

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 77/78 (1921)  
**Heft:** 23

**Artikel:** Ausstellungstechnische Neuerungen  
**Autor:** E.M.B.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-37270>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **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. [Voir Informations légales.](#)

### **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. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 01.04.2025

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

erfüllen hätte, auf der kurzen, blos 7 km langen Stromstrecke von der Isteiner Barre bis zur Einfahrt zum Kleinhüninger Hafenbassin, einzurichten.

„Soviel zur fahrtechnischen Beurteilung der Isteiner Barre. Dass eine Stromschnelle an und für sich, sofern das Fahrwasser breit und tief genug ist, trotz starker lokaler Strömung, einer schrankenlosen Verkehrsabwicklung durchaus gewachsen sein kann, hierfür bietet das 30 m breite Binger Loch ein anschauliches Beispiel. Die Gesamt-Gütermassen, die im Jahre 1913 in Schiffsgefässen das Binger Loch passiert hatten, übersteigen dem Gewichte nach 20 Mill. t, wovon 4 354 205 t auf die durch die Regulierung erst vor wenigen Jahren dauernd befahrbar gestaltete 131 km lange Oberrheinetape Mannheim-Strassburg entfielen, d. h. auf die Häfen Speyer, Karlsruhe, Lauterburg, Strassburg und Kehl stromaufwärts des Verkehrsbezirkes von Mannheim-Rheinau-Ludwigshafen, welcher Verkehrs-Rayon in dem betreffenden Jahr insgesamt 10 269 954 Gütertonnen umgeschlagen hatte.“ —

Es ist bekannt, dass Gelpke seinen Forderungen für den Ausbau der Strecke Strassburg-Basel eine Leistungsfähigkeit von 10 Mill. Tonnen im Jahr, also etwa die Umschlagsziffer des Verkehrsbezirks Mannheim-Ludwigshafen-Rheinau, zu Grunde legt. Wir werden daher auch auf diese Fragen noch näher einzutreten haben, soweit sie technischer Natur sind. Vorher aber sind noch die sowohl für die Regulierung wie für die Kanalisierung des Oberrheins massgebenden Verhältnisse, deren bauliche Möglichkeiten und wirtschaftliche Tragweite näher zu erörtern.

(Fortsetzung folgt.)

**Ausstellungstechnische Neuerungen.**

Wenn die Schätze unserer Museen und Sammlungen, vor allem die alten und neuen Werke der angewandten Kunst unserem Volke zu einem lebendigen Werte werden sollen, zu einer Schule des Auges und des Geschmackes, dann muss dafür gesorgt sein, dass sie auch wirklich

