

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 87/88 (1926)
Heft: 8

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: 03.04.2026

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

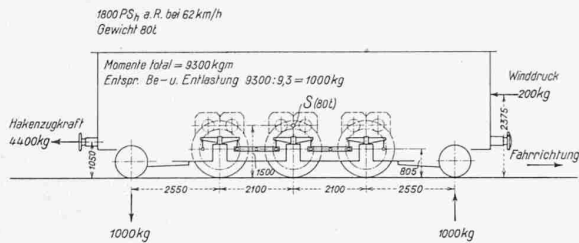


Abb. 10. Berechnung der Achsdrücke für eine Lokomotive der Serie 1021 der Schweizerischen Bundesbahnen.

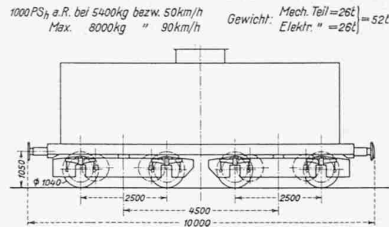


Abb. 12. Beispiel einer Einphasen-Lokomotive von 1000 PS Einstundenleistung, ausgerüstet mit Motoren mit „Tram“-Aufhängung.

ungefähr $100 \cdot \frac{4000}{4500} \left| \frac{4500}{4500} \right| = 90$ bis 100 km/h angewendet werden können, ohne dass deshalb Geleise und Lokomotive grössere vertikale Schläge aufzunehmen hätten als bei der Dampflokomotive. Nun ist allerdings die Schwerpunktlage bei einer Dampflokomotive infolge des hochgelagerten Kessels sehr hoch, was auf die Fahrt in Geleisekrümmungen von günstigem Einfluss ist. Bei der elektrischen Lokomotive mit Tramtrieb liegt er indessen sehr tief und wirkt sich daher in Krümmungen ungünstig aus und muss bei Ausnutzung der maximal zulässigen Geschwindigkeit für Tramtrieb in Rechnung gesetzt werden. Eine Bahn mit wenig bzw. grossen Krümmungen wird diesbezüglich bei etwa 500 PS Einstundenleistung und gefedertem Getriebe auf die Grenze von etwa 90 bis 100 km/h gehen dürfen; eine solche, die mit mehr oder weniger Krümmungen zu rechnen hat, muss mit einer entsprechend reduzierten Maximalgeschwindigkeit rechnen.¹⁾

Ist die Einstundenleistung der Motoren kleiner als 500 PS, so sind die Verhältnisse natürlich günstiger. Bei 250 bis 300 PS beispielsweise und 1040 mm Räderdurchmesser hat man je nach Strom und Spannung ungefähr folgende Verhältnisse: Motor ohne Zahnräder rund 2500 bis 3000 kg. Dynamisch unabgefedertes Gewicht bei gefedertem Zahngetriebe und Aufhängung im Momentanzentrum etwa $33\% = 1000$ kg, Triebbradsatz und übrige unabgefederte Teile 1800 kg, gesamtes unabgefedertes Gewicht demzufolge 2800 kg.

Im Vergleich zur Schnellzug-Dampflokomotive bewegt man sich diesbezüglich also bereits in günstigeren Verhältnissen. Man kann somit wohl sagen, dass eine Lokomotive mit Tramtrieb und gefedertem Getriebe für rund 250 bis 300 PS Einstundenleistung pro Achse bezüglich Geleisebeanspruchung in vertikaler und horizontaler Richtung nicht ungünstiger dasteht als eine Schnellzugs-Dampflokomotive, was so viel heissen will, dass die Höchstgeschwindigkeiten von 100 km/h auch von Lokomotiven mit Tramtrieb von ungefähr 250 bis 300 PS Einstundenleistung beherrscht werden können. Hat man sich einmal mit diesem Gedanken vertraut gemacht, so steht dem Trambetrieb ein fast unbegrenztes Gebiet der Anwendung offen.²⁾ Wir leben in einer Zeit allgemeiner Finanznot, wo es der grössten Anstrengungen und Einschränkungen aller Kreise bedarf, um den staatlichen und privaten Haushalt im Gleichgewicht zu halten. Es wird daher nicht unangebracht sein, mit obigen Ausführungen auf eine Möglichkeit künftiger Einsparungen hingewiesen zu haben.

¹⁾ Ist das Zahngetriebe ungefedert und ist der Motor wie üblich am Gehäuseumfang aufgehängt (also nicht im Momentanzentrum), so ist bei einer Zahnräderübersetzung von beispielsweise 1:4 das dynamisch unabgefederte Motorgewicht rund $50\% = 2500$ kg. Mit 2850 kg übriges unabgefedertes Gewicht ergibt sich also ein total unabgefedertes Gewicht von 5350 kg, und eine max. zulässige Geschwindigkeit von etwa 75 bis 85 km/h. Mit Rücksicht auf die Schonung von Zahngetriebe und Motor wird man diese Geschwindigkeit noch erheblich reduzieren müssen.

