Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 47/48 (1906)
Heft: 17

Artikel: Moderne Auftragearbeiten in Stuck
Autor: [s.n.]
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-26090

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: 10.12.2025

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

INHALT: Moderne Auftragearbeiten in Stuck. — Verordnung betr. Bau und Betrieb der Schweizer. Nebenbahnen. (Schluss). — Wettbewerb für Wohn- und Geschäftshäuser in Freiburg i. U. — Blockapparate und Weichenverschlüsse. (Schluss). — Zur Ermittlung der Schnittpunkte bei gekreuzten Diagonalen. — Miscellanea: Geplantes Zentralbibliothekgebäude in Zürich. Einsturz der Bahnhofhalle Charing-Cross in London. Grosses Landgewinnungswerk bei Emden. Zukunft der Niagara-Fälle. Neuentdeckte Wandgemälde in der Kirche von Pieterlen (Perles), Kt. Bern. — Literatur: Kurzer Leitfaden der Elektrotechnik. Ländliche Anwesen für Kleinbauern und Industriearbeiter. Eingegangene literarische Neuigkeiten. — Konkurrenzen: Schulhaus Reconvilier. — Nekrologie: † J. J. Naef-Brupbacher. † O. Frugoni. — Vereinsnachrichten: Gesellschaft ehemaliger Studierender der eidgenössischen polytechnischen Schule in Zürich. Das XXXVII. Adressverzeichnis. Stellenvermittlung.

Nachdruck von Text oder Abbildungen ist nur unter der Bedingung genauester Quellenangabe gestattet.

Moderne Auftragearbeiten in Stuck.

Auftragearbeiten, auch Antragarbeit oder *echter Stuck* genannt, sind schon in früh mittelalterlichen Zeiten ausgeführt worden; auch in der Schweiz sind derartig frühe Stuckwerke erhalten, wie die Forschungen Professor Zemps im Kloster Münster in Graubünden ergeben haben. Die höchste Blüte erreichte diese Technik Ende des XVII. Jahrhunderts; zahlreiche Schöpfungen dieser Epoche in allen Teilen von Deutschland, Oesterreich, Italien, Frankreich und nicht zuletzt auch in der Schweiz kann man noch heute bewundern. Als besonders schöne Arbeiten aus der Zeit des Barock- und Rokokostiles mögen die, auch in einem guten Lichtdruckwerke veröffentlichte Klosterkirche in St. Gallen, sowie die dortige in der Ornamentik besonders fein komponierte Stiftsbibliothek genannt werden, Arbeiten des genialen Künstlers *Christian Wenzinger*, der 1710 in der Nähe von Freiburg i. B. geboren, 1797 daselbst starb. Alle diese alten Stuckarbeiten erhalten ihren besondern Reiz und ihr Leben dadurch, dass die betreffenden Ornamente, Figuren usw. direkt am Platze in einem feinen Mörtelmaterial mit oder ohne Gips als Bindemittel aufmodelliert *„aufgetragen“* wurden. Die alten *Stuccatori*, wie sie sich nannten, waren mit wenig Ausnahmen ausgezeichnete Ornamentkenner und in technischer Beziehung ganz auf der Höhe. Auch war es eben gerade dadurch, dass die Arbeiten direkt an dem dafür bestimmten Platze ausgeführt wurden, möglich, jeweils den richtigen Masstab, die wirksamste Höhe und Ausladung der Ornamentik zu finden.

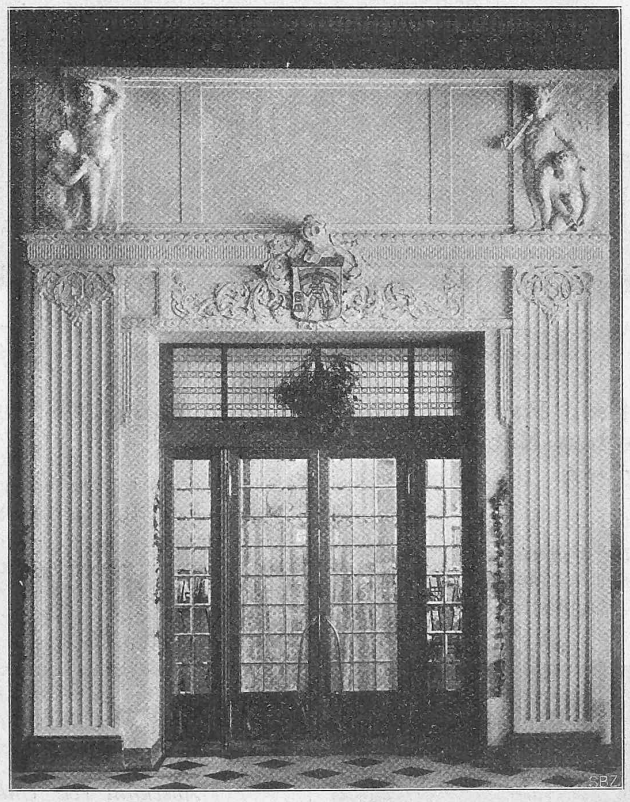

Abb. 1. Türe zum Speisesaal im Grand Hôtel St. Moritz.
Architekt *R. Koller*. Auftragearbeit von Bildhauer *F. Kalb* in Zürich.

