Die Architektur öffentlicher Gebäude veranschaulicht aufs beste die höchst typische Abb. 14: Bauten ausnahmslos in klassischem Stil, gewöhnlich aus Naturstein oder Backstein mit Verblendung, auf einem Stahlskelett. Viele stammen erst aus den letzten Jahren. Sie gehen stets aus einem öffentlichen Wettbewerb hervor, aber da man allgemein weiss, wie konservativ die entscheidenden Stellen sind — im Preisgericht sitzt immer nur *ein* Architekt, der unweigerlich aus den Reihen der älteren Garde gewählt wird — werden überhaupt keine modernen Entwürfe eingereicht. Die jungen modernen Architekten nehmen an diesen Wettbewerben nie teil.

Die einzigen Abweichungen vom klassischen Schema gestattet man sich zugunsten der obenerwähnten holländischen und besonders schwedischen Formeinflüsse. Dies belegt das letztes Jahr vollendete Gebäude des „Royal Institute of British Architects“. Der Wettbewerb dafür hatte grosses Interesse gefunden, und der erstprämierte Entwurf (Abb. 15) trägt, obwohl er im Vergleich mit andern Bauten dieser Kategorie recht zeitgemäss vorgetragen ist, genügend eklektische, ja dilettantische Züge, um den vielen Traditionsfreunden im „Royal Institute“ nicht zu missfallen.

²⁾ Vergl. Dr. E. Meyer: Automatische Leistungssteuerungen für Diesel-elektrische Fahrzeuge, „SBZ“, Bd. 106, Nr. 12, S. 131*; ferner: *Branche*, General Electric Review August 1933; *Armstrong*, „Engineer“, 19. Januar 1934; *Brill*, „Railway Age“ 26. Okt. 1929; *M. F. O.*, Schweiz. Pat. 142 626; *A. E. I.*, Brit. Pat. 291 383. Der Vater aller dieser Steuerungen ist u. W. der Amerika-Schweizer Hermann Lemp mit seinem USA Pat. 1 216 237, angemeldet im Jahr 1914.

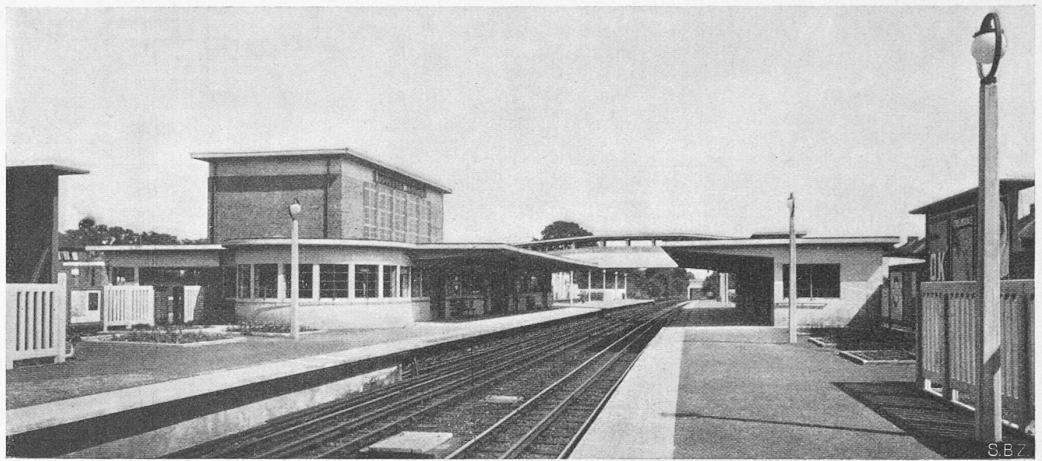


Abb. 16. Sudbury Hill Station, Piccadilly Line, London. Architekten Adams, Holden & Pearson.