²⁾ Bei starrem Getriebe und üblicher Aufhängung am Gehäuseumfang ist bei beispielsweise $\bar{u} = 5$ das total unabgefederte Gewicht ungefähr 3500 kg, und demzufolge die max. zulässige Geschwindigkeit hinsichtlich der Geleisebeanspruchung etwa 115 bis 130 km/h. Mit Rücksicht auf die Schonung von Zahngetriebe und Motor wird man diese Geschwindigkeit noch erheblich reduzieren müssen.

Als ein interessantes Anwendungsbeispiel des Tram-Antriebes für Einphasenmotoren sei noch an die vor kurzem hier beschriebene Lokomotive der Sihltalbahn erinnert.¹⁾ Um ferner die Vielseitigkeit des Tram-Antriebes noch recht deutlich vor Augen zu führen, möge an Hand von Abb. 12 eine normale Anwendung davon kurz diskutiert werden.

Bei den ersichtlichen Abmessungen und der Verwendung von Einphasenstrom sind in das betreffende Fahrzeug für 90 km/h max. Geschwindigkeit rund 1000 PS einbaubar. Der Achsdruck hierbei ist sehr mässig und beträgt etwa 13 t. Infolge dieses mässigen Achsdruckes kann die Lokomotive auch auf Nebenlinien übergehen, ohne dass Oberbau und Brücken verstärkt werden müssten. Sie würde sich bei allenfalls noch veränderter Zahnradübersetzung ebenso gut für Rangierdienst als für Tramdienst eignen und wäre auch eine wertvolle Ergänzung von Motorwagen, gegenüber denen die kompletten Drehgestelle und die übrigen Ausrüstungsteile auswechselbar gemacht werden könnten. Zwei solcher Lokomotiven in Vielfachsteuerung betrieben ergäben die bereits ansehnliche und grossen Ansprüchen genügende Einstundenleistung von 2000 PS bei dem mässigen Gewicht von etwa 104 Tonnen und entsprechend niedrigem Achsdruck. Diese wenigen Andeutungen im Zusammenhang mit den vorgängigen Ausführungen mögen erkennen lassen, welche Entwicklung und Verwendungsmöglichkeiten dem Tram-Antrieb innewohnen. Das alte Traktionspostulat erhöhter Zugsfrequenz bei elektrischem Betrieb dürfte mit dessen vielseitigen Verwendung am ehesten der Verwirklichung zugeführt werden können.

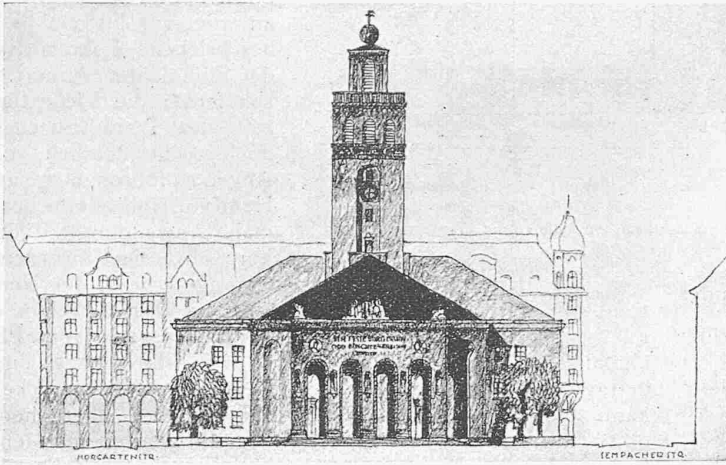
Wettbewerb für eine Evangelisch-Reformierte Kirche mit Kirchgemeindehaus in Luzern.

(Schluss von Seite 84.)

