

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 49/50 (1907)
Heft: 5

Wettbewerbe

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: 21.02.2026

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

steinlinie ist einmal die Hauptzufahrt zur Mittelschweiz und namentlich zum Gotthard, indem die kürzeste Linie diesfalls von Basel über Olten-Aarau-Arth-Goldau führt. Die Route über Bötzberg-Brugg ist 3 km länger und hat eine Maximalsteigung von 12 %, und zwar auf eine Länge von 35 km.

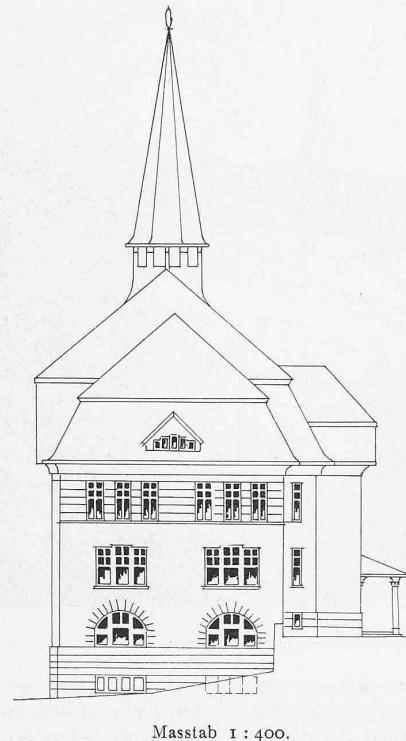
Die Hauensteinlinie dient aber ebensosehr der Verbindung nach der Westschweiz, und zwar sowohl für die Richtung Solothurn-Biel-Lausanne-Genf, wie für die Richtung Burgdorf-Bern und weiter. Es liegt auf der Hand, dass die Herabsetzung der Steigung auf 10 % und die dahierige Kürzung der virtuelle Distanz sowohl die Fahrzeit der Züge für den Personenverkehr als die Konkurrenzfähigkeit der Linie für den Güterverkehr ganz bedeutend hebt.

In unserm Berichte an das eidgen. Eisenbahndepartement vom 27. Mai 1902 über das Konzessionsgesuch für Münster-Grenchen haben wir die Distanzverhältnisse über die damals besprochenen Projekte für einen weitern Juradurchstich einander gegenübergestellt. Dieselben treffen im allgemeinen heute noch zu, mit der Ausnahme, dass die Maximalsteigung der Weissensteinbahn nicht mehr durchweg 25 %, sondern auf 590 m 26 bis 27 % und auf eine Strecke von 2600 m sogar 28 % beträgt.

Wir entnehmen dieser Zusammenstellung folgende

Wettbewerb für ein Gymnasium mit Turnhalle in Biel.

II. Preis *ex aequo*. — Motto: «Biel». — Verfasser: Architekt J. U. Debily in Cernier.



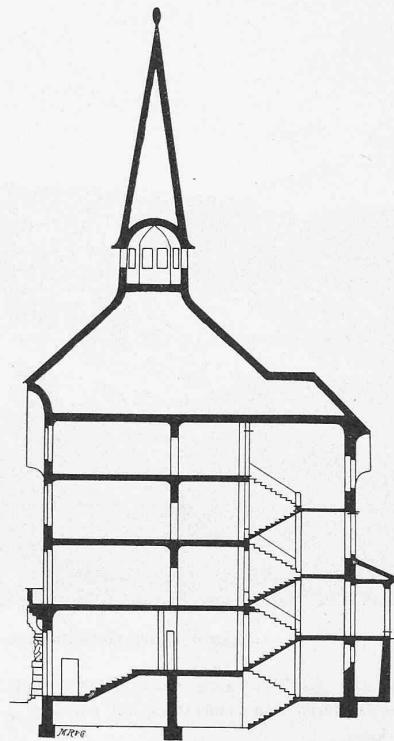
Massstab 1:400.

Die virtuellen Längen sind sowohl nach der Formel Lindner als auch mit den Zuschlagskoeffizienten der Botschaft des Bundesrates vom 11. September 1873 und nach der Formel Jacquier berechnet; wir legen denselben nicht allzuviel Gewicht bei, da die Berechnungsarten sehr weit auseinanderliegende Resultate ergeben und nicht alle für die Betriebskosten massgebenden Faktoren berücksichtigen. Es ist jedoch selbstverständlich,

dass Bahnen mit geringen Steigungen und schwächeren Kurven wesentlich vorteilhafter betrieben werden können, und dass sie daher ohne weiteres konkurrenzfähiger sind. Von besonderer Wichtigkeit ist sodann der Umstand, ob die eine Route mit einer grösseren Zahl von Uebergangsstationen belastet ist, als die andere.

Unzweifelhaft ergibt sich daher, dass die verbesserte Hauensteinlinie keinerlei Konkurrenz zu fürchten hat und die vorteilhafteste Verbindung zwischen Basel einerseits und der Mittel- und einem grossen Teil der Westschweiz anderseits darstellt.

Es wäre sicher volkswirtschaftlich nicht zu rechtfertigen, wenn statt dieser Verbesserung ein neuer Juradurchstich, sei es die Wasserfallenbahn, sei es die Kellenbergbahn oder eine andere Linie erstellt werden wollte. Der Vorteil, dass ein Seitental mit wenigen Ortschaften direkt an den Bahnverkehr ange-



Seitenansicht und Querschnitt durch das Hauptgebäude.