Es ist eine Stahlskelettkonstruktion mit Portlandstein-Verkleidung; bemerkenswert sind die handwerkliche Vollendung der Dekoration und aller Einzelheiten. Das Innere hat trotz freier Disposition einen ephemeren dekorativen Charakter, der eher zu einer Ausstellung als für eine würdevolle gelehrte Gesellschaft passt.⁴⁾

BAUTEN DES VERKEHRS.

Der grosse Einfluss des „London Passenger Transport Board“ auf den Geschmack der Öffentlichkeit ist schon in der Einführung hervorgehoben worden. Diese riesenhafte Verkehrsorganisation ist nicht nur in der modernen, elegant sachgemässen Gestaltung der Bauten führend vorangegangen, sondern auch in jener aller übrigen Glieder: vom Rollmaterial der Untergrundbahnen und Autobusse bis zur Stationsbeleuchtung und den einheitlichen

⁴⁾ Wir werden am Ende des Aufsatzes auf diese Körperschaft zu sprechen kommen.

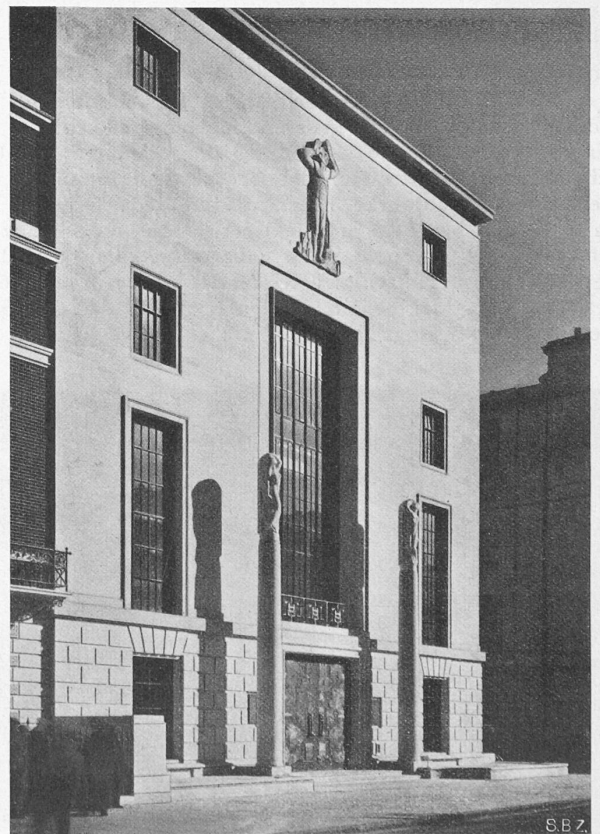


Abb. 15. Haus des „R. I. B. A.“, Portland Place, London. Arch. Grey Wornum.

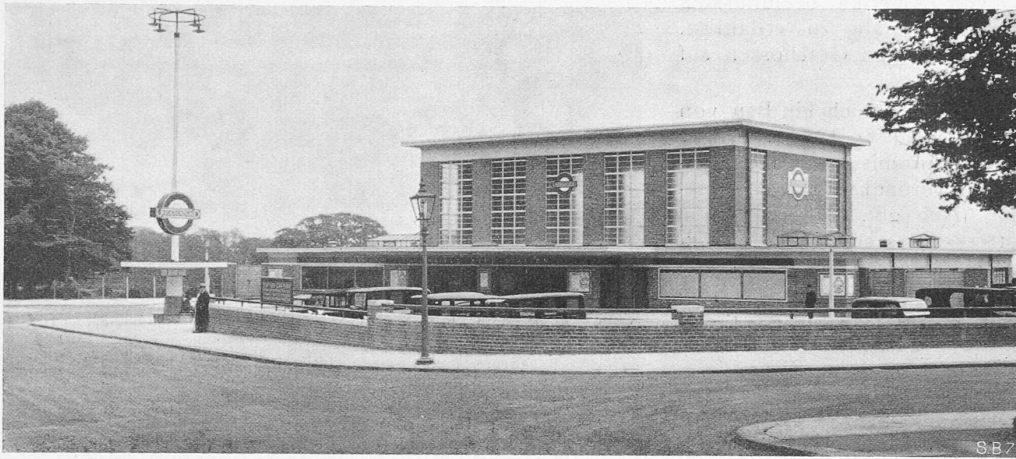


Abb. 17. Enfield West Station. Piccadilly Line, London. Architekten Adams, Holden & Pearson und C. H. James.