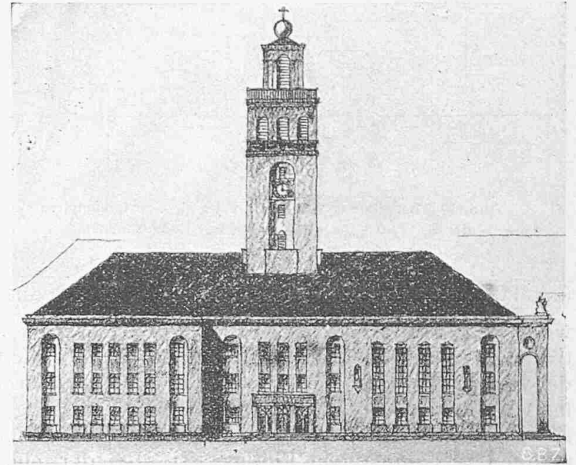
Projekt Nr. 20 „Einkehr“ [Seiten 104 und 105]. Der Entwurf verbindet Kirchenraum, wie alle übrigen der Gemeinde dienenden Räume in architektonisch konsequenter Weise zu einer unlösbaren Einheit, indem er den Korridor, an dem die kleinen Räume aufgereiht sind, kreuzgangartig um einen offenen Hof lagert und den Hauptzugang zur Kirche durch eben diesen Hofgang hindurchführt. In bester Weise sind ihm auch die grossen Treppen eingefügt, die zu dem im ersten Stock liegenden Gemeindesaal führen. Sinngemäss liegen Pfarr- und Sigristenwohnung in den schmälern Seitentrakten beidseitig des Hofes. Auch die Zugänge der Kirchenemporen sind in diesen Umgang eingebaut, sodass dieser zu einem lebendigen Glied des Ganzen wird. Die schöne Gliederung und Anordnung der Räume steht indessen in einem gewissen Widerspruch zu der ungleichartigen Benützung derselben. Aus diesem Widerspruch werden sich bei der Benützung Unzuträglichkeiten ergeben, sodass man sehr im Zweifel sein kann, ob die hier erreichte engste Verbindung von Kirchenbau und Gemeindehaus dem Wesen der Aufgabe gerecht wird. — Der Kirchenraum ist vollständig stützenfrei durchgeführt in guten Verhältnissen. Die gewählte Anordnung bedingt indessen eine sehr grosse Höhenentwicklung. Auch ist die Anordnung von tiefen seitlichen Bankreihen nicht erwünscht. Sehr bestimmt legt sich der Bau, die volle Breite des Grundstückes ausnützend, an die Murbacherstrasse; damit wird er in bester Weise selbständig gemacht und gegen die wenig erfreuliche Umgebung abgesetzt. Der kulissenhausartige, im Hintergrund auftauchende Lichtgaden der Kirche ist nicht besonders erfreulich. Auch ist der Einbau des Turmes in den Gebäudekörper in der vorgeschlagenen Fassung unannehmbar. Die Turmendigung, wie auch die übrige formale Behandlung des Projektes ist wirkungssicher, aber nicht frei von einer gewissen Derbheit. — Kubatur 34 158 m³.

¹⁾ Vergl. S. 37 dieses Bandes (16. Januar 1926).

WETTBEWERB FÜR EINE EVANGELISCH-REFORMIERTE KIRCHE MIT KIRCHGEMEINDEHAUS IN LUZERN.
5. Rang, Entwurf Nr. 16 „Vorhof“ (Ankauf zu 1000 Fr.). — Verfasser: Arch. A. Berger in Luzern.