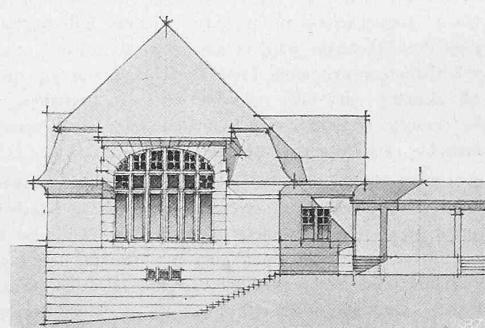
Distanz-Tabelle.

	Effektive Länge	Virtuelle Längen			Maximal-Steigung
		Lindner	Botschaft des Bundesrates	Jacquier	
<i>1. Basel-Biel.</i>					
über Delsberg-Sonceboz . . .	89	204	128	163	25 %
» Olten-Solothurn . . .	99	195	125	161	26 %
» Münster-Grenchen . . .	75	118	80	102	15 %
» Münster-Grenchen (Variante über Lengnau) . . .	73	115	78	99	15 %
» Wasserfallen-Oensingen .	82	173	98	124	18 %
» Weissenstein-Solothurn .	96	199	132	161	25 %
» Olten-Solothurn mit Hauenstein-Basisstunnel . . .	99	150	99	132	10 %
<i>2. Basel-Bern.</i>					
» Olten	106	206	133	170	26 %
» Sonceboz-Biel	123	254	164	207	25 %
» Münster-Grenchen-Biel .	109	169	116	146	15 %
» Münster-Grenchen-Biel (Variante über Lengnau) .	107	166	114	143	15 %
» Wasserfallen-Schönbühl .	93	188	108	138	18 %
» Weissenstein-Schönbühl .	108	217	144	177	25 %
» Hauenstein mit Basisstunnel	106	159	106	141	10 %
<i>3. Basel-Neu-Solothurn .</i>					
» Olten	74	157	100	129	26 %
» Delsberg-Sonceboz-Biel .	114	241	153	196	25 %
» Delsberg-Münster-Grenchen	73	119	78	99	15 %
» Wasserfallen-Oensingen .	58	136	73	92	18 %
» Weissenstein	72	165	109	130	25 %
» Olten mit Hauenstein-Basisstunnel	74	111	74	99	10 %

Die Ziffern der Distanz-Tabelle sind nur approximativ, insoweit es sich um noch nicht gebaute Linien handelt, da die generellen Projekte bei der Bearbeitung zur wirklichen Ausführung verschiedene Abänderungen erleiden und Differenzen in der Länge ergeben.

schlossen wird, wiegt keineswegs die Ausgabe von Millionen auf, welche zur Erstellung eines neuen Juradurchstiches aufgewendet werden müssen».

Der Bericht der Generaldirektion durchgeht sodann die andern in Frage kommenden Projekte um summarisch die Inferiorität derselben gegenüber dem Hauenstein-Basisstunnel darzutun, auf welchen Vergleich wir, wie gesagt, gegebenenfalls zurückzukommen haben werden, und verweist schliesslich noch auf eine Eingabe der Regierung von Baselstadt vom 25. Mai 1907, die zu ähnlichen Schlüssen kommt wie sie selbst in ihrem Bericht.



Ansicht der Turnhalle. — Massstab 1:400.

Wettbewerb für ein Gymnasium mit Turnhalle in Biel.

II.

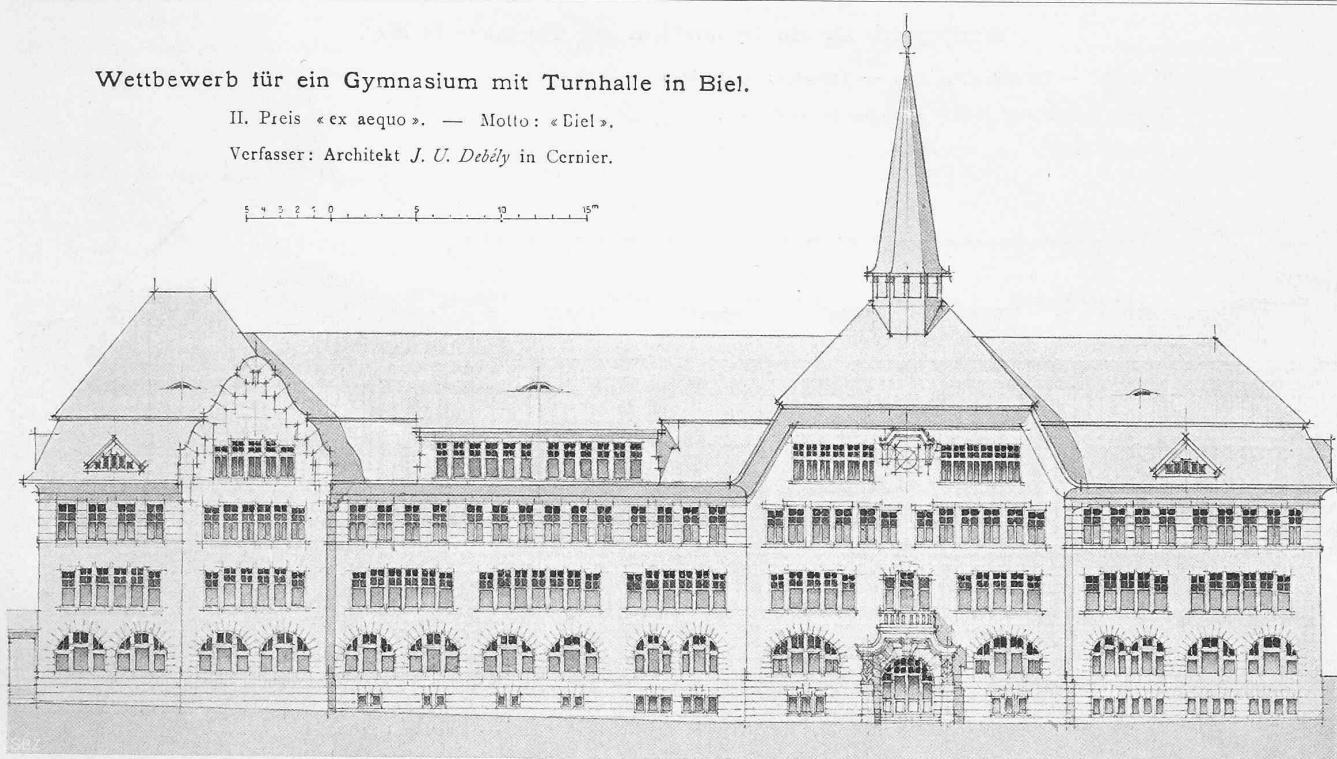
Im Anschluss an unsere Veröffentlichung auf den Seiten 50 und 51 der letzten Nummer bringen wir heute das andere mit einem II. Preis *ex aequo* bedachte Projekt