Anschriften und Plakaten. Die Ausdehnung des Londoner Untergrundbahnnetzes in die Vorstädte hinaus, wo die Bahn oft über dem Gelände verläuft, hat viele neue Stationsgebäude erfordert, die in modernem Geist entworfen sind: als ökonomische Fassung eines funktionell durchdachten Planes (Abb. 16 und 17). Auch manche von den älteren Stationen im Zentrum der Stadt sind umgebaut und mit Rolltreppen usw. versehen worden — stets nach dem hohen Standard des „London Transport“, für den die Architekten Adams, Holden & Pearson zu einem guten Teil verantwortlich zeichnen.

Die Hochbauten der englischen Eisenbahnen, die meist aus einer schlechten Epoche stammen, haben in den letzten Jahrzehnten wenig Ergänzungen erfahren. Hingegen hat der Autoverkehr eine ungeheure Zahl von Garagen, Tankstellen usw. aus dem Boden gelockt, die den verschiedensten architektonischen Richtungen angehören, unter denen aber die pseudo-moderne obenansteht. Solcher „Mo-

kehrsmittel ist zu hoffen, dass auch bald die zugehörigen Bauwerke die gleiche Stufe erreichen werden.

SPITÄLER, WOHLFAHRTSBAUTEN UND SCHULHÄUSER.

Grosse Fortschritte hat die Durcharbeitung aller Einzelheiten, sowie die technische Ausrüstung der Spitäler zu verzeichnen. Der Spitalbau liegt meist in den Händen von Spezialisten, und seine ganze Entwicklung hat sich in engerem Kontakt mit der europäischen vollzogen, als die irgend eines andern Zweiges der Baukunst (vielleicht mit Ausnahme der kleinen Landhäuser) — obwohl auch die Spitäler nach aussen jene konservative Fassade zur Schau tragen, die man von den öffentlichen Bauten her kennt. Abgesehen von einigen kompromisshaften Versuchen, grössere Fensterflächen einzuführen, ist es bei der für Grossbauten üblichen Konstruktion geblieben: Stahl- (seltener Eisenbeton-) Skelett, Backsteinausmauerung mit den kleinen traditionellen Rechtecköffnungen anstelle der breiten Fenster, die doch die Konzentration der tragenden Funktion auf schlanke Elemente ermöglichen würde. Auch hier mag das Wettbewerbsystem zum Teil daran schuld sein. Eine Ausnahme macht das Ravenscourt Park Spital in London (Abb. 19). Obwohl es mit seiner Aussenwand aus kleinformatigen Backsteinen etwas massiv — fast holländisch — wirkt, ist es funktionell gestaltet und locker gruppiert. Es gilt als das modernste und am besten ausgestattete Krankenhaus Englands, nebenbei ist es bemerkenswert als erster englischer Bau, bei dem Schweissung angewendet wurde (vollendet 1933).

Der Kampf zwischen Flachbau und Hochbau im Spitalwesen ist auf englischem Boden noch nicht endgültig ausgetragen. Das neue städtische Krankenhaus von Birmingham (von Lanchester & Lodge) kann als wichtigster Vertreter des erstgenannten Typus angeführt werden; seine über ein sehr grosses Areal verstreuten Pavillons sind durch geschlossene oder halboffene Gänge verbunden. Trotz äusserlicher Monumentalität ist es im Einzelnen



Abb. 14. Stadthaus in Leeds; Architekt Vincent Harris. Typisch englische Stilformenkombination (1934!).

ganz modern. Der andern, von Amerika beeinflussten Richtung sind verschiedene kleinere Spitäler zu verdanken, die bei guten Liftverbindungen mit vielen Geschossen auf kleiner Grundfläche auskommen.