Durchaus irrig ist die Annahme, dass Italiener und Franzosen allein und ausschliesslich diesen Beruf ausgeübt hätten; es gab in jenen baulustigen Zeiten, in denen es nirgends an grossen Aufträgen fehlte, in allen Ländern Meister, deren Arbeiten gesucht waren. Man denke nur an die überall tätigen „Gipser aus dem Tirol“ und an die Vorarlberger Meister, die in den süddeutschen und österreichischen Klöstern und Herrensitzen reiche Betätigung fanden. In der Schweiz waren es vor allem Schaffhauser Meister, die nicht nur in ihrer Heimat Fassaden, Säle und Zimmer zierten, sondern auch zu auswärtigen Arbeiten berufen wurden. So fertigte der bekannte Schaffhauser Stuckateur Johann Jakob Schärer (1676—1746) einen grossen Teil der Stuckarbeiten im Rathause zu Zürich, nachdem die Baukommission beschlossen hatte, „den Italiener fortzuschicken“.

Diese kunstgerechte und wirkungsvolle Technik war nun etwa seit dem Jahre 1790 völlig verschwunden. Schuld daran mögen zunächst die gewaltigen politischen Umwälzungen der damaligen Zeiten gewesen sein, dann aber auch die durch den Empirestil bedingte Einfachheit und Schlichtheit der Ornamentik. Erst beim Bau des Hofburgtheaters in Wien (Treppenhaus) wurde durch Baurat *Hasenauer* im Jahre 1885 die auch in Wien einst in hoher Vollendung geübte Technik der Auftragearbeit wieder verwendet, etwa zu gleicher Zeit auch in Berlin bei der Wiederherstellung des durch den berühmten Schlüter erbauten Zeughauses. Aber es ist den mit diesen Arbeiten betrauten Bildhauern erst nach langwierigen Versuchen geglückt, das für diese Technik nötige Material und die richtigen Werkzeuge zu finden, und es sind heute noch lange nicht alle technischen Kunstgriffe und Handwerksübungen der alten Stuccatori Allgemeingut der modernen Stuckbildhauer geworden.

Für *Innendekorationen* wird als Material jetzt stets alter gelöschter Weisskalk und feiner Sand verwendet, beides durch *ein feines Sieb* getrieben und mit Gips als Bindemittel durchgerührt; für Arbeiten, die ganz besonders sorgsam ausgeführt werden sollen, wird auch *weisser Zement*, vermischt mit Marmorstaub, benutzt. Die Werkzeuge, die zum Auftragen dienen, sind aus federndem Stahl geschmiedete Spachtel in verschiedenen Grössen und Formen. Die Bildhauer bereiten jeweils nur soviel Masse, als sie in der kurzen Zeit, in welcher der Gipsmörtel erhärtet, verarbeiten können und es zeugt eben von einer weit fortgeschrittenen Technik, wenn ein Auftragbildhauer gleich in dem frischen Material die nötige Modellierung der Ornamente usw.. fertig bringt, ohne nachher noch in der erhärteten Masse herumkratzen zu müssen. Arbeiten, die stark ausladen, werden zuerst in rohem Bewurf, verstärkt durch Draht und Nägel, herausgeworfen und dann mit feiner gesiebtem, fetterem Mörtel fertiggespachtelt; doch wird nie, wie etwa beim Modellieren, der Finger verwendet, auch kommt kein Stein oder Bossiereisen usw. zur Anwendung. Besonders die Arbeiten an den Friesen sind technisch aufs sorgfältigste durchzuführen, damit durch das Spachteln mit den platten und federnden Werkzeugen auf dem nassen, mit etwas Portlandzement vermischtem Mörtel die Bildung der Kieselsäureschicht, die eben die Wetterbeständigkeit ausmacht, befördert werde.

Die bedeutendern Vertreter der Baukunst und überhaupt alle Architekten, die wirklich künstlerische und fein wirkende Stuckdekorationen an Fassaden und in Innenäumen wünschen, lassen heute diese Arbeiten stets nur in Antragtechnik ausführen. So haben sich allmählich auch wieder Meister herangebildet, die nach langem Studium alter Werke sich fast ausschliesslich der Herstellung derartiger Arbeiten widmen und wie die alten Vertreter dieser Kunst Vorzügliches leisten. Namentlich in den letzten Jahren wurden

Auftragearbeiten bei der Dekoration von Fassaden in Verbindung mit sogenanntem „Münchener Verputz" äusserst beliebt, da auch an die Wetterbeständigkeit dieser mit Portlandzement als Bindemittel ausgeführten Arbeiten, wenn sie richtig durchgeführt werden, die höchsten Anforderungen gestellt werden können.

Allerdings scheint es geboten, bei Vergebung solcher Arbeiten nur ganz bewährte Kräfte zu berücksichtigen, damit man an den fertigen Stuckarbeiten nicht Aerger und Verdruss, sondern, wie an jedem echten Kunstwerk, anhaltende Freude habe.

Als Beispiele von solchen in der Schweiz ausgeführten modernen Auftragearbeiten veröffentlichen wir auf den Seiten 203 bis 207 in den Abbildungen 1 bis 9 Arbeiten des Bildhauers *F. Kalb* in Zürich aus dem von Architekt R. Koller erbauten neuen Grand Hotel St. Moritz und aus der Villa Saurer in Arbon, die nach Entwürfen von Architekt W. Heene erstellt worden ist.

Moderne Auftragearbeiten in Stuck.