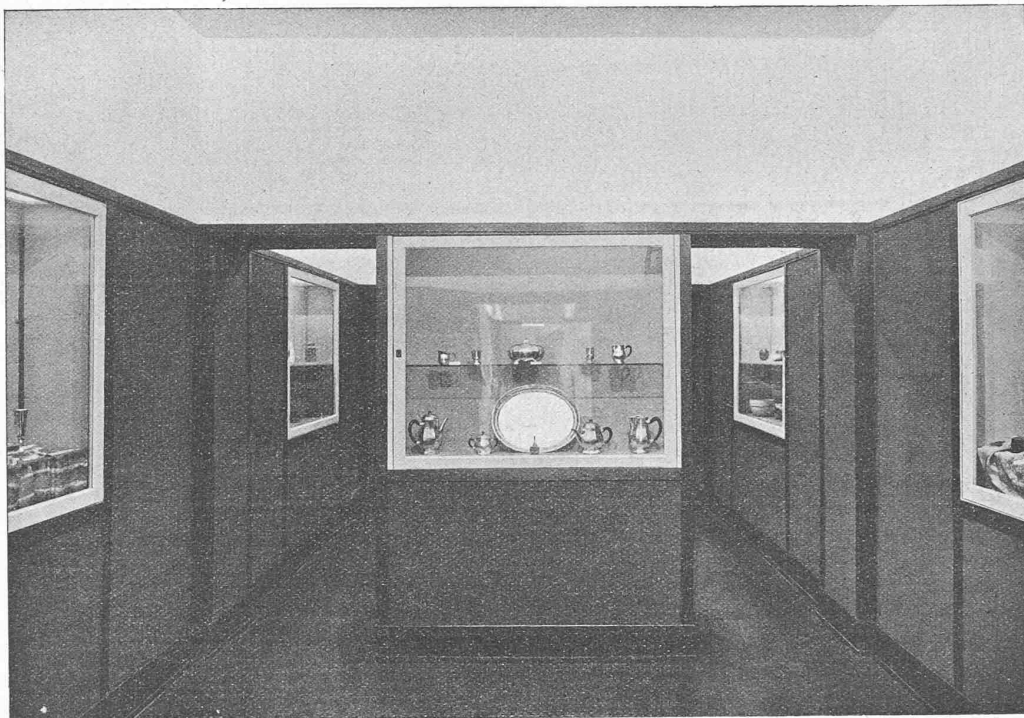


Abb. 1. Ausstellungs-Vitrinen für kunstgewerbliche Sammlungs-Objekte. Nach Plänen von Arch. Alfred Altherr, Direktor des Kunstgewerbe-Museums Zürich.

gesehen, d. h. vom Auge bewusst aufgenommen werden können. Es genügt nicht, dass sie vorhanden und schlecht und recht ausgestellt sind, sie müssen dem Museumsbesucher nahe gebracht werden, und das geschieht, indem man sie so darbietet, dass sie seine Aufmerksamkeit gefangen nehmen und ihn zwingen, sich mit ihnen zu beschäftigen. Es handelt sich also darum, die Arbeit gesammelten Betrachtens anziehend zu machen und sie zu erleichtern. Aus diesen Erwägungen ergeben sich die Richtlinien für die Anlage

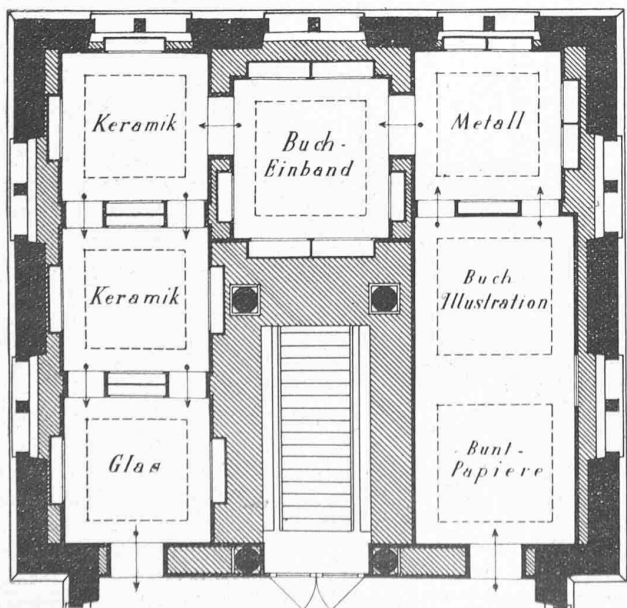


Abb. 2. Grundriss, Masstab etwa 1:170. — Ausstellungs-Vitrinen im Kunstgewerbe-Museum Zürich.

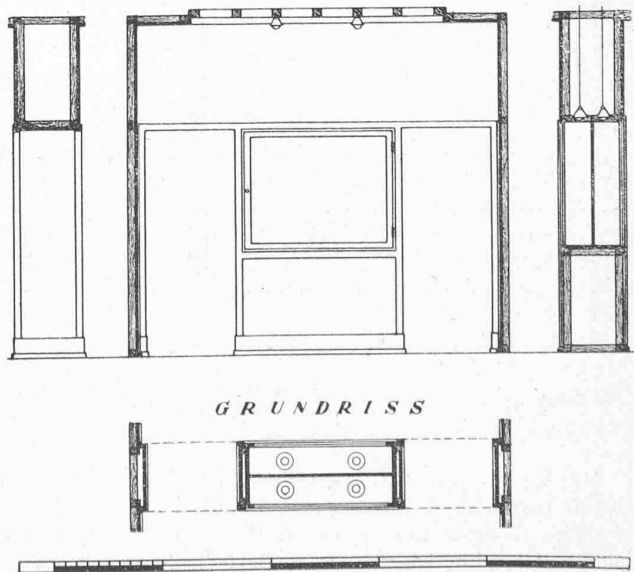


Abb. 3. Detail-Schnitte der Vitrinen. — Masstab 1:65.

und Ausgestaltung von Museumsräumen und von geeigneten Ausstellungs-Schränken.