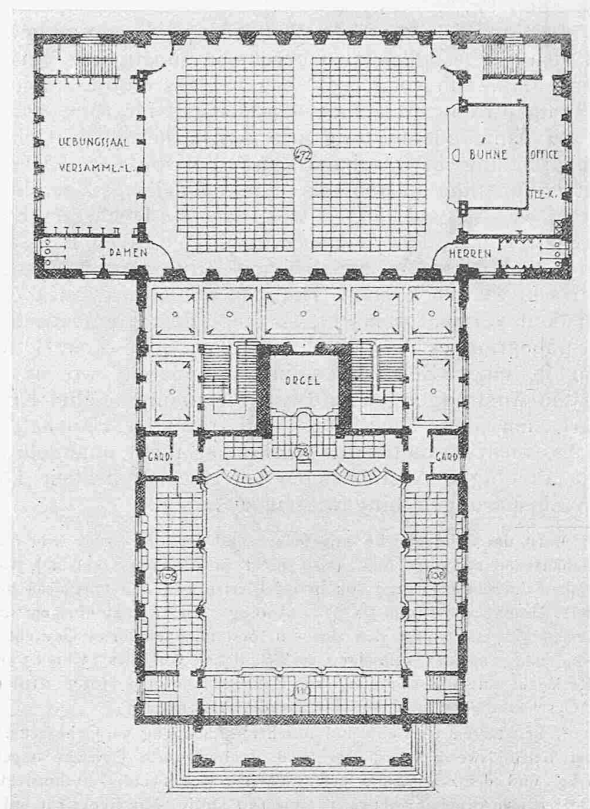
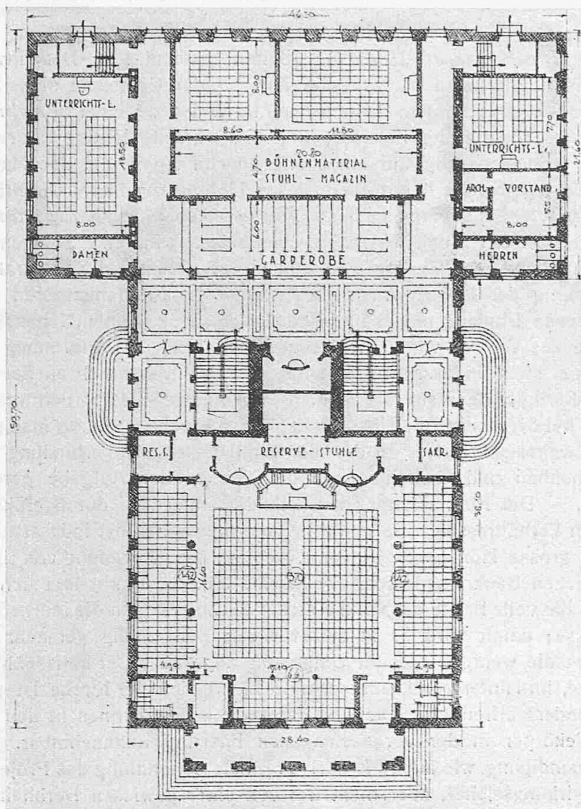
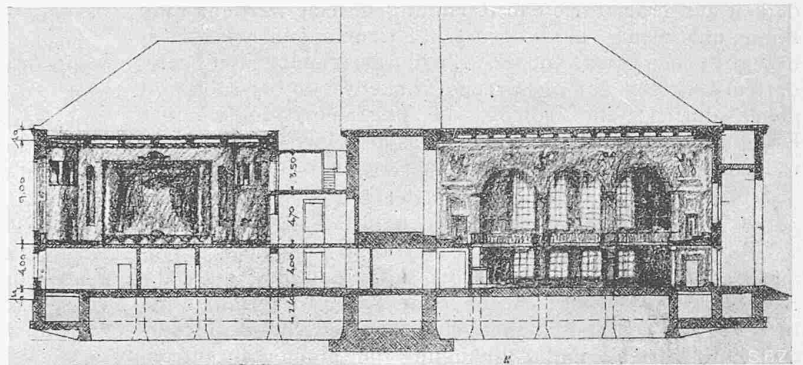


Nordwestfront der Kirche gegen den „Englischen Garten“. — Masstab 1 : 800.



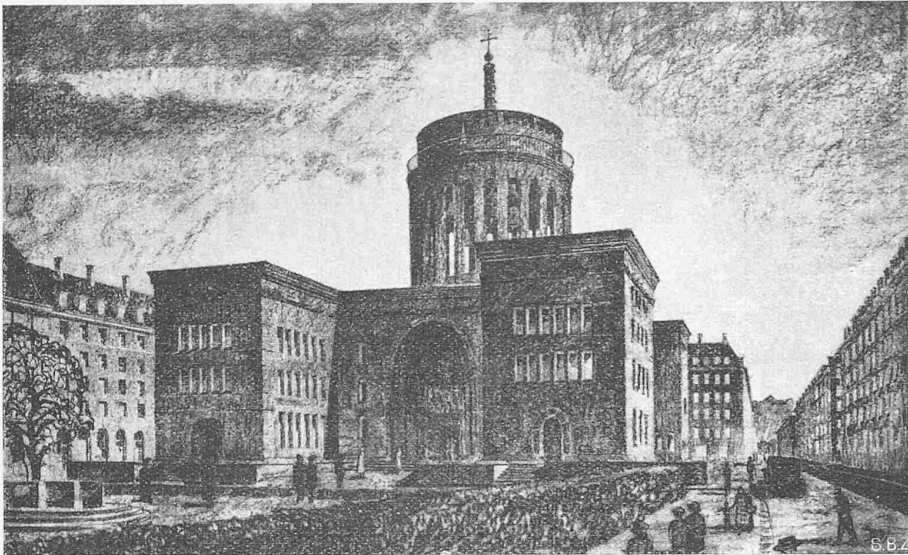
Nordostansicht von Saalbau und Kirche. — Masstab 1 : 800.

Projekt Nr. 16 „Vorhof“ [Seite 102]. Die starke Zusammendrängung der Baumasse im Grundriss sowohl wie im Aufriss, indem *eine* Hauptgesimshöhe durchgeführt und auch das Fassadenschema gleichmässig am ganzen Baukörper fortgesetzt wird, erzeugen eine grosse Kraft und einen starken Eindruck. Ungünstig wird dieses einmal gewählte System beeinflusst durch die Querstellung des Gemeindesaal-Annexes. Auch der Vorbau am Haupteingang bedeutet keine eigentliche Steigerung des Fassadenmotives. — Der Kirchenraum mit seinen relativ geringen Emporentiefen erscheint brauchbar und einer schönen Entwicklung zugänglich. Besonders schön ist der Gemeindesaal in seiner räumlichen Anordnung und in der angedeuteten Durchbildung. Die Innenräume des



Grundrisse vom Erdgeschoss und vom Obergeschoss, sowie Längsschnitt durch Saalbau und Kirche. — Masstab 1 : 600.