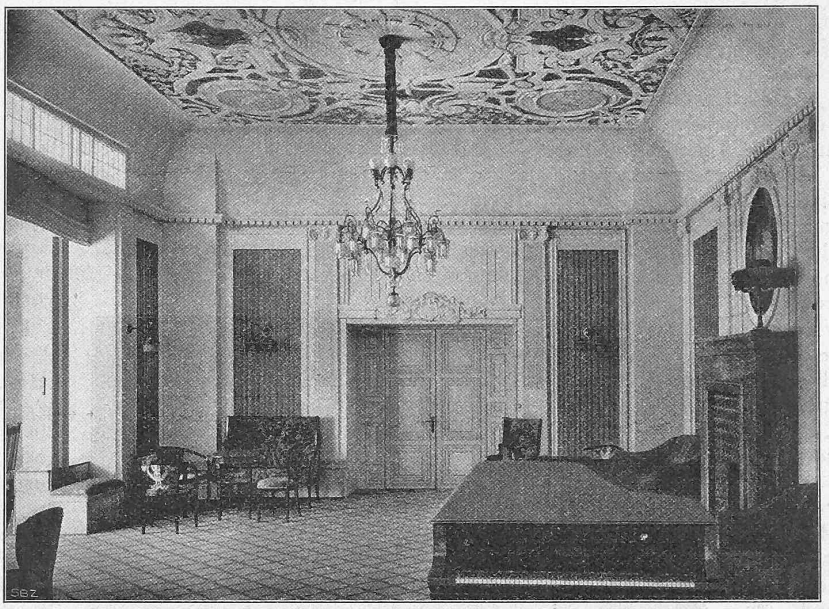

Abb. 2. Damensalon im Grand Hôtel St. Moritz. — Architekt *R. Koller*. Decke in Auftragearbeit entworfen und ausgeführt von Bildhauer *F. Kalb* in Zürich.

Verordnung betreffend Bau und Betrieb der Schweizerischen Nebenbahnen.

(Vom 10. März 1906).

(Schluss.)

Abschnitt II. Bau der Betriebsmittel.

Da zusammengefasste Vorschriften über die Beschaffenheit der Betriebsmittel für die Hauptbahnen zurzeit nicht bestehen, so musste dieser Abschnitt etwas weitläufig ausfallen, um so mehr als, um dem Geltungsbereich der Vorschriften zu entsprechen, auch die bis jetzt für die Zahnrad-, Seil- und elektrischen Bahnen üblichen Normen mit aufgenommen wurden. Dass es dabei für letztere Bahnarten nicht möglich war, Erleichterungen gegenüber den Hauptbahnen einzuführen, liegt auf der Hand, da die Verhältnisse überhaupt nicht mit einander verglichen werden können. Auch dieser Abschnitt enthält, neben einer Anzahl aus bestehenden Verordnungen entnommener Bestimmungen, im wesentlichen die Normen, die sich im Laufe der Jahre in der Praxis herausgebildet haben und bis dahin bei der Konstruktion des Betriebsmaterials beobachtet wurden.

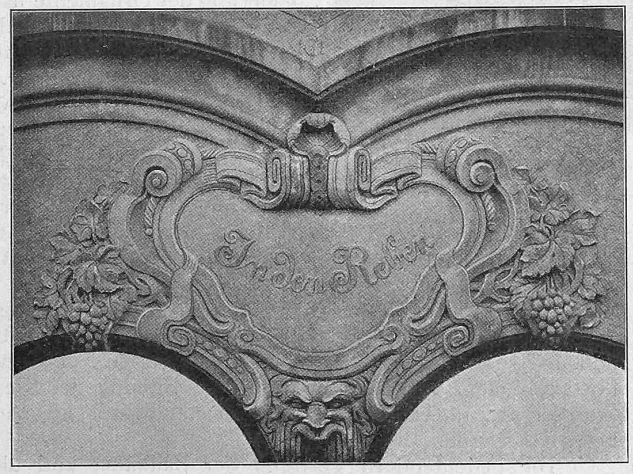

Abb. 4. Von der Villa Saurer in Arbon. — Architekt *W. Heene*. Kartusche in Zement aufgetragen. — Entworfen und ausgeführt von Bildhauer *F. Kalb* in Zürich.

Im einzelnen ist über die Bestimmungen folgendes zu bemerken:

Dass solches Rollmaterial, das auch auf Hauptbahnen übergehen soll, den für letztere gültigen Vorschriften entsprechen muss, ist selbstverständlich. Für das übrige Rollmaterial werden keinerlei beengende Normen aufgestellt; immerhin wurde eine Bestimmung aufgenommen, welche die Entstehung unnötig vieler verschiedener Rollmaterialtypen verhüten und mehr Einheit, als bisher der Fall, im Bau der Einzelteile herbeiführen soll. Hierdurch wird nicht nur der spätere Zusammenschluss benachbarter Bahnen und die Beschaffung von Reservematerial erleichtert, sondern es wird dadurch den Lokomotiv- und Wagenfabriken zugleich ermöglicht, die Bahngesellschaften rascher zu bedienen.

Für die Breite der Radreifen und für das Seitenspiel der Spurkränze im Geleise wurden Grenzwerte festgesetzt. Die im ersten Entwurf enthaltene Feststellung von Normen für die Berechnung von Spindelbremsen, für den Druck auf die Bremsklötze bei durchgehenden Bremsen usw. wurde — von den Verbänden als zu sehr ins Detail gehend bezeichnet — weggelassen. Gestrichen wurde auch die Wegleitung für die Wahl der Radstände der Lokomotiven und Wagen, weil, wie schon früher bemerkt wurde, von Vorschlägen und Empfehlungen abgesehen werden sollte.