Eine neue und glückliche Lösung dieser Aufgabe bedeuteten die Sammlungsräume des

jetzigen Raumverhältnissen in der Gewerbeschule der Stadt Zürich leider nicht zu gewinnen.

Umso mehr ist zu wünschen, dass das Kunstgewerbe-Museum bald einen eigenen Bau erstellen

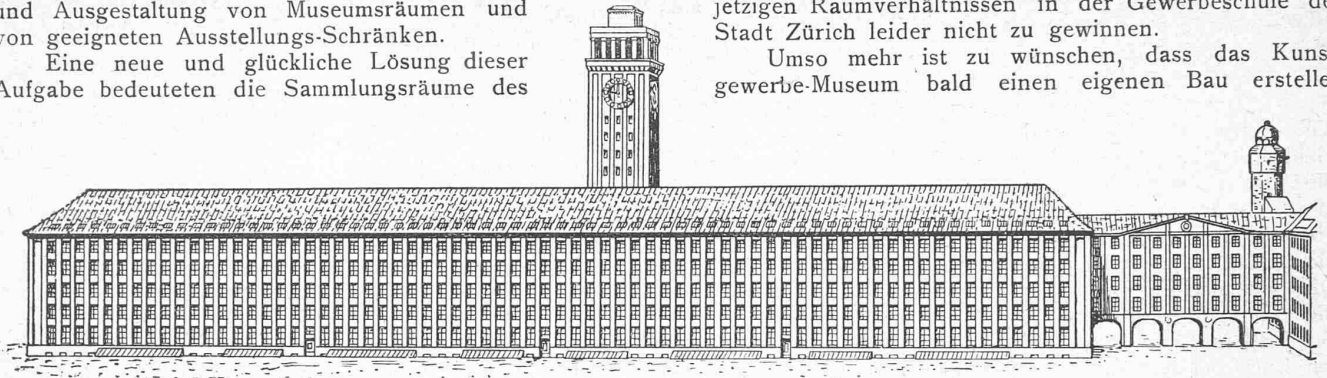


Abb. 4. Ansicht des Wernerwerkes II der Siemens & Halske A.-G. in Siemensstadt nach seinem Vollausbau. — 1:1250.

Kunstgewerbe-Museums Zürich, wie sie von der Direktion in geschickter Umwandlung gegebener Räumlichkeit im Herbst 1919 geschaffen worden waren (Abb. 1 bis 3). Der grosse und sehr hohe, auf drei Seiten mit Fenstern versehene Saal war mittels leichter Bretterwände, die mit Ruffen bespannt und durch Leisten gegliedert waren, und unterzogener Decken in eine Anzahl kleinerer Abteilungen zerlegt und in diese Wände die Schaukasten vertieft eingebaut worden. Das Tageslicht empfangen diese Räume durch die Decke, die zum grössten Teil in einem ganz leichten weissen Baumwollzeug bestand. Dadurch herrschte im Raume selbst nur gedämpftes Licht, während die Schaukasten, deren Vertiefung sich hinter den eingezogenen Wänden befand und oben mit Mattglas abgeschlossen war, vom vollen Lichte getroffen wurden und also von vornherein für das Auge den Anziehungspunkt bildeten. Ueber dem oberen Glasabschluss der Vitrinen waren elektrische Lampen angebracht, die bei ungünstiger Witterung oder abends das natürliche Licht durch das künstliche ersetzen. Zudem war dafür gesorgt, dass auch die auf Braun-Gelb-Weiss gestimmten Räume selbst nach Wunsch und Bedarf elektrisch erhellt werden konnten. Durch die ganze Anlage war in ihnen eine Geschlossenheit und Ruhe des Eindrucks erzielt, die auf den Eintretenden wohlthuend wirkte und es ihm leicht machte, den Gegenständen, die locker und in wohl abgewogener Anordnung

könne, dessen zweckmässiger Ausgestaltung die hier erstmals erprobten und als richtig erwiesenen Grundsätze zunutze kommen werden.