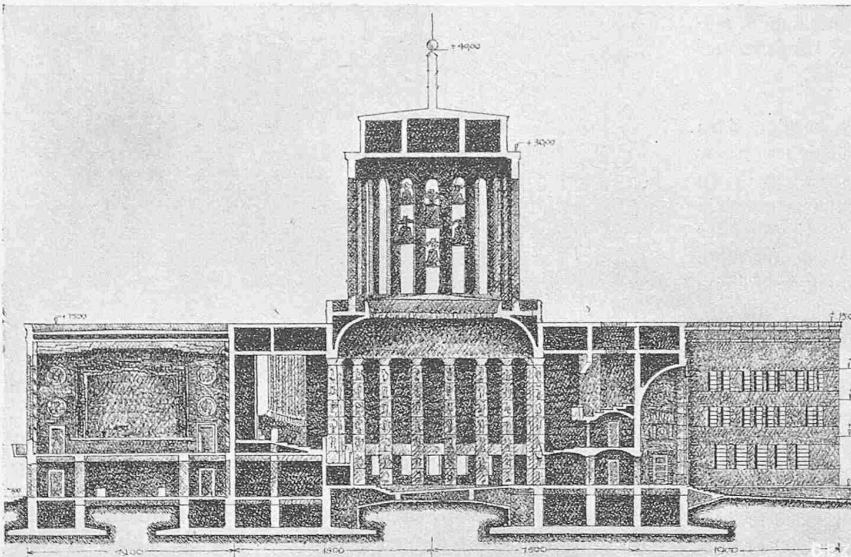
WETTBEWERB FÜR EINE REFORM. KIRCHE MIT KIRCHGEMEINDEHAUS LUZERN.
6. Rang, Entwurf Nr. 18 „Ein' feste Burg“ (Ankauf zu 1000 Fr.). — Verfasser: Arch. Armin Meili, Luzern.



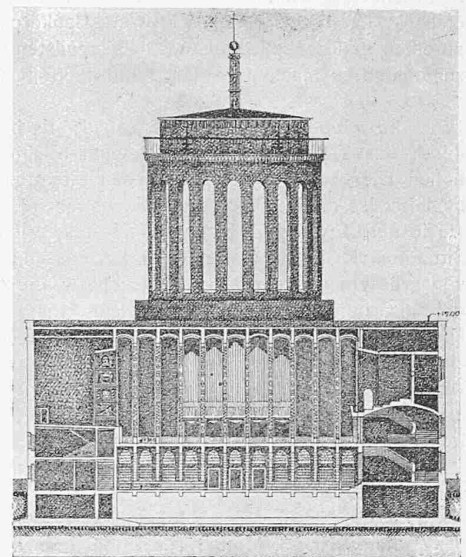
Nordwestansicht der Kirche, gegen den „Englischen Garten“.

Gemeindehauses gruppieren sich in brauchbarer, jedoch nicht gerade feinfühler Weise im Erdgeschoss des Gemeindehausflügels. Die stark ausgesprochenen Seiteneingänge, die zugleich der Kirche und dem Gemeindehaus dienen, sind günstig plaziert, aber nicht besonders schön mit der Vorhalle verbunden. Die im Ganzen geschickte und von Erfahrungen zeugende Behandlung des Projektes steht in einem gewissen Gegensatz zu der Derbheit, mit der einige Einzelheiten behandelt sind. So ist die Art und Weise wie der Turm aus dem Gebäude herauswächst, geradezu unbeeindruckend. — Die Kubatur beträgt 29 178 m³.