Wettbewerb für ein Gymnasium mit Turnhalle in Biel.

II. Preis «ex aequo». — Motto: «Biel».

Verfasser: Architekt J. U. Debély in Cernier.

5 4 3 2 1 0 10 15m



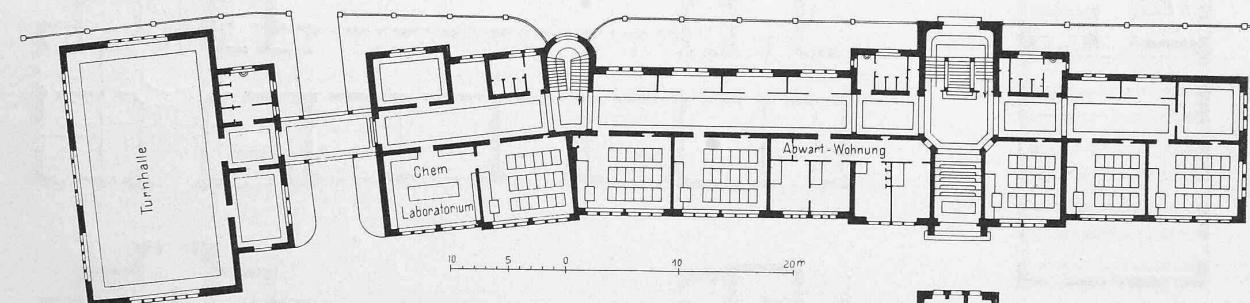
Geometrische Ansicht der Hauptfassade des Schulgebäudes. — Maßstab 1:400.

No. 84 mit dem Motto: „Biel“ von Architekt J. U. Debély in Cernier und den mit einem III. Preis ausgezeichneten Entwurf No. 62 mit dem Motto: „Biel 13“ von den Architekten Maurice Kuenzli und Yonner & Grassi in Neuenburg zur Darstellung.

Da der Entscheid des Preisgerichtes namentlich auch in den Kreisen deutschschweizerischer, am Wettbewerb nicht beteiligter Architekten sehr überrascht hat, haben wir uns

zeichnung; Michel Polak von Planches (Waadt); Otto Schmid von Schlattingen (Thurgau); Max Schucan von Zuoz (Graubünden); Emanuel Schulthess von Zürich; Joseph Steiner von Ingenbohl (Schwyz).

Das Diplom als Ingenieur an: Eduard Ammann von Matzingen (Thurgau); Julius Ammann von Zürich; Jean Béguin von Boudevilliers (Neuchâtel); Traugott Bohnenblust von Wynau (Bern); Jules Borel von Couvet (Neuchâtel); Harold Portal Burrell von Alton (England); Max Du Bois von Locle (Neuchâtel); Adolf Eggenschwyler von Schaffhausen; Jean Ferrière



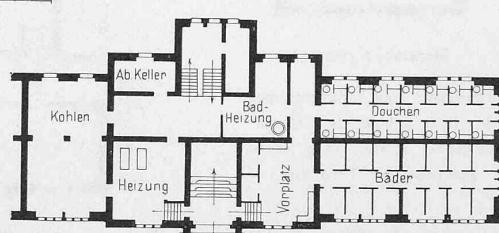
Grundriss vom Untergeschoss und vom Erdgeschoss. — Maßstab 1:600.

ausnahmsweise entschlossen in einer späteren Nummer ohne Nennung der Verfasser drei weitere Projekte zu veröffentlichen, die uns von einer in Wettbewerbsgeschäften kompetenten Seite als besonders geeignet bezeichnet wurden, den Unterschied in der formalen Ausgestaltung der prämierten und der zurückgewiesenen Entwürfe klar zu machen.

Miscellanea.

