

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 89/90 (1927)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Werkbundausstellung "Die Wohnung" Stuttgart 1927  
**Autor:** Meyer, Peter  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-41639>

### **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:** 14.03.2025

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

ausdrücklichen Wunsch Mellings nach Beibehaltung der heutigen Brückenstelle, dem Umgehungsprojekt einen Neubau an jetziger Stelle vor. Das bezügliche Projekt einer massiven Bogenbrücke haben wir bereits vor Jahresfrist gezeigt<sup>1)</sup>; es erfordert aber, samt Torerweiterung, 415 000 Fr., nicht bloss rund 250 000 Fr., wie zuerst angenommen, da die durchgeführten Sondierungen ungünstige Bodenverhältnisse für die Widerlager ergeben haben. Diesem Umstand trägt nun der Vorschlag Meyer-Locher & Cie. gebührend Rechnung; dazu kommt seine sehr erhebliche Ersparnis für den eigentlichen Ueberbau.

Als Nachteil gegenüber einem Neubau kann die geringere Breite der alten Brücke genannt werden. Indessen ist zu sagen, dass eine Fahrbahnbreite von etwa 3,70 m für die weitaus meisten Fuhrwerke und für normale Autos als zweispurig zu bezeichnen ist; nur die ganz grossen Lastwagen und Personenaufomobile<sup>2)</sup> müssten die Brücke einspurig befahren, und es wird wohl noch sehr lange dauern, bis sich diese in so dichter Folge durch Mellingen drängen, dass daraus nennenswerte Unzukömmlichkeiten entstehen könnten. Der Autoverkehr wird also grösseren Gewinn daraus ziehen, wenn die durch die Beibehaltung der Holzbrücke eingesparten, beträchtlichen Gelder anderweitigen Strassen-Verbesserungen zugute kommen.

Aus allen diesen Erwägungen ist es daher selbstverständlich, dass die Grossrätliche Kommission in letzter Stunde das Neubau-Projekt (415 000 Fr.) zurückgewiesen und den Regierungsrat eingeladen hat, den neuesten Vorschlag zu prüfen; es ist wohl auch nicht daran zu zweifeln, dass seine technischen Organe die wirtschaftliche Ueberlegenheit der Erhaltung der alten Brücke erkennen und bestätigen werden.

Unter allen diesen Voraussetzungen der technischen und wirtschaftlichen Ueberlegenheit dürfen wir zum Schluss als Freunde des Heimatschutzes unserer unverholenen Freude darüber Ausdruck geben, dass sich hier die Möglichkeit zeigt, ja sogar die Notwendigkeit aufdrängt, einen selten schönen und markanten Zeugen alter Brückenbaukunst seiner örtlichen Umgebung und der Nachwelt zu erhalten. Doppelt erfreulich deshalb, weil das Bauwerk nicht als blosses Museumstück, sondern als tätiges, lebenskräftiges Hauptglied eines alten Organismus erhalten bleibt. Wir haben wenige mittelalterliche Brücken-Städtchen von so ausgeprägtem urwüchsigem Typus, wie Mellingen es ist; bis in alle Einzelheiten erklärt sich sein Plan und Aufbau aus natürlichen, reinen Zweckmässigkeits-Erwägungen, ankristallisiert an die Brückenstelle: *daraus* erwächst, in aller Schlichtheit, seine städtebauliche Schönheit. Möge ihm auch deshalb sein altbewährter nervus rerum, seine historische Holzbrücke erhalten bleiben!

C. J.

### Werkbundausststellung „Die Wohnung“ Stuttgart 1927.

Dieses grosszügig angelegte Unternehmen verdient es, schon jetzt der Aufmerksamkeit der Architekten empfohlen zu werden, soll doch diesmal nicht eine von vornherein wieder dem Abbruch geweihte, nur für den Augenblick geborene Schau gezeigt werden, sondern eine umfangreiche, *permanente Siedelung*, die im Rahmen des städtischen Siedelungsplanes ausgeführt und mit anderthalb Millionen Mark von der Stadt finanziert wird. Als Siedelungsgelände ist ein städtisches Areal am Weissenhof, nahe der neuen Gewerbeschule, dem „Deutschen Werkbund“ zur Bebauung überlassen worden. Die Oberleitung liegt in den Händen von Arch. Mies van der Rohe (Berlin). Die 60 geplanten Wohneinheiten werden zum Teil in einem, zum oberst am Abhang stehenden Miethausblock von Mies van der Rohe untergebracht, zum Teil in einem kleinern Block von Peter Behrens, in der Hauptsache aber in Ein- und Zweifamilienhäusern, für deren Bau und Einrichtung folgende Architekten von der Stadt berufen wurden: Dr. Frank (Wien), J. J. P. Oud (Rotterdam), Mart. Stam (Rotterdam), Le Corbusier (Genf), Dr. Richard Döcker (Stuttgart), Walter Gropius (Dessau), Ludw. Hilberseimer (Berlin), Prof. Hans Poelzig (Berlin), Prof. Rading (Breslau), Prof. Scharoun (Breslau), Prof. Adolf G. Schneck (Stuttgart), Bruno Taut (Berlin) und Max Taut (Berlin).

Hierzu kommt ein *Versuchsgelände*, wo neuzeitliche Konstruktionen und Baustoffe ausstellungsmässig vorgeführt werden, ferner eine *Hallenausstellung*, in der einzelne Firmen Einzel- wie auch

<sup>1)</sup> „S. B. Z.“ Band 87, Seite 91 (13. Februar 1926).