Abschnitt III. Unterhalt der Betriebsmittel.

Bezüglich des Unterhaltes der Betriebsmittel konnte die Verordnung vom 27. Oktober 1905 über den Unterhalt des Rollmaterials der schweizerischen Bahnen, welche an die Stelle derjenigen vom 5. Februar 1895 getreten ist und gegenüber dieser bereits wesentliche Vereinfachungen enthält, als Basis genommen und den Nebenbahnen einige weitere Erleichterungen verschafft werden, so die folgenden:

1. Verlängerung des Revisionstermins der Adhäsionslokomotiven von 70 000 auf 75 000 *km*.

2. Ausserachtlassung der Leistung der Lokomotiven in Kilometern für die Bestimmung der Termine für die Kesselrevisionen, d. h. Bestimmung der Perioden einzig nach dem Zeitmass.

3. Ausserachtlassung der Leistung in Kilometern für die Bestimmung der Revisionsfristen der Personen-, Gepäck- und Bahnpostwagen, d. h. Bestimmung der Revisionsperioden einzig nach dem Zeitmass, das auf zwei Jahre erhöht wurde.

Weitere Vergünstigungen hätten ohne nachteiligen Einfluss auf die Betriebssicherheit nicht eingeräumt werden können.

Dem Wunsche des Verbandes der Drahtseilbahnen, die in der Kabelverordnung vom 12. Januar 1894 vorgeschriebenen Festigkeitsproben mit ausrangierten Kabeln zukünftig nicht mehr zu verlangen, wird seither, ganz spezielle Fälle ausgenommen, Rechnung getragen, ohne dass eine Revision der Verordnung stattgefunden hat; eine solche wurde, obschon sie wünschbar ist, verschoben, weil die Bestimmungen über die Festigkeitsanforderungen an das Kabelmaterial auch abgeändert werden müssen, jedoch in dieser Hinsicht noch weitere Erfahrungen abzuwarten sind.

Abschnitt IV.
Aeusserer Betriebsdienst.

Die hier platzgreifenden Vereinfachungen beziehen sich zunächst auf die Zulassung weiblicher Personen zum Barrierendienst, sowie zum Verkehrs- und allfälligen Signaldienst auf Haltstellen und kleinen Stationen, auf die Beschränkung der Zahl von Bahnbegehungen, auf den Verzicht auf Heizung und Beleuchtung von Warteräumen unter besondern Verhältnissen, während im übrigen an den unerlässlichen Forderungen eines tauglichen und geübten Personals, ausreichender Bahnbewachung, namentlich auf Zahnrad- und Drahtseilbahnen, Sicherung der Weichen durch mechanische Mittel, wenn sie nicht von Personen bewacht werden, Heizung und Beleuchtung der für das Publikum unentbehrlichen Stationswarteräume und der Personenwagen festgehalten wurde.

Bezüglich der Zusammensetzung der Züge wurden die Bedingungen für die Zulässigkeit des Schiebedienstes und Weglassung des Schutzwagens festgestellt. Für die zulässige Fahrgeschwindigkeit auf Adhäsionsbahnen wurden Tabellen, analog denjenigen für Hauptbahnen im Bundesratsbeschluss vom 25. März 1905, aufgestellt, wobei insbesondere für die Strassenbahnen im wesentlichen die Bestimmungen des Kreisschreibens vom 12. Mai 1897 angenommen wurden.

Als ganz besonders beachtenswert möchten wir dabei die in Art. 34 und 38 den Bahnen auf eigenem Unterbau zugestandene Erhöhung der Maximalgeschwindigkeit auf 50, bezw. auf 45 *km* in der Stunde bezeichnen.

Dagegen konnten wir den Anträgen der Bahnverbände auf Gestattung wesentlich grösserer Geschwindigkeiten der Strassenbahnen nach Anhörung der Kantonsregierungen, die sich in der Mehrzahl gegen ein solches Zugeständnis aussprachen, und nach eigener Erwägung nur soweit Folge geben, dass die Geschwindigkeit von 12 *km* nur noch in engen Stadt- und Dorfstrassen gelten soll, während sonst in Ortschaften und geeigneten Stadtstrassen 15 *km* die Norm bilden, und dass durch Häusergruppen und geeignete Strassen an der Peripherie der Städte 20 statt 18 *km* bewilligt wurde. Dabei bleiben Verminderungen, welche durch örtliche Verhältnisse oder durch kantonale oder kommunale Pflichtenhefte bedingt werden, vorbehalten.

Die Zahl der bedienten Bremsen musste mit Rücksicht auf teilweises Fehlen des Bahnabschlusses gegenüber den im Fahrdienstreglement der Hauptbahnen enthaltenen Ansätzen einigermassen erhöht werden. Es geschah dies für Bahnen auf eigenem Unterbau mit einer Bremstabelle, welche zwischen den ältern amtlichen Vorschriften der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands und den Vorschlägen der deutschen Eisenbahnverwaltungen für Lokalbahnen ungefähr die Mitte hält und sich der Bremstabelle für Nebenbahnen in der neuen deutschen Bau- und Betriebsordnung nähert, immerhin im allgemeinen noch wesentlich unter ihr bleibt. Da sich nach dieser Tabelle immer noch Bremswege bis zu 200 *m* ergeben, muss sie als ein weites Entgegenkommen auf die Wünsche und Vorschläge der Nebenbahnen betrachtet werden, das uns aber geboten schien mit Rücksicht auf Sinn und Geist des Gesetzes und auf die bestehende Praxis, welche bis dahin keine schlimmen Erfahrungen gebracht hat.