Bemerkenswert ist hier besonders noch ein Bau von Sir Owen Williams, dem wir, obwohl er kein zünftiger Architekt ist, eine Reihe der kompromisslosesten Schöpfungen der neueren Architektur zu verdanken haben: Peckham Health Centre in London (Abb. 20). Dieses „Spital für Gesunde“ verfolgt ein interessantes soziologisches Experiment: es will durch Zusammenfassen einer grossen Gruppe von Familien der Arbeiterklasse zu einem Klub alle Mitglieder zu gesunder Lebensführung unter regelmässiger ärztlicher Kontrolle anhalten. Es dient somit der Verhütung der Krankheit und zugleich ärztlicher Forschung. Der Bau hat ein Eisenbetonskelett mit aus der Fassade zurückgesetzten Stützen, Glasfassadenwände und Eisenbetondecken; er enthält auch eine Schwimmbadhalle, viele Gemeinschaftsräume für Sport, Ruhe und Studium, aber verhältnismässig wenig Kranken- und Untersuchungszimmer.

Die beispielgebende Wirkung der neuen Richtung im Industriebau, von der eingangs die Rede war, kommt auch der Gruppe der „Pit-head Baths“ zu: den Wohlfahrts-Gebäuden bei den Kohlengruben, die von der Bergarbeiter-Wohlfahrtskommission erstellt werden⁵⁾. Sie enthalten Bad-, Wasch- und Ruheräume, Restaurant, Sanitätsstation und Schrankräume zum Umkleiden. Entworfen werden alle diese Bauten durch Architekten, die von der Kommission angestellt sind und nach einheitlichen Grundsätzen einer zentralen Stelle arbeiten. So kommt eine sehr gute architektonische Qualität zustande. Leider sind diese Bauten in England selbst dem breiten Publikum wenig bekannt, weil sie abseits der grossen Städte liegen (Abb. 21).

(Schluss folgt.)

Untersuchungen zum Ferromagnetismus.

Einem Vortrag von Prof. Dr. R. Becker (Berlin) in der Physikalischen Gesellschaft Zürich sei das Folgende entnommen.

Die erste Erforschung der magnetischen Eigenschaften der Materie, soweit sie den Para- und Diamagnetismus betreffen, ist verknüpft mit dem Namen Langevin. Von ihm stammt die bekannte Vorstellung, dass sich die Materie aus Dipolen aufbaut, deren magnetisches Moment bei Abwesenheit eines äusseren Feldes alle möglichen Richtungen im Raume einnehmen kann. Das Anlegen eines Feldes bewirkt die Einstellung aller Dipolmomente parallel zu diesem, woraus eine mit der Materie verknüpfte Magnetisierung resultiert, die additiv zum äusseren Feld hinzutritt. Die auf Grund dieser Vorstellung entwickelte Theorie beschreibt das magnetische Verhalten der Stoffe in guter Uebereinstimmung mit der Erfahrung, mit Ausnahme der sog. Ferromagnetika, wie insbesondere Eisen, Kobalt und Nickel. Diese zeichnen sich vor allen andern Substanzen erstens durch ganz abnorm hohe Werte der Magnetisierung aus, zweitens durch das Eintreten von Sättigung schon bei relativ niedrigem äusserem Feld von einigen 100 Gauss.

Entscheidende Fortschritte in der Untersuchung dieser Abweichungen verdankt man Pierre Weiss. Er erweiterte den Ansatz von Langevin für die Ferromagnetika durch Einführung eines inneren Feldes, das dem äusseren proportional ist und sich ihm additiv überlagert. Aus der, wie das Experiment lehrt, abnormen Grösse dieses inneren Feldes muss man schliessen, dass ferromagnetische Substanzen aus kleinen Bezirken (sog. Weiss'sche Bezirke), aufgebaut sind, die spontane, d. h. auch bei Abwesenheit eines äusseren Feldes vorhandene Magnetisierung aufweisen. Der unmagnetische Zustand der Materie als Ganzes kommt dadurch zustande, dass die einzelnen Bezirke nach allen möglichen Richtungen magnetisiert sind und sich daher in ihrer Wirkung nach aussen gegenseitig kompensieren. Der technische Prozess der Magnetisierung besteht dann lediglich in der Einstellung dieser Bezirke als Ganzes parallel zum angelegten Feld.