Eidg. Polytechnikum in Zürich. Diplomprüfungen. Der schweizerische Schulrat hat auf Grund der abgelegten Prüfungen nachfolgenden, in alphabetischer Reihenfolge aufgeführten Studierenden des Polytechnikums Diplome erteilt und zwar:

Das Diplom als Architekt an: Enrico Bisaz von Lavin (Graubünden); Hugo Falckenberg von Degersheim (St. Gallen); Karl Frey von Kurzdorf (Thurgau); Ernst Gribi von Büren (Bern); Zacharias Gudinchet von Celerina (Graubünden); Anton Higi von Zürich; Hans Kessler von Fischingen (Thurgau); August Mooser von St. Gallen; Theodor Nager von Luzern, mit Aus-



von Genf; Max Geiger von Frauenfeld (Thurgau); Max Gensbaur von Korneuburg (Oesterreich); Hermann Gubelmann von Eschenbach (St. Gallen); Arnold Härry von Birrwil (Aargau); Douglas Gordon Harris von Bradford (England); Paul Hauri von Hirschthal (Aargau); Marcu Herscovici von Panciu (Rumänien); Pista Hitz von Klosters (Graubünden); François Hublard von Occourt (Bern); Fritz Kradolfer von Zürich (Thurgau); Hans Küchlin von Ossingen (Zürich); Theodor Kuhn von Orpund (Bern); Irmin Lévy von Löwenburg (Bern); Heinrich Lichtenhahn von Basel; Ernst Mangold von Zürich; Jakob Müller von Winterthur (Zürich); Max Passet von Thusis (Graubünden); Sigurd Randelin von Stockholm (Schweden); Ernst Rathgeb von Oerlikon (Zürich); Max Ritter von Lichtensteig (St. Gallen); Hermann Ryser von Bern; Eduard Schmid von Luzern; Arthur Staub von Thalwil

Wettbewerb für ein Gymnasium mit Turnhalle in Biel.

II. Preis «ex aequo». — Motto: «Biel». — Verfasser: Architekt J. U. Debély in Cernier.

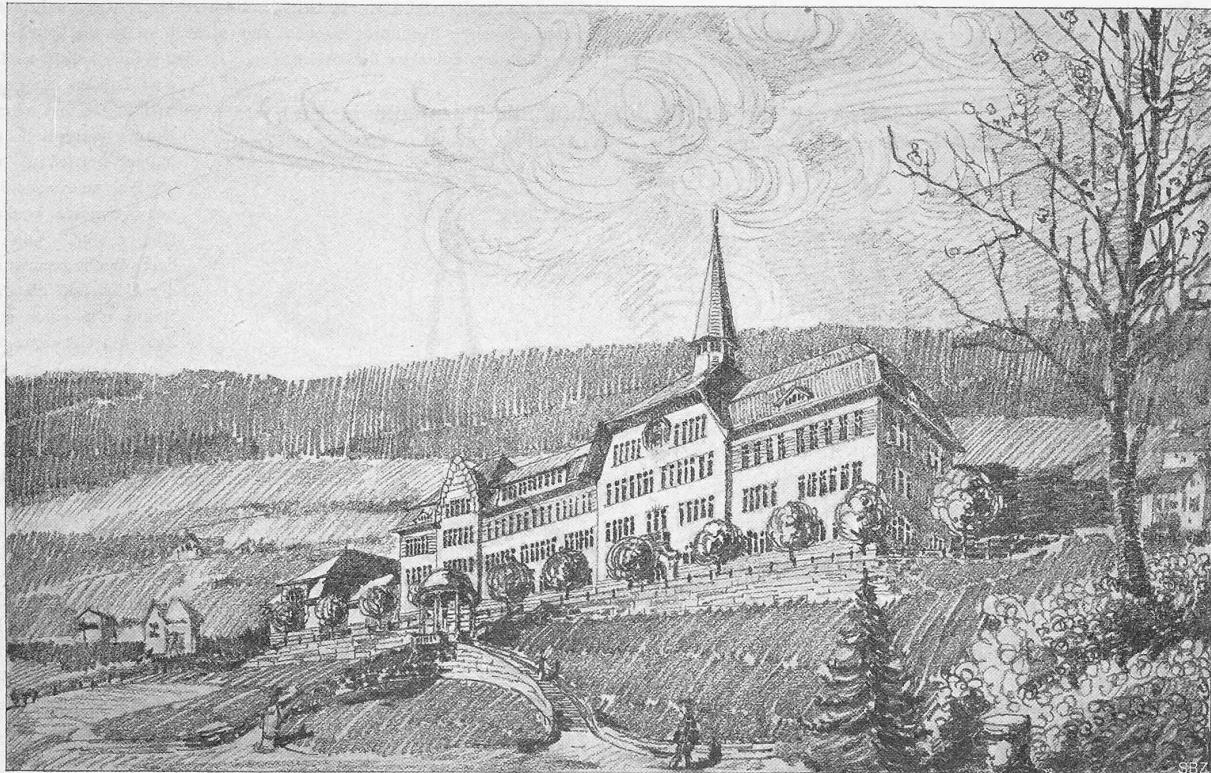


Schaubild der Gesamtanlage von Schulhaus und Turnhalle.

sind zum Schlusse gekommen, dass die Beseitigung dieser Erschwerung durch den Bau eines Basistunnels durch den Hauenstein mit nur 10% Steigung herbeigeführt werden kann.

Zurzeit beträgt die Steigung der Nordrampe von Sissach bis Läufelingen auf eine Länge von 10 km 21 und 22% und das Gefäll auf der Südrampe vom Tunneleingang bei Läufelingen bis zur Aarebrücke bei Olten auf eine Länge von 6,2 km 26%. Dagegen hat eine vorläufig generelle Projektierung ergeben, dass ohne allzugrossen Schwierigkeiten die bestehende Linie durch eine solche mit einer Steigung von nur 10% ersetzt werden kann. Zur Verwirklichung dieser Absicht stehen mehrfache Varianten zur Verfügung, die alle ohne Verlängerung der Linie, eher mit einer kleinen Kürzung, ausgeführt werden können; es fallen dabei Varianten in Betracht, welche im Homburgatal verbleiben, wie die jetzige Linie, und solche, welche über Gelterkinden führen. Es wäre uns unmöglich, ohne vorausgegangene eingehende Studien uns für eine der verschiedenen denkbaren Lösungen auszusprechen, und wir halten es daher nicht für richtig, heute die verschiedenen Möglichkeiten zu erörtern. Gerade mit Rücksicht auf die Ungewissheit der Tracéwahl wäre es auch verfrüht, heute schon über die künftigen Verhältnisse der alten Linie Vorschläge machen zu wollen. Die Frage, ob dieselbe ganz oder teilweise weiter zu betreiben wäre, in welcher Weise ein solcher Betrieb durchzuführen wäre usw., muss unpräjudiziert bleiben bis nach Abschluss der Detailstudien.