Uebrigens gestattet Art. 38, Ziffer 4, jeder Nebenbahn, gewissen Betriebsvorschriften dieser Verordnung, die ihr lästig sein sollten, sich zu entziehen und sich den Bstriebsvorschriften von Hauptbahnen zu unterstellen, sofern sie ihre in der betreffenden Hinsicht massgebenden baulichen Verhältnisse mit denjenigen der Hauptbahnen in Uebereinstimmung bringt. Dies kann namentlich auch in der Frage der Bremsbesetzung geschehen durch Herstellung eines genügenden Bahnabschlusses.

Immerhin ist darauf aufmerksam zu machen, dass mit Rücksicht auf die durch den Bundesratsbeschluss vom 25. März 1905 den Hauptbahnen gestatteten höhern Fahrgeschwindigkeiten auch für jene eine Revision der bisherigen Bremstabelle im Sinne einer etwelchen Erhöhung der Bremsprozente notwendig geworden ist.

Bei Strassenbahnen ist die Ermöglichung raschen Anhaltens von höchster Wichtigkeit; es mussten daher hier andere Bremstabellen mit schärfern Ansätzen aufgestellt werden.

Moderne Auftragearbeiten in Stuck.

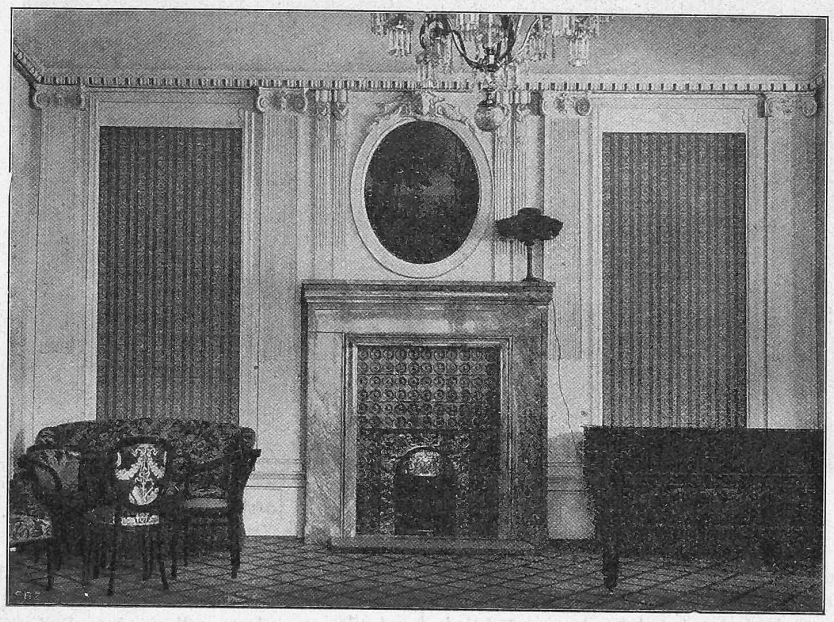

Abb. 3. Damensalon im Grand Hôtel St. Moritz. — Architekt *R. Koller*. Wandstuckarbeiten von Bildhauer *F. Kalb* in Zürich.

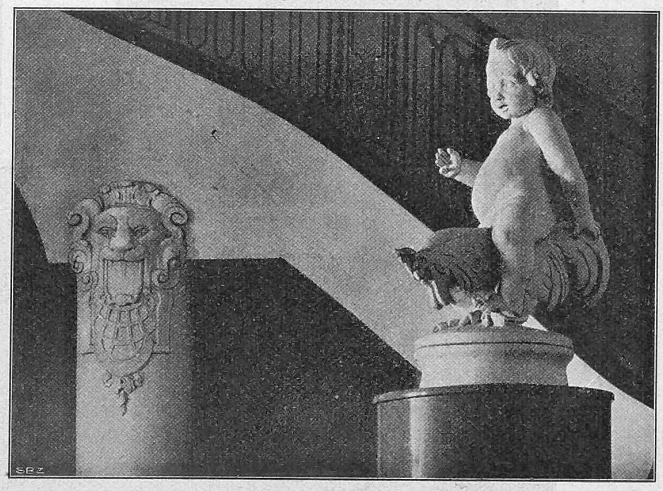

Abb. 5. Aus dem Grand Hôtel St. Moritz. Von Bildhauer *F. Kalb*.

Für die Zahl der Zugsbegleiter wurden die grundsätzlichen Minimalanforderungen und die in besondern Fällen zulässigen äussersten Minima bezeichnet. Auf eine für den Fall des Defektwerdens der durchgehenden Bremse den Zug nicht hülflos lassende Personalreserve konnten wir trotz dem Wunsche der Bahnverwaltungen nicht verzichten.

Abschnitt V.
Allgemeine Bestimmungen.