E. M. B.

### Hochkamin- und Wasserturm des Wernerwerkes in Siemensstadt.

Das Wernerwerk der Siemens & Halske A.-G. in Siemensstadt genügte, obwohl es mit mehr als 100 000 m<sup>2</sup> Arbeitsfläche das grösste der Siemenswerke ist, bereits wenige Jahre nach seiner Fertigstellung den Ansprüchen nicht mehr, die die inzwischen unerwartet stark gestiegene Fabrikation des Werkes an seinen Arbeitsraum stellte. Der Vorstand der Gesellschaft beschloss daher im Jahre 1913, das ursprüngliche Gebäude durch einen mit ihm in Verbindung stehenden Neubau auf das Doppelte zu vergrössern. Während der Vorarbeiten galt es auch, über die Frage der Beheizung eine Entscheidung zu treffen. Der Gedanke, von dem etwa 300 m entfernt liegenden Kraftwerk aus eine Fernheizleitung nach dem als Wernerwerk II bezeichneten Neubau zu legen, wurde fallen gelassen, weil der Kesselraum im Kraftwerk für die gesteigerte Erzeugung elektrischer Energie gebraucht wurde. Man entschloss sich zum Bau eines eigenen Heizwerkes, das ein Kesselhaus für 3200 m<sup>2</sup> Heizfläche sowie die Anlage für Wasserreinigung und selbsttätige Bekohlung und Entaschung aufzunehmen hatte. Mit Rücksicht auf die Kohlenzufuhr wäre es günstig gewesen, das Heizwerk im Süden des geplanten Neubaus anzulegen, weil dort die

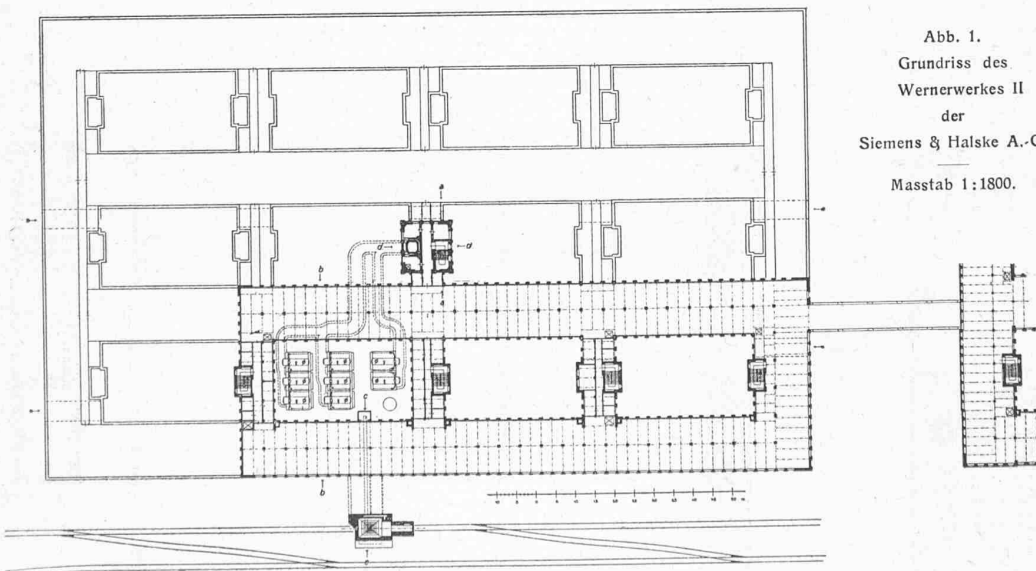


Abb. 1.  
Grundriss des  
Wernerwerkes II  
der  
Siemens & Halske A.-G.  
Masstab 1:1800.

in den Schaukasten aufgestellt waren, seine Aufmerksamkeit ungeteilt zuzuwenden.

Den Ansprüchen des Landesmuseums, das wegen Platzmangel sein Recht auf weitere Teile des Gebäude-Komplexes auf dem Platzspitz geltend machte, mussten nun diese dem Kunstgewerbe-Museum schwer entbehrlichen Räume geopfert werden. Ein Ersatz dafür ist bei den

Bahn aus beeinträchtigt hätte. Es erschien deshalb zweckmässig, das Heizwerk in dem Neubau selbst unterzubringen, und man wählte dafür einen der südlichen Lichthöfe, weil es verhältnismässig leicht war, Einrichtungen für Kohlenzufuhr und Aschenabfuhr zu treffen. Schwierigkeiten ergaben sich jedoch bei der Anordnung des Schornsteins.

Verbindungsgeleise einer Güteranschlussbahn liegen. Gegen diese Lage des Heizwerkes sprach, dass sie die Erweiterung der Geleisanlage verhindert hätte und dass ausserdem das Heizwerk mit seinem Kesselhaus und einem etwa 70 m hohen Schornstein den Anblick der Südfront des Neubaus von der Hamburger