Die generellen Erhebungen haben ergeben, dass die Baukosten für Ausführung eines Basistunnels durch den Hauenstein bei den bisher untersuchten Varianten sich auf den Betrag von rund 20 Millionen belaufen werden. Die Differenzen zwischen den einzelnen Varianten sind nicht erheblich. Zu bemerken ist noch, dass die Steigung auf der offenen Linie höchstens zu 10% und im Tunnel selbst nur zu 1,5% auf der Nordseite und zu 7,5 bis 7,7% auf der Südseite angenommen ist. Die Tunnellänge wird 8½ bis 9½ km betragen.

Für die Bauausführung dürften besondere Schwierigkeiten nicht zu erwarten sein, da die geologischen Verhältnisse bei einer tiefen Tunnellage für den Bau eher günstiger sein werden. Da ferner die Überlagerung des Gebirges nur 400 bis 500 m betragen wird, ist anzunehmen, dass die Gesteinstemperatur voraussichtlich unter 25°C bleiben werde.

In der Voranschlagssumme von 20 Millionen sind alle Kosten inbegriffen, Baukosten im engen Sinn, Bauleitung und Bauzinse. Es wird somit die Ausführung des Basistunnels eine Belastung des Baukontos mit

20 Millionen zur Folge haben und eine jährliche Belastung der Gewinn- und Verlustrechnung für Verzinsung und Amortisation zu 4% mit 800 000 Fr. Diese Belastung ist aber nur eine scheinbare, wie die folgenden Ausführungen zeigen werden.

Die Ersetzung der Linie Sissach-Olten mit 26% Maximalsteigung durch eine solche mit 10% wird ganz wesentliche *Ersparnisse im Betriebe erzielen*.

In ausführlicher Berechnung wird im Berichte nachgewiesen, dass diese Ersparnisse für den *Expeditions- und Zugsdienst* 122 000 Fr., beim *Rollmaterial* 299 000 Fr. und im *Materialverbrauch* 329 000 Fr., im ganzen für diese drei Posten somit 750 000 Fr. betragen werden, welcher Betrag durch die günstigern Betriebsverhältnisse aus verschiedenen, im Berichte einzeln aufgeführten und näher begründeten Posten noch um 280 000 bis 330 000 Fr. erhöht würde, sodass schon für die nächsten Jahre die mittels eines Basistunnels zu erzielenden Ersparnisse auf über eine Million ansteigen, d. h. einem Kapital von 25 Mill. Fr. entsprechen würden, während die vorgenannten Baukosten eines Basistunnels bedeutend geringer sind.

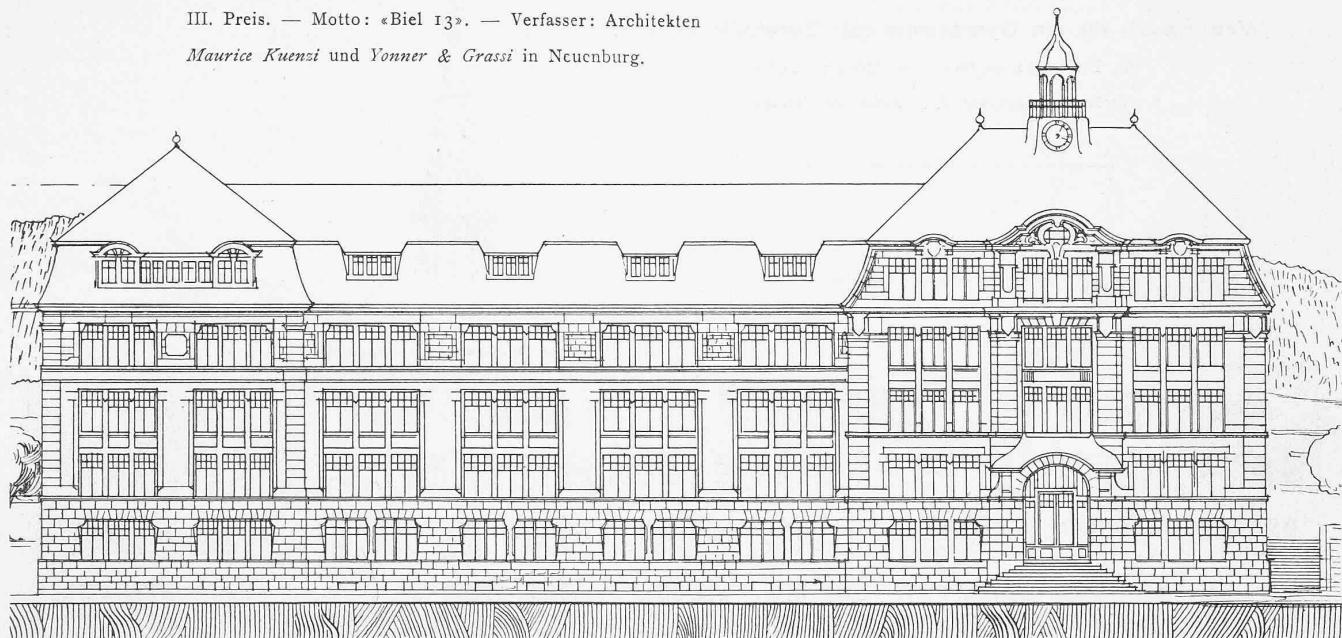
«Die Erstellung des Basistunnels empfiehlt sich also schon mit Rücksicht auf die Ersparnisse im Betriebe, welche sich damit gemäss obiger Berechnung erzielen lassen. Aber noch dringlicher sprechen für seine Anlage die verkehrspolitischen Momente, welche für den Verkehr und Betrieb der Bundesbahnen unbestreitbar von sehr grosser Bedeutung sind, wenn auch ihre finanzielle Tragweite sich nicht zahlenmässig ausrechnen lässt; wir bezeichnen als solche die namhafte Kürzung der Fahrzeiten der Linie Olten-Basel, die wichtige Verbesserungen des Fahrplanes ermöglichen und die Konkurrenzfähigkeit der Gotthardroute gegenüber ausländischen Konkurrenzrouten in bedeutendem Masse heben wird. Ferner wird ein Basistunnel zufolge der Fahrzeitenkürzung auch auf die Ausnutzung des Rollmaterials, die Einhaltung der Lieferfristen usw. einen günstigen Einfluss ausüben.

