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

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Bauzeitung**

Band (Jahr): **69/70 (1917)**

Heft 4

PDF erstellt am: **24.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-33921

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Ausrüstungszeitraums werden mindestens 35000 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 grössern 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 Zimmer-Ausstattung. 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 Bureaumöbel 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 1200000 gegenüber 260000 im Jahre 1860 aufwiesen. Dabei hat in verschiedenen Gemeinden die Bevölkerungdichte jene der Stadt erreicht. Nicht nur vom administrativen und städtebaulichen Standpunkt aus, sondern auch in hygienischer Hinsicht[1]) 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, 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*, 2833300 Einwohner; das vergrösserte, über das ganze Seine-Departement sich ausdehnende Paris wird eine Fläche von 47389 *ha* bedecken, die 1911 eine Einwohnerzahl von 4050800 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 gelegenem Gelände werden in Verbindung mit weitern 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-Deparments, bezw., bei der oben angegebenen Bevölkerungsziffer, 16,5 m^2 Park- und Gartenanlagen auf den Kopf der Bevölkerung ergeben.[1])

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.[2]) An ihrem innern Umfang sind diese Scheiben durch Bolzen fest aneinandergepresst, an ihrem äussern

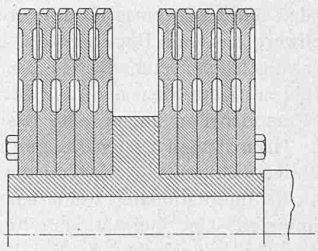

Abb. 1. Abb. 2.

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.

Siamesische 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

[1]) 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.

[1]) Für London sind die bezüglichen Zahlen 9%, bezw. 5,5 m^2.

[2]) Die gleiche Absicht liegt dem von der Westinghouse Machine Co. angewendeten beweglichen Rahmen von Melville und Macalpine zu Grunde, über den unsre 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).