⁵⁾ Ein kleiner Teil der Minenkonzessionsgebühren fliesst in einen Bergarbeiter-Wohlfahrtsfonds, der durch die genannte Kommission verwaltet und zum Teil für diese Bauten verwendet wird.



Abb. 18. Morris-Garage mit Service-Station in Ilford. Arch. Cameron Kirby.

Herkunft der Photos: Abb. 15, 19 und 20 „Architectural Review“, Abb. 16 und 17 „London Transport“, Abb. 18 und 21 „Architects' Journal“.

Eine technisch wichtige Frage, die von der Weiss'schen Theorie nicht beantwortet wird, ist die Frage nach der Natur derjenigen Kräfte, gegen die man bei der Ausrichtung der Weiss'schen Bezirke Arbeit zu leisten hat. Die endliche Grösse dieser Magnetisierungsarbeit weist darauf hin, dass der Vektor der spontanen Magnetisierung an gewisse Vorzugslagen gebunden ist, aus denen er nur unter Arbeitsaufwand entfernt werden kann. Durch neuere, an Einkristallen durchgeführte Untersuchungen wurde diese Frage entschieden. Es zeigte sich, dass die Vorzugslagen kristallographisch ausgezeichnete Richtungen darstellen. So ist das in Würfeln kristallisierende Eisen in Richtung der Würfelkante spontan magnetisiert, während beim ebenfalls Würfelbildung zeigenden Nickel die Vorzugslage an die Raumdiagonale gebunden ist.

Allein nicht nur durch die Krystalsymmetrie, sondern auch durch elastische Spannungen im Material werden Vorzugslagen für die Magnetisierung geschaffen. Setzt man einen Nickelstab unter elastischen Zug, so wächst mit zunehmender Zugspannung auch die Arbeit, die zur Magnetisierung in der Zugrichtung aufzuwenden ist. Dieses Versuchsergebnis muss so gedeutet werden, dass sich die Richtung der spontanen Magnetisierung stets normal zur Zugrichtung einstellt. Die Wirksamkeit solcher Spannungen ist eng verknüpft mit der Erscheinung der Magnetostriktion, d. i. die bei der Magnetisierung des Nickelstabes eintretende Verkürzung

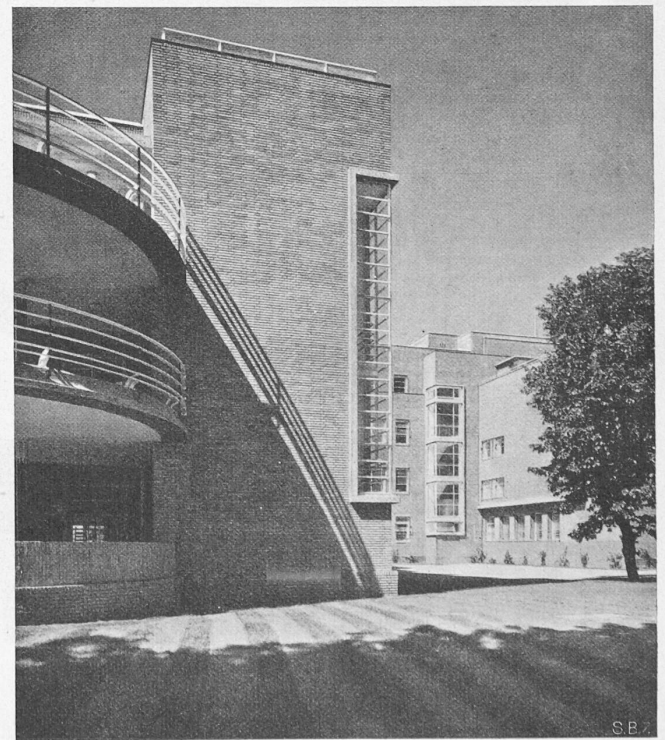


Abb. 19. Ravenscourt Park Hospital, London. Arch. Sir John Burnet, Tait & Lorne.