Die Ersetzung des bestehenden Hauensteintunnels durch einen Basistunnel ist somit mit Rücksicht auf den Kapitalaufwand durch die Ersparnisse beim Betrieb nicht nur gerechtfertigt, sondern geradezu geboten. Sie wird eine ganz bedeutende Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Hauensteinlinie und der Bundesbahnen überhaupt zur Folge haben. Die Hauen-

Wettbewerb für ein Gymnasium mit Turnhalle in Biel.

III. Preis. — Motto: «Biel 13». — Verfasser: Architekten

Maurice Kuensi und Yonner & Grassi in Neuenburg.



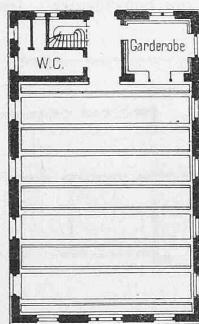
Geometrische Ansicht der Hauptfassade des Schulgebäudes. — Masstab 1:400.

(Zürich); Arthur Studer von Neuenburg; Paul Sturzenegger von Reute (Appenzell A.-Rh.); Hans Trippel von Chur (Graubünden); Werner Wüst von Willisau (Luzern); Ernst Zingg von Sitterdorf (Thurgau).

Das Diplom als Maschineningenieur an: Moritz ten Bosch, von 's-Gravenhage (Holland); Edmund Burkard von Mülhausen (Elsass); Joseph Cretin von Dijon (Frankreich); Walter Dietrich von Därligen (Bern); Edwin Doelly von Uttrwil (Thurgau); Abram Droz von Locle (Neuchâtel); Antoine Dumas von Bussigny (Waadt); Dumont Marcel von Luxemburg; Otto Eisler von Troppau (Oesterr.-Schlesien); Emanuel Eustriatou von

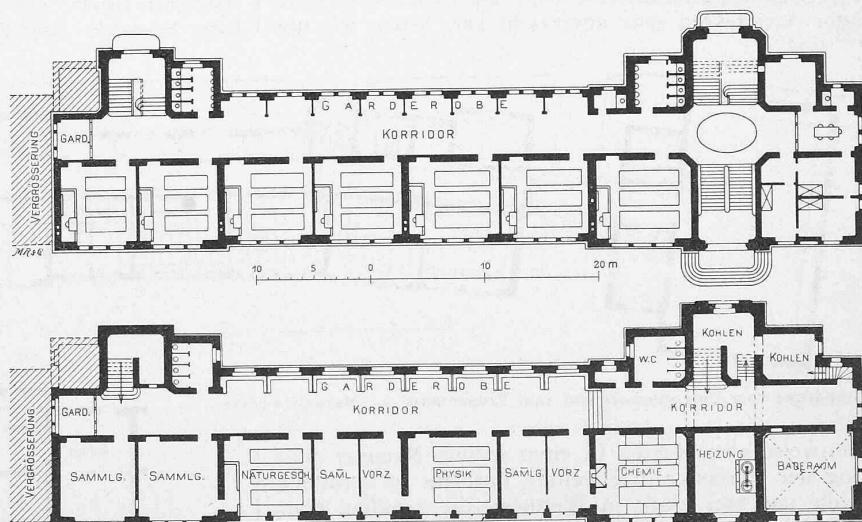
Remy von Bulle (Freiburg); Kornel Riesz von Budapest (Ungarn); Aron Romanowsky von Lida (Russland); François Schild von Saint-Ouen (Frankreich); Walter Schmid von St. Gallen; August v. Schulthess-Rechberg von Zürich; Theodor Emil Thomsen von Skanderborg (Dänemark); Fritz Tobler von Trogen (Appenzell A.-Rh.); Walter Trüb von Zürich; Karl Turnwald von Podersam (Böhmen); Georg Wagner von Colmar (Elsass); Stamos Zographakis von Syra (Griechenland); Willy Zöly von Mexiko (Amerika).

Das Diplom als Forstwirt an: Frank Aubert von St. Georges (Waadt); Ernst Bovet von Fleurier (Neuenburg); Anton Cadotis von Savognino



Masstab 1:600.

Grundriss vom Untergeschoss und Erdgeschoss des Hauptgebäudes sowie vom Erdgeschoss der Turnhalle.