<sup>2)</sup> Die sogenannten „Alpendampfer“, um die hässlichen Fremdwort-Zwitter „Autocar“ und „Car-alpäng“ zu vermeiden!

besonders Serien-Erzeugnisse des innern Ausbaues, Einrichtungsgegenstände, Installationen aller Art, und dergleichen mehr zeigen können. Auch diese Abteilung (wie die folgende) steht unter der Jury der Ausstellungsleitung des Deutschen Werkbundes, die dafür sorgen wird, dass alles Ausgestellte nach Qualität und Form Niveau hält.

Als letzter Programmpunkt figuriert eine *internationale Plan- und Modell-Ausstellung*, die sich auf Städtebau, Verkehrsorganisation, Hausbau, Industriebau, Wirtschafts-Statistik und Verwandtes erstreckt. Zur Teilnahme an dieser Ausstellung hat der D. W. B. nach Festlegung des Programms (im Dezember 1926) den „Schweizer. Werkbund“ offiziell eingeladen. Eine endgültige Stellungnahme des S. W. B. ist noch nicht erfolgt, doch lässt sich sagen, dass eine Teilnahme an der Siedelung, die sich nur auf die Ausstattung einer Mietwohnungs-Gruppe durch S. W. B.-Mitglieder erstrecken könnte, unwahrscheinlich ist. Denn angesichts der Tatsache, dass sich das Schwergewicht der architektonischen Leistung immer ausschliesslicher vom Einzeilmöbel weg auf eingebaute Möbel und den Grundriss überhaupt verschiebt, der Tatsache ferner, dass Schweizer Möbelfirmen kaum dazu zu gewinnen wären, Arbeiten für Ausstellungszwecke nach Deutschland zu fertigen, wo sie doch kaum konkurrenzfähig wären, glaubt der S. W. B., dass ein Verzicht auf Beteiligung einer mangelhaften Beteiligung unter allen Umständen vorzuziehen sei. Dagegen schweben Verhandlungen über eine Beschickung der internationalen Plan- und Modell-Ausstellung, zu der, im Fall einer Beteiligung, der S. W. B. selbstverständlich die ihm befreundeten Fach-Organisationen der Schweizer Architekten, also S. I. A. und B. S. A., einladen würde, worüber die „Schweizerische Bauzeitung“ berichten wird, sobald Sicheres feststeht.

Gerade im Hinblick auf die meisten Siedelungsmassnahmen der grösseren Schweizer Städte, bei denen höhere Gesichtspunkte und fortschrittliche Initiative so selten erkennbar sind, sodass gerade die wichtigsten Bau-Unternehmen, die Wohnbauten, mehr oder weniger dem Zufall und der Geschäftstüchtigkeit einiger weniger Genossenschafts-Architekten oder -Unternehmer ausgeliefert sind, verdient der Wagemut und die Verantwortungsfreudigkeit der Stuttgarter Behörden bewundernde Anerkennung: sie wagen es, bedeutende und fortschrittlich gesinnte Architekten, sogar von auswärts, für ihre städtischen Bauaufträge heranzuziehen. Dass das natürlich nicht ohne Schwierigkeiten und Reibungen abgelaufen ist, braucht nicht verschwiegen zu werden; hoffen wir aber, dass das unter allen Umständen interessante Ergebnis dem tapfern Entschluss Recht geben und auch anderwärts zur Nachahmung ermuntern werde.

P. M.

### Zur Neubestellung der Baustatik-Professuren an der Eidgen. Technischen Hochschule.

Was lange währt, wird endlich gut. Diese alte Weisheit mag Begründung und Verheissung zugleich bedeuten in diesem, wirklich nicht überstützten Falle einer Professoren-Wahl. Sie wurde nötig zum Ersatz der beiden Statiker A. Rohn und L. Potterat, die beide zur obersten Leitung akademischer Lehranstalten berufen wurden, der erste als Schulrats-Präsident unserer E. T. H., der andere an die Spitze der neuerrichteten nationalen Technischen Hochschule in Gizeh-Kairo. Wir haben in letzter Nummer die drei Namen bereits mitgeteilt. Dass Prof. Rohn durch zwei Nachfolger ersetzt wurde, hat seinen Grund darin, dass es als zweckmässig anerkannt und beschlossen worden ist, sein allzu umfangreich gewordenes Arbeitsfeld „Baustatik und Brückenbau“ zu teilen in „Baustatik I, mit Hoch- und Brückenbau in Holz und Eisen“ und „Baustatik II, mit Hoch- und Brückenbau in Stein, Beton und Eisenbeton“. Die bisherige Vorlesung Potterats über „Constructions civiles“ an der Architektenschule heisst von nun an „Baustatik, Hoch- und Grundbau“.

Für die letztgenannte Professur ist gewählt worden der langjährige Assistent Prof. Rohns, Dipl. Ing. *Hans Jenny*, geb. 1886, von Stäfa, E. T. H. 1905 bis 1909, seither Assistent für Baustatik und Brückenbau. Zu seiner Einführung bedarf es nicht vieler Worte, denn alle die vielen Bauingenieur-Jahrgänge, die das Glück hatten, mit Assistent Jenny zu arbeiten, gedenken mit Dank seiner hingebenden Anteilnahme, die er für jeden hatte, und die er ihnen auch weit über die Studienzeit hinaus bewahrt. Die Studierenden der Bauschule können sich zu diesem Lehrer wirklich beglückwünschen; gerade jetzt, da das Konstruktive in der Architektur zu immer grösserer Bedeutung gelangt, öffnet sich Jenny ein fruchtbares Feld.