Diese enthalten zugleich die Uebergangs- und Einführungsbestimmungen. Entsprechend der Annahme im vorigen Abschnitt einer Maximalgeschwindigkeit von 50 *km* für Normalspurbahnen wurde festgestellt, dass Bahnen mit grösserer Geschwindigkeit derselben entsprechend auszurüsten und zu betreiben sind. Der Grund dieser Ausscheidung liegt in der bei höhern Geschwindigkeiten fast für alle Teile der baulichen Anlage, sowie für den Betriebsdienst sich ergebenden Notwendigkeit strengerer Anforderungen. Der gesetzlich festgestellte Charakter als Nebenbahn wird dadurch nicht beeinträchtigt, und da auch die bau- und betriebstechnischen Anforderungen an Hauptbahnen der Abstufung fähig sind, können die ihnen nahe entsprechenden Nebenbahnen mit grösserer Geschwindigkeit auch hier das ihrer Eigenart entsprechende Mass zulässiger Erleichterungen zugeteilt erhalten.

Bezüglich der baulichen Verhältnisse sollen die Vorschriften nur für neu zu erstellende Bahnen und grössere Umbauten bestehender Linien, sowie für neu zu beschaffendes Rollmaterial gelten.

Gestützt auf die allgemeinen Bestimmungen der Verordnung sind die bisherigen Betriebsreglemente der bestehenden Nebenbahnen zu bereinigen und wenn nötig neue Vorschriften aufzustellen. Für die Vorlage solcher abgeänderter oder neuer Reglemente ist nach Antrag der Bahnen diesen eine Frist von einem Jahre eingeräumt.

Für Ausnahmefälle sieht ein besonderer Artikel jede wünschbare Möglichkeit vor, Abweichungen von den Vorschriften eintreten zu lassen sowohl im Sinne weitergehender Erleichterungen als notwendiger zusätzlicher Anforderungen.

Einrichtungen, welche zurzeit noch in der Versuchsperiode liegen, und solche, welche vielleicht erst durch die zukünftige Entwicklung der Technik geschaffen werden, sollen, dem bisherigen Gebrauch entsprechend, von Fall zu Fall behandelt werden."

Moderne Auftragearbeiten in Stuck.

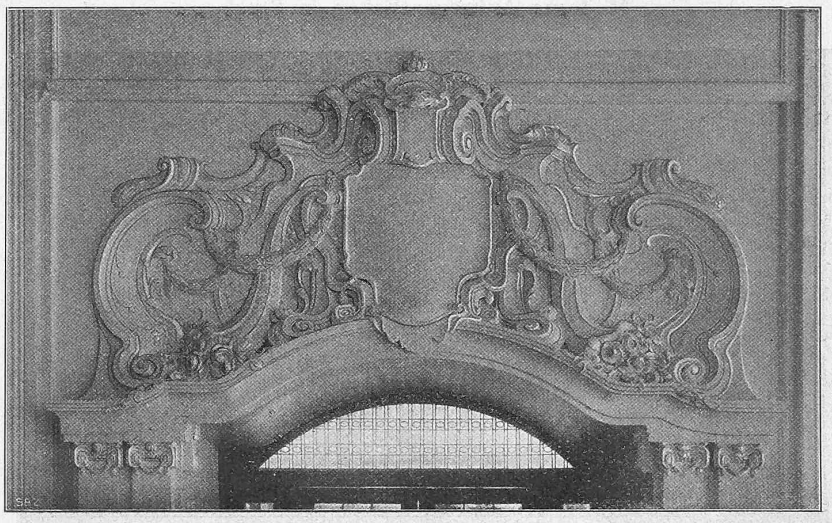

Abb. 6. Türaufsatz im Grand Hôtel St. Moritz. — Architekt *R. Koller*. Auftragearbeit von Bildhauer *F. Kalb* in Zürich.

Wettbewerb für Wohn- und Geschäftshäuser in Freiburg i. U.

Wir veröffentlichen nachstehend das Gutachten des Preisgerichts und hoffen in Bälde auch die prämiierten Arbeiten in gewohnter Weise zur Darstellung bringen zu können:

Rapport des Experts.

Monsieur Edouard Fischer, négociant, Fribourg.

Les experts soussignés que vous avez nommés pour juger le Concours, pour immeubles locatifs situés sur les Grand'places, se sont réunis à Fribourg le 5 Avril et, après un examen attentif des 24 projets présentés, ont convenu de vous présenter le rapport qui suit:

Après un premier tour de préconsultations, les experts sont tombés d'accord à éliminer les projets suivants: N° 1 «Praktisch», 2 Deux cercles