Athen (Griechenland); Eduard Fankhauser von Trub (Bern); Bernhard Gales von Wellenstein (Luxemburg); Max Grubenmann von Zürich; Maurice Guillebeau von Murten (Freiburg); Ernst Gysel von Wilchingen (Schaffhausen); Max Helfenstein von Luzern; André Jaquet von St. Imier (Bern); Daniel Jenny von Ennenda (Glarus); Karl Imfeld von Sarnen (Obwalden); Ernst Juillard von Tramelan (Bern); Hans Keller von Hüttwilen (Thurgau); Eduard Kistler von Aarberg (Bern); Norman Anderson Lamb von West Hartlepool (England); Rudolf Landolt von Neuveville (Bern); Elie Lecoultr von Neuenburg; Cesare F. Liuzzi von Mailand (Italien); Moritz Lorenz von Maffersdorf (Böhmen); Gerard Johan Ligt von Hilversum (Holland); Frederico de Marcos von Monte-Môr (Brasilien); Robert Naville von Genf; Emil Payot von Corcelles (Waadt); Karl Robert von Pfaler von Helsingfors (Finnland); August Pictet von Genf; Armand Rauber von Brunnstätt (Elsass); Alfred Hermann Reeve von Burton on Trent (England); Xavier

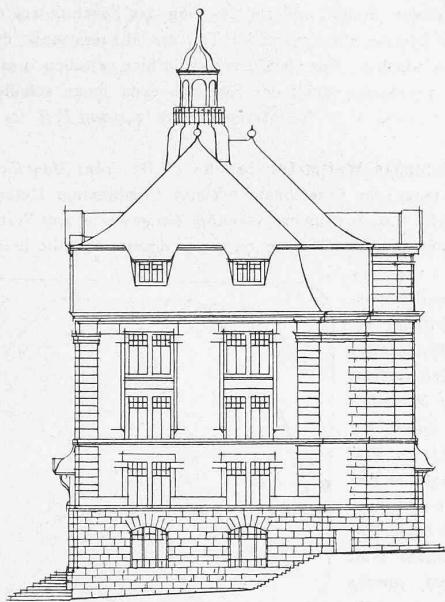
(Graubünden); Karl Henggeler von Unterägeri (Zug); Adolf von Orelli von Zürich.

Das Diplom als Landwirt an: Joseph Borer von Erschwil (Solothurn); Max Chappuis von Rivaz (Waadt); Arnold Hottinger von Wädenswil (Zürich); Richard Kürsteiner von St. Gallen; Alfred Leemann von Zürich; Adolf Locher von St. Gallen; Arthur Schneitter von Spiez (Bern); Anton Wigger von Flühli (Luzern); Henri Wuilloud von Collombey (Wallis); Ernst Würmli von Bichelsee (Thurgau).

Das Diplom als Fachlehrer in mathem.-physikal. Richtung an: Marie Orsetti von Warschau (Russ.-Polen); Hermann Schüepp von Eschlikon (Thurgau); Arnold Streit von Kirchdorf (Bern).

Das Diplom als Fachlehrer in naturw. Richtung an: Robert Beder von Zürich; Eduard Bloesch von Möriken (Bern); Adolf Böhi von Schönholzersweilen (Thurgau); Adolf Brutschy von Rheinfelden (Aargau); Emil

III. Preis. — Motto: «Biel 13». — Verfasser: Architekten Maurice Kuenzi und Yonner & Grassi in Neuenburg.



Seitenansicht des Hauptgebäudes. — Masstab 1:400.

Gutzwiller von Therwil (Baselland); Eugen Hess von St. Gallen; Alfred Liebmann von Zürich.

Wie wir erfahren hat der Schulrat zugleich, in Anerkennung ihrer vorzüglichen Diplomarbeiten auf Antrag der betreffenden Abteilungskonferenzen aus der *Kern-Stiftung* je eine *Prämie* von 400 Fr. nebst der *silbernen Medaille* des eidgenössischen Polytechnikums zuerkannt an:

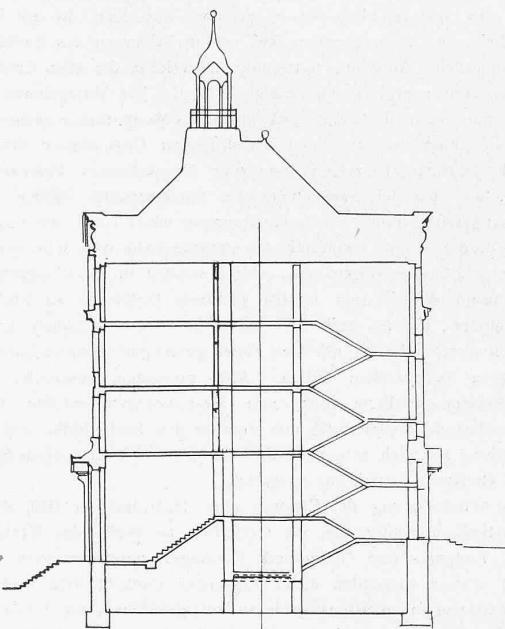
Theodor Nager von Luzern, dipl. Architekt, und

Hermann Schüepp von Eschlikon (Thurgau), dipl. Fachlehrer in mathematisch-physikalischer Richtung.