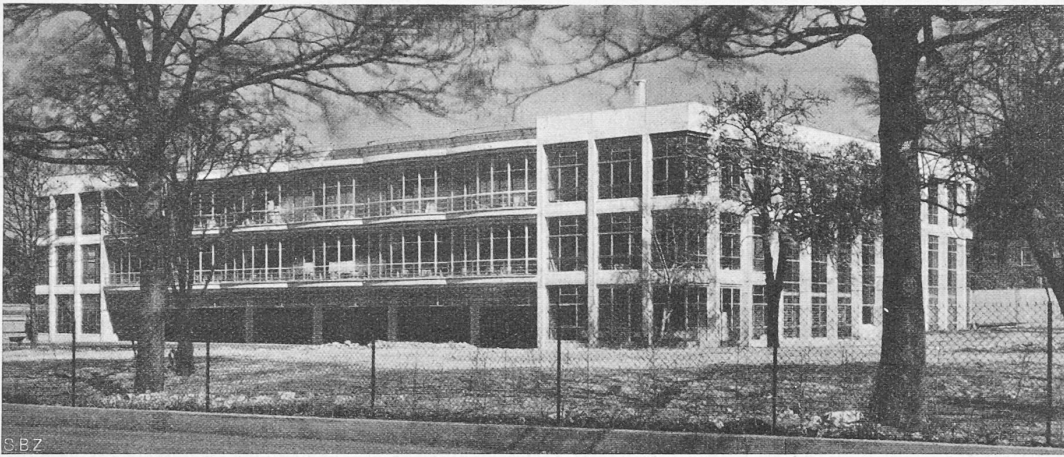


Abb. 20. The Pioneer Health Centre in Peckham bei London. Architekt Sir Owen Williams.

in der Feldrichtung. Je grösser der Zug, umso mehr wird die Striktion gehemmt, wodurch das Anwachsen der Magnetisierungsarbeit mit der Spannung seine Erklärung findet.

Diese Ueberlegungen enthalten auch eine Antwort auf die praktisch bedeutsame Frage, wodurch ein Material schwer magnetisierbar werde. Magnetische Härte wird hervorgerufen durch elastische Verformung des Materials, weil die dabei auftretenden inneren Spannungen die mit der Magnetisierung verbundene Striktion unterbinden.

Auch in rein mechanischer Hinsicht ist bei den Ferromagnetika ein von anderen Metallen abweichendes Verhalten zu erwarten. So wird bei einem Zugversuch infolge der normal zur Zugrichtung sich einstellenden spontanen Magnetisierung auch eine Magnetostriktion in dieser Richtung eintreten, die gleichbedeutend ist mit einer zusätzlichen Dehnung in Richtung des Zuges. Ist der Stab in der Zugrichtung magnetisiert, so muss diese zusätzliche Dehnung verschwinden. Man erhält also für das magnetisierte Material einen höheren Elastizitätsmodul, als für das unmagnetisierte. Dieses von Kersten beobachtete Phänomen ist unter dem Namen ΔE -Effekt bekannt.

Zum Schluss ging der Vortragende noch kurz auf seine bis heute unveröffentlichten Untersuchungen über die Volumabhängig-

keit der spontanen Magnetisierung ein. Diese nimmt mit wachsender Temperatur bekanntlich ab, um bei einer bestimmten Temperatur, dem sogen. Curie-Punkt, der für Eisen bei etwa 750°C liegt, ganz zu verschwinden. Da sie anderseits durch Volumdilatation erhöht wird, verschiebt eine solche den Curie-Punkt nach oben. Die zu dessen Ermittlung nötige Erhitzung des Materials erhöht also wegen der damit verbundenen Ausdehnung die Curie-Temperatur. Wenn sich die thermische

Ausdehnung ganz unterbinden liesse, würde man beispielsweise für Eisen einen Curie-Punkt erhalten, der bei etwa 300° liegt. H. W.