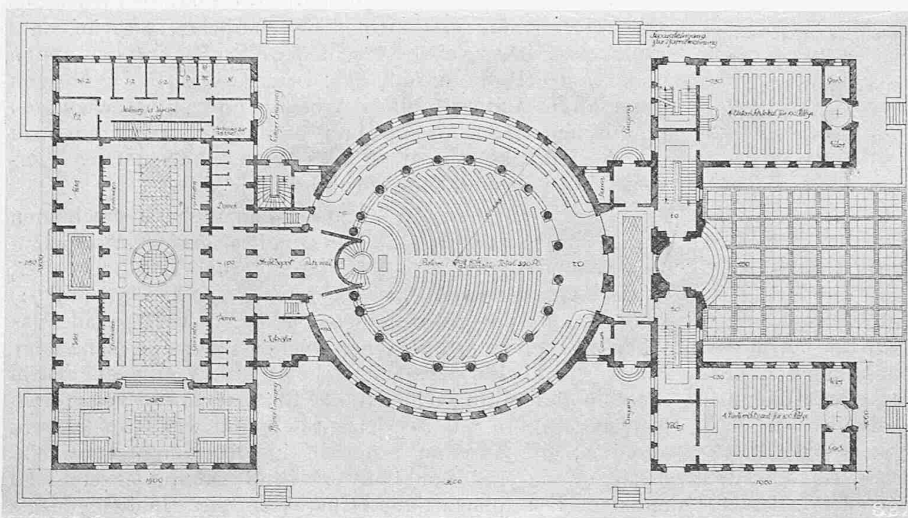
Projekt Nr. 18 „Ein' feste Burg“ [Seite 103]. Der Gebäudekomplex setzt sich aus drei scharf und bestimmt einander abgesetzten Bauteilen zusammen, die bewusst auf eine Höhe gebracht und in sehr charakteristischer Weise überhöht und dominiert werden durch einen originellen turmartigen Aufbau, der als Glockenhaus dient. — Der Kirchenraum ist in allen seinen Teilen, Zugang, Predigt-



Querschnitt durch den Saalbau und Längsschnitt durch die Kirche. — Masstab 1 : 600.

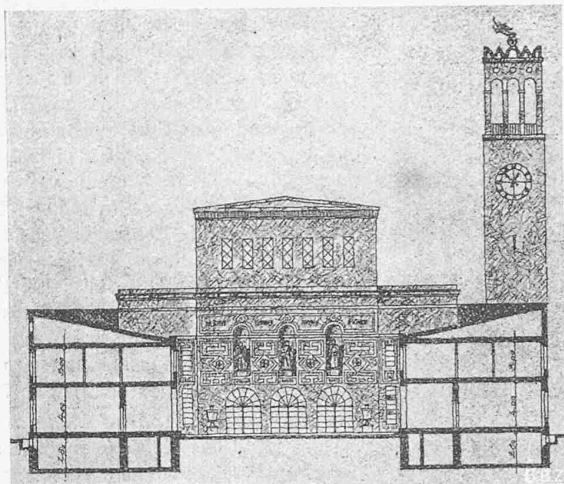


Längsschnitt durch den Saalbau. — 1 : 600.



Grundriss vom Erdgeschoss. — Masstab 1 : 600.

raum, in seiner räumlichen Ausbildung wie in seiner Anordnung ausserordentlich sicher und geschmackvoll durchgeführt. Es handelt sich um ein wirklich protestantisches Gotteshaus, in frischer, durchaus nicht historisch belasteter, aber auch nicht willkürlich formaler Behandlung. Ebenso wie der Kirchenbau ist der Saalbau in allen seinen Teilen wohl überlegt und sicher und geschmackvoll vorgetragen. Der dem Haupteingang vorgelagerte Bau ist entsprechend den hier unterzubringenden kleinern Räumen in kleinere Trakte aufgeteilt. — Hier zeigt sich nun eine Schwäche des Projektes: Die Zerklüftung dieses Flügels gegen den Englischen Garten zu hat, wie die Perspektive deutlich zeigt, ein wenig erfreuliches und theaternüchternes Resultat. Die ohnehin schon stark bewegte Silhouette des Ganzen wird an entscheidender Stelle nochmals auf-



7. Rang, Entwurf Nr. 20. — Querschnitt und Grundriss 1 : 600.

gerissen; die grosse Nische, die den Eingang bezeichnet, verstärkt diesen Eindruck in ungünstiger Weise. So werden die in diesem Projekt niedergelegten hohen künstlerischen Qualitäten, wie die praktische und geschmackvolle Anordnung im einzelnen durch die Behandlung der Eingangspartien wieder aufgehoben. Diese Schwäche liegt wohl im Aufbau des ganzen Projektes begründet. Es erscheint unmöglich, drei geschlossene Baukörper hintereinander aufzureihen und den mittlern und bedeutendsten von der Längsaxe her zugänglich zu machen. — Der Kubus beträgt 38 347 m³.

*

Zusammenfassend ist zu sagen: Es hat sich gezeigt, dass durch das Tiefhalten der Gebäudemasse eine Loslösung von der hohen Umgebung in der gegebenen Situation von bestem Erfolg begleitet ist. Alle Projekte mit hochstrebenden Baumassen, sowie sie in der Längsrichtung angeordnet sind, erliegen der Ungunst der Situation. Es hat sich ferner gezeigt, dass die Auflösung in Trakte von grössern und geringern Tiefen, bezw. die Zerteilung der Räume in zwei Gruppen, die Lösung der Aufgabe ausserordentlich erleichtert. Die a priori so erwünschte Zusammenfassung der Räume zu einem einheitlichen Block, wie sie von einer grössern Zahl von Bewerbern versucht worden ist, bringt offensichtlich sehr grosse Schwierigkeiten mit sich. Dies scheint uns aus dem Resultat des Wettbewerbs deutlich hervorzugehen.