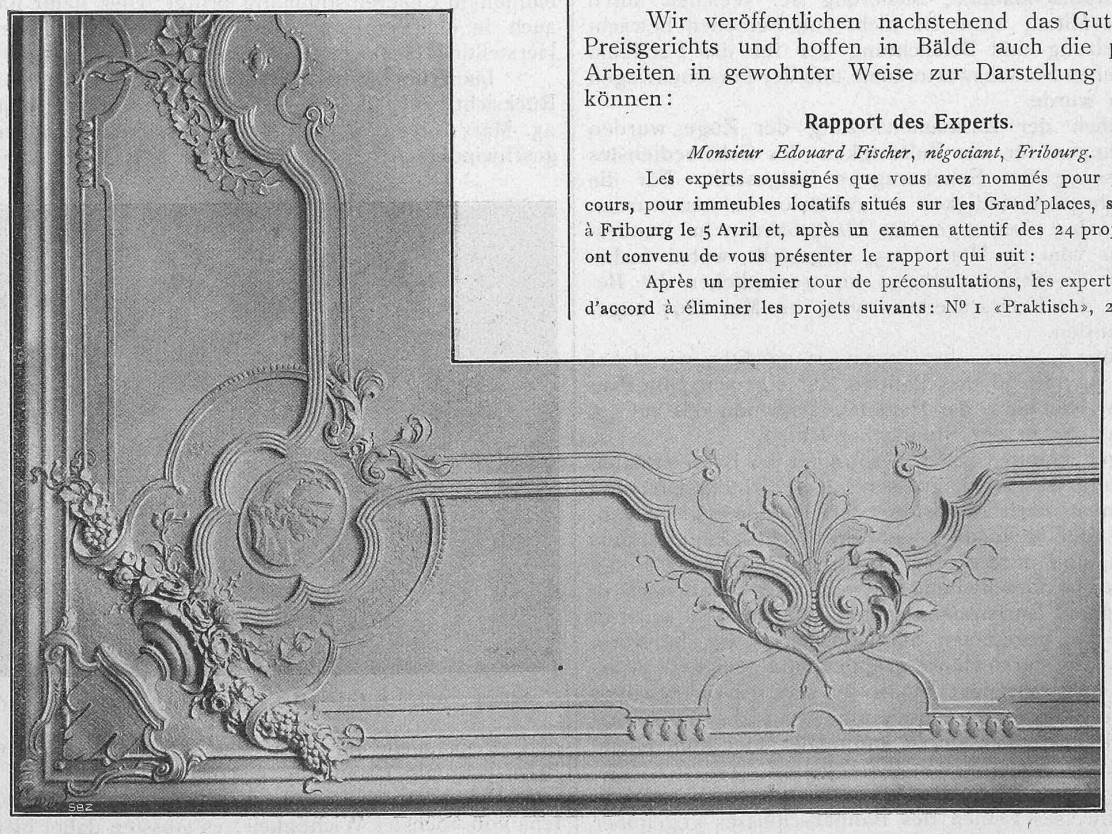

Abb. 7. Aus der Villa Saurer in Arbon. Architekt *W. Heene*. — Decke entworfen und ausgeführt von Bildhauer *F. Kalb* in Zürich.

concentriques (dessiné), 3 «Fribourg», 4 «Fischereck», 5 «A la ville maternelle», 6 «Benjamin», 8 «Echo de la ville ancienne», 14 «Avril 1906», 15 «Arbeit schändet nicht», 16 «Six maisons», 19 «Heimatschutz», 21 Deux cercles concentriques, intérieur rouge (dessiné).

Ces projets ont été éliminés, soit parce qu'ils ne répondaient pas absolument aux sens du programme, soit parce qu'ils présentaient des défectuosités de distribution ou des façades plutôt médiocres.

Au second tour ont été éliminés les projets suivants: N° 7 «Anona», 9 «Avenir», 12 «Piscator», 17 Feuilles de vigne et grappes de raisins stylisées (dessiné), 18 «Printemps», 23 «Vieux tilleul», 24 «Grand'places».

Les projets éliminés au second tour ont mérité l'attention toute particulière du Jury et présentent une somme de travail intéressante, quelque fois même des dispositions heureuses; ils n'ont toutefois pas pu être primés.

Restent les projets: N° 20, 13, 11, 22 et 10.

Le projet N° 20 *«Osterhas»* se distingue des autres par sa disposition générale en deux groupes distincts de trois maisons chacun; bons plans clairs, escaliers tous très bien éclairés. L'auteur du projet, suivant l'orientation donnée par le programme, s'est heureusement inspiré de l'esprit de l'architecture locale; son architecture est des plus heureuses au point de vue pittoresque rappelant très bien le caractère du vieux Fribourg. Le Jury note également l'avantage donné par la séparation en deux groupes au point de vue de l'aération de la cour.

Les experts seraient heureux de voir exécuter ce projet comme devant doter la ville de Fribourg d'une partie de quartier d'un caractère local très pittoresque et très intéressant. Pour toutes ces raisons, le Jury place ce projet en première ligne.

En seconde ligne et au même rang, le Jury place les projets suivants: N° 13 *«Vieux Fribourg»*, remarquable par la bonne architecture de ses façades, bien appropriées à des maisons de rapport, tout en ayant un certain cachet local pittoresque. Le plan prévoit une disposition en trois bâtiments avec cinq appartements par étage, ce qui donne des immeubles un peu grands et d'une vente partielle un peu difficile. Les façades n'indiquent pas suffisamment la séparation des bâtiments, l'auteur s'étant trop attaché à obtenir un effet d'ensemble. La distribution des appartements est bonne.

Le N° 22 *«31 Mars 1906»* se distingue surtout par la très bonne distribution de ses plans en six bâtiments bien séparés, disposition qui permettrait de vendre plus facilement les immeubles séparément. Par contre si les plans donnent lieu à éloge, les façades laissent à désirer: elles sont trop lourdes et le grand fronton central ne se justifie pas. Ces façades devraient subir des remaniements importants et spécialement être allégées. Les deux maisons à l'angle de l'avenue de la gare présentent de bonnes dispositions de magasins à grands espaces libres pouvant être réunis.