MITTEILUNGEN.

Heizungs- und Lüftungseinrichtungen im Hallenschwimmbad Beuthen O. S. Diese in den Jahren 1929/34 inmitten des Stadtparks errichtete, im „Gesundheitsingenieur“, Bd. 58 (1935), Nr. 37 von Schütz beschriebene Badeanstalt erhält ihre Wärme von Gaskesseln, um die Verunreinigung und Belästigung des umgebenden Parks durch Rauch und Russ, ebenso wie durch die Anfuhr der Kohlenmengen und Abfuhr der Aschen zu vermeiden. Die *Benutzung von Gas* als Brennstoff wurde erst möglich durch den günstigen Bezugspreis (4 Pf. pro m^3 gereinigtes Gas), der von der Industriegasversorgung infolge der Verwertung der Abgase ober-schlesischer Kokereien gewährt werden konnte. Die Wärmekosten kommen so keineswegs höher zu liegen als bei Koks; ausserdem kann mit Ersparnissen durch verringerte Heizarbeit gerechnet werden. Um die Wasserwärme möglichst auszunutzen und den Gasverbrauch vor allem in die Zeiten geringeren Verbrauchs zu legen, sind in das Untergeschoss, unmittelbar unter das Schwimmbecken, weiträumige *Wärmespeicheranlagen* aus Eisenbeton eingebaut. In dem einen Behälter werden die Abwässer der Wannenbäder gesammelt und die Frischwasserleitungen hindurchgeführt, wodurch allein bereits eine Vorwärmung des Wassers von etwa 10 bis 12°C auf etwa 20 bis 24°C erreicht wird. Zwei weitere Behälter dienen zur Speicherung von überschüssig aufgewärmtem Badewasser, wodurch die Kesselbelastung und der Gasverbrauch in günstige Uebereinstimmung mit den zeitlichen Belastungsbedingungen der Gasversorgung gebracht werden kann. — Die Heizanlage besteht aus drei Bamag-Gasröhrenkesseln von je $1\,080\,000$ Cal/h für Niederdruckdampf. Mit Rücksicht auf das sehr harte Beuthener Wasser erfolgt die Warmwasserbereitung in Gegenstromapparaten; für die Raumheizung der Badeanstalt ist Warmwasserheizung vorgesehen. — Für die *Lüftung* des Schwimmbades und der anderen Badeabteilungen ist eine Frischluftzuführung und Entnebelungsanlage vorhanden; die Luft wird von einem Ventilator aus einem 25 m entfernten Luftzuführungshäuschen durch einen begehbaren Kanal zum Untergeschoss der Anstalt und zur Reinigung durch bewegliche Waben-Öelfilter getrieben. Nebelbildungen werden so vermieden und stets angenehme Luftverhältnisse eingehalten. — Das Schwimmbecken besitzt eine Grösse von $12,50 \times 33,30$ m, bei einer grössten Tiefe von $3,50$ m. Eine völlige Wassererneuerung wird alle sechs bis acht Wochen durchgeführt; zweimal im Tage wird der gesamte Wasserinhalt durch Sandfilter und Chlorungsanlage gereinigt und keimfrei gemacht. Für die verschiedenen Kalt- und Warmbäder, sowie Sole- und medizinischen Bäder sind 45 Badezellen vorhanden; besonders zur Verwendung der aus 700 m Tiefe geförderten Sole. In einem Planschbecken für Kinder können täglich etwa 300 Kinder Solebäder als Heilmittel gegen Rachitis u. dgl. erhalten. W. G.

Photoelektrischer Reflexionsmesser. Zum Vergleich des Reflexionsvermögens, der Farbe und der Transparenz von Metall-, Glas- und Holzwänden, Anstrichen, Papier-, Porzellan- und Textil-



Abb. 21. Bergarbeiter-Bad in Snowdon, Kent. Architekt C. G. Kemp.