Ein Waldfriedhof in München. Die Stadtgemeinde München hat die Vorschläge Grässels für einen Waldfriedhof daselbst mit wenigen un wesentlichen Änderungen angenommen. Die Vorschriften für die Anlage und Ausgestaltung dieses Waldfriedhofs sind hauptsächlich auf folgenden Gedankengang aufgebaut: «Die Stadtgemeinde trägt selbst schon durch geringere Ausnutzung und durch die Anlage der Gräberfelder wie der Gräber dem Waldcharakter Rechnung. Der schöne Eindruck der freien Natur des Waldes soll durch die auf den Grabsätzen zu errichtenden Denkmäler nicht gestört werden. Der Boden der Gräberfelder soll möglichst ungeteilt erhalten bleiben, Abgrenzungen der Grabsätzen erfolgen nur durch Anpflanzungen. Die Grabdenkmäler sollen keine zu grossen Höhen erhalten und in ihrer Wirkung sich nicht gegenseitig beeinträchtigen, sie sollen daher in den allgemeinen Gräberfeldern nach ihrer Grösse und nach dem Material der Herstellung geordnet und gruppiert werden. Auch die Materialien aus denen Grabdenkmäler hergestellt werden und die Formen der Grabhügel sollen dem Waldcharakter angepasst sein. Es sollen auch die Holzschnitzer, die Schmiede, Schlosser und Bronzegießer ermuntert werden, sich wieder wie in früheren Zeiten ebenfalls mit der Herstellung von Grabdenkmälern zu befassen».

Die Ueberwachung aller für den Waldfriedhof erlassenen Vorschriften erfolgt durch eine vom Stadtmagistrat aufgestellte Kommission, die auch über die Genehmigung der Grabdenkmäler entscheidet. Der Kommission gehören ausser den Vertretern der Stadtgemeinde auch Künstler und Gewerbetreibende an.

Die als Anhang gedachten Richtpunkte für die Erzielung entsprechenden Grabschmuckes im Waldfriedhof lauten: «a. Der Wert eines Denkmals liegt nicht in dessen hohen Kosten, sondern im harmonischen Zusammenwirken mit der Umgebung. — b. Für den Waldfriedhof geeignete Materialien zu Steindenkmälern sind: Tuffstein, Nagelfluh, Muschelkalk, Granit, körniger

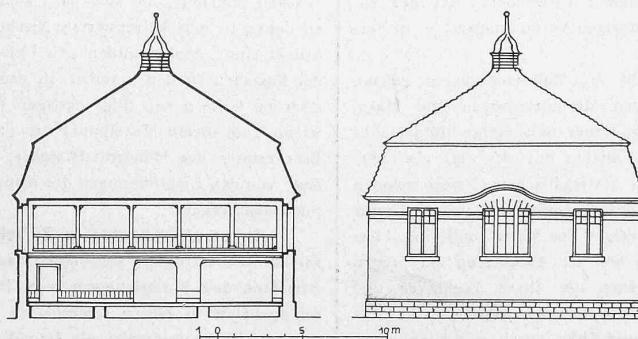


Querschnitt durch das Hauptgebäude. — Masstab 1:400.

Kalkstein. — c. Weitere geeignete Materialien zu Grabdenkmälern sind farbig gehaltenes Schmiedeisen, bemaltes Eichen- oder Lärchenholz, und Bronzeguss in Verwendung mit Stein. — d. Durch farbige Behandlung und Vergoldung lassen sich hohe künstlerische Wirkungen erreichen. — e. Die Grabstein-Inschriften sollen als dekorative Beigabe wirken, daher gut verteilt und nicht in grellen oder schwarzen Farben gefasst sein. Druck- und Sandgebläse-Inschriften sind unzulässig. — f. Es ist darauf zu sehen, dass innerhalb der einzelnen Gräberfelder kein allzu grosser Wechsel der Grabmalformen stattfindet. Schon Ordnung ist Schönheit. Gruppenweise und je nach ihrer Lage sollen die Gräber eine künstlerische Einheit bilden und gegenseitig auf einander Rücksicht nehmen. Durch die Einzelformen kann der Individualität vollständig Rechnung getragen werden. — g. Für geeig-

nete Begrünung des Grabs eignen sich insbesondere die verschiedenen Moosarten, Farren, Epheu, Buchs, Wachholder, Ranken von wildem Wein und allerlei Waldblumen. Zierformen von Blumen sind ausgeschlossen».

Diese zielbewussten Bestrebungen Grässels und der Stadt München, einem bisher zu sehr der Industrialisierung verfallen gewesenen Kulturgebiet Natürlichkeit, Gemüt und Schönheit zurückzugeben, verdienen Anerkennung und weitgehendste Beachtung auch bei uns in der Schweiz, wo Friedhofanlagen und Grabmal-



Ansicht und Querschnitt der Turnhalle. — Masstab 1:400.

kunst noch vielfach allzu wenig von solch modernen Gedanken beeinflusst sind.

Marmorierungs-, Fassungs- und Vergoldungs-Arbeiten bei der Restaurierung alter Kunstdenkmäler. Das Generalkonservatorium der Kunstdenkmale und Altertümer Bayerns hat an die Verwaltungen der städtischen Gewerbeschulen ein Schreiben gerichtet, dessen nachstehend auszugsweise wiedergegebener Inhalt gewiss auch manchen unserer Fachgenossen, dem ähnlichen Arbeiten begegnen, interessieren wird. Das Schreiben hat folgenden Inhalt: «Bei dem dem Generalkonservatorium zur Begutachtung zustehenden Restaurierungsarbeiten in den ältern Kirchen und Profangebäuden wird stets die unangenehme Wahrnehmung gemacht, dass bei den Restaurierungsvornahmen die Marmorierungs-, Fassungs- und Vergoldungsarbeiten technisch und stilistisch nicht, wie es sein soll, in der ursprünglichen Art wiederholt werden. Auf Beanstandung erhält man meist zur Antwort: „Uns ist es in der Lehre und in den Fachschulen nicht anders gelehrt worden.“ Deshalb, so fährt das Schreiben des Generalkonservatoriums fort, „erlauben wir uns, im Interesse einer sachge-