Le N° 11 *«F.»* montre également un bon plan avec division en quatre bâtiments ayant cinq appartements par étage. L'architecture de ces façades est belle, un peu riche, ayant un caractère plutôt approprié à un édifice public qu'à des bâtiments de rapport.

Le Jury décide de donner à chacun de ces 3 projets un IIe prix «ex æquo».

Le N° 10 *«Trèfle à quatre feuilles»* dispose son plan en quatre bâtiments. Leur distribution est normale sans sortir des types courants: l'escalier de service du bâtiment sur l'avenue de la gare ne se justifie pas, vu le peu d'importance de ses logements; il assombrit l'escalier principal et occupe de la place sans utilité. L'escalier principal du bâtiment placé à l'angle opposé a un éclairage latéral défectueux: Ce plan ne saurait être recommandé pour l'exécution. Par contre le Jury a été arrêté par l'architecture heureuse des façades et c'est en cette considération qu'il décerne à ce projet un troisième prix.

Moderne Auftragarbeiten in Stuck

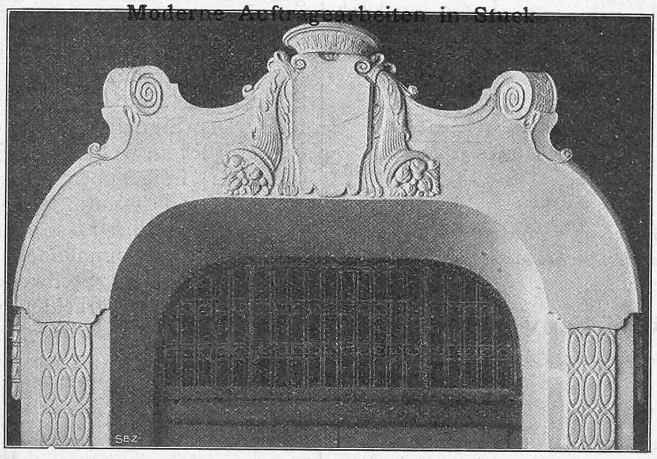

Abb. 8. Türaufsatz im Grand Hôtel St. Moritz. Arch. *R. Koller.* Auftragearbeit von Bildhauer *F. Kalb* in Zürich.

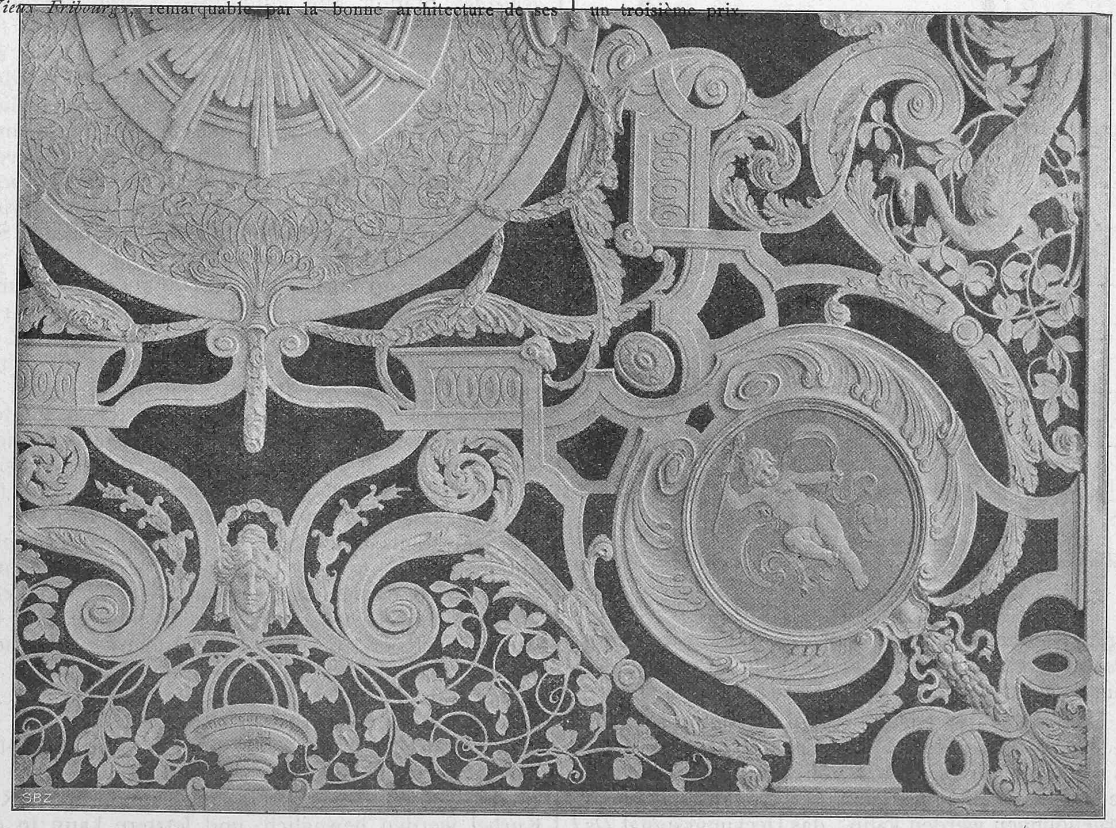

Abb. 9. Aus dem Grand Hôtel St. Moritz. — Architekt *R. Koller.* — Decke des Damensalons. Auftragearbeit von Bildh. *F. Kalb* in Zürich.