Die Verteilung der verfügbaren Preissumme wird wie folgt vorgesehen:

- | | |
|---|----------------|
| 1. Rang, Nr. 10, Motto: Räumlich | Preis 3500 Fr. |
| 2. Rang, Nr. 3, Motto: Turm und Strasse | Preis 3000 Fr. |
| 3. Rang, Nr. 2, Motto: Einheit | Preis 2000 Fr. |
| 4. Rang, Nr. 4, Motto: Der breite Turm | Preis 1500 Fr. |

Zum Ankauf für je 1000 Fr. werden empfohlen die Projekte 16, 18 und 20.

Die Eröffnung der Couverts durch den Präsidenten des Preisgerichtes ergab folgende Verfasser:

- I. Preis, Nr. 10: Franz Schüpbach, Architekt, Luzern;
- II. Preis, Nr. 3: Moser & Kopp, Arch., Zürich und Luzern;
- III. Preis, Nr. 2: Jos. Schütz, Architekt, Zürich;
- IV. Preis, Nr. 4: Gebr. Pfister, Arch. B. S. A., Zürich.

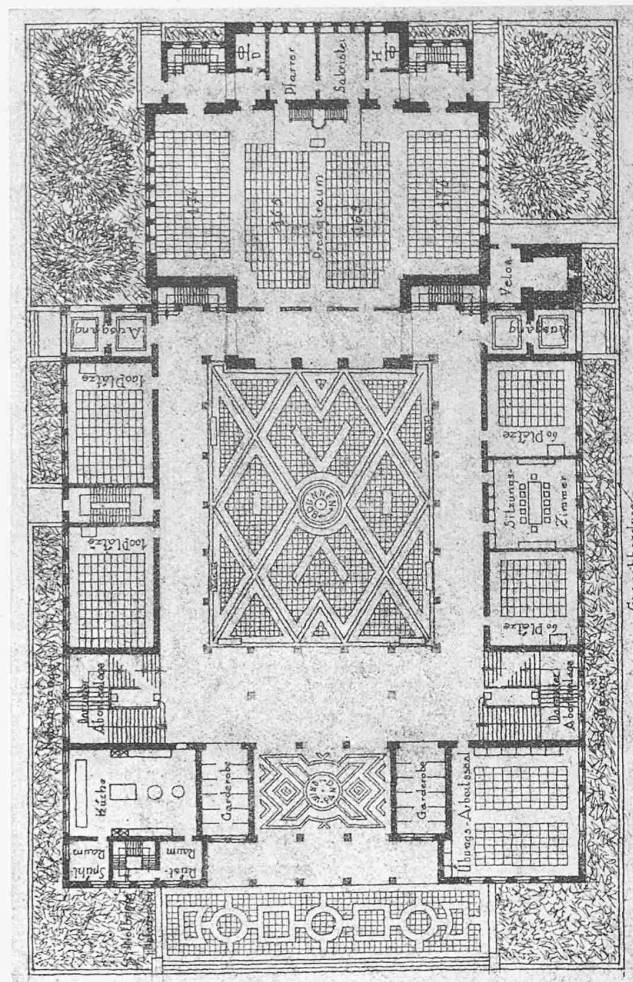
Luzern, den 8. Dezember 1925.

Das Preisgericht:

Dr. Hans Boller, M. Locher, Pfr.,
die Architekten: Prof. Hans Bernoulli, H. Herter, A. Ramseyer.

An diesen Wettbewerb seien einige Betrachtungen über Kirchenbau im allgemeinen und Luzern im besondern geknüpft, die nicht als apodiktische Behauptungen gelten, sondern bloss zum eigenen Nachdenken anregen sollen.

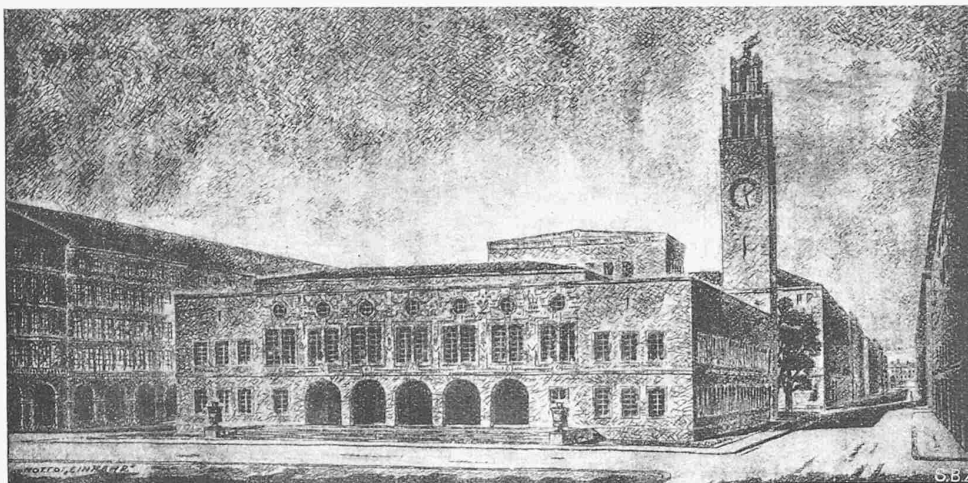
Die vorliegende Situation ist die misslichste, die sich für eine Kirche überhaupt denken lässt: ein rechteckiger Bauplatz, von vier Strassen umschrieben, deren Aussenseiten von hohen, ungleichartigen Miethäusern in zum Teil ziemlich anspruchsvollen Formen bebaut sind. Auf der einen Schmalseite gegen den Bahnhof zu liegt ein unbebauter



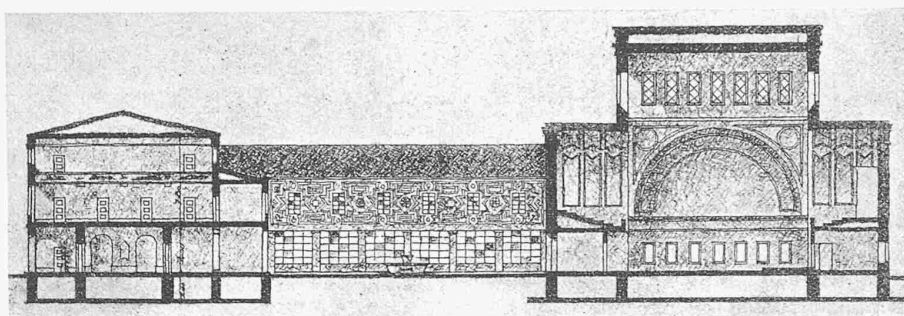
Block, der als Grünanlage dient, womit für die neue Kirche die einzige positive Beziehung festgelegt wird. Im übrigen hängt alles in der Luft, oder besser gesagt: im luftleeren Raum, denn die Miethäuser schaffen keinerlei „Milieu“, keinerlei Landschafts- oder Stadtbild, das durch die Kirche gesteigert, oder überhaupt nur in irgend eine noch so äusserliche architektonische Beziehung zu ihr gebracht werden könnte. Es ist also diesmal nicht die Schuld des Architekten, dass keines der eingelaufenen Projekte überzeugend wirkt, oder vielmehr alle ungefähr gleich überzeugend, sobald sie nur den Gebrauchsanforderungen entsprechen. Wo gar keine mögliche städtebauliche Aufgabe vorliegt, gibt es eben nichts zu lösen, und so erklärt sich jedenfalls auch die auf den ersten Blick befremdliche Tatsache, dass das Preisgericht zwei so verschiedene Projekte in den ersten und zweiten Rang gestellt hat; beide wie auch die übrigen prämierten sind sorgfältige Arbeiten und entsprechen den praktischen Bedürfnissen, und das ist alles, worauf man hier abstellen konnte, denn alles Weitere war notwendigerweise Willkür und Kunstgewerbe.

Betrachtet man den Situationsplan allein, so erscheinen die Lösungen nach Typus I der vom Preisgericht zusammengestellten Gruppen, also freie Gruppierung der Baukörper, in der Art des zweitprämierten (vergl. Seiten 70 und 71) städtebaulich am grosszügigsten gedacht, weil gerade das Offene, Fragmentarische einer solchen Baugruppe eine enge Bindung mit der Umgebung herstellt. Wenn der Turm nicht in der Mitte steht, ist der Beschauer von vornherein gezwungen, ihn mit der jenseitigen Platzwand zusammenzusehen; die Strassen scheinen in die Komposition einbezogen, sie sind zum Bauwerk in Beziehung gesetzt und nehmen fast platzartigen Charakter an. Im Gegensatz hierzu streichen sie an allen geschlossenen, blockhaften oder offenen, aber streng auf die eigene Mitte ausgerichteten

WETTBEWERB FÜR EINE REFORM. KIRCHE MIT KIRCHGEMEINDEHAUS IN LUZERN.
7. Rang, Nr. 20 „Einkehr“ (Ankauf zu 1000 Fr.). — Verfasser: Arch. Theiler & Helber, Luzern.



Nordwestansicht der Kirche, gegen den „Englischen Garten“.



Längsschnitt durch Saalbau und Kirche. — Masstab 1 : 600.

Baugruppen beziehungslos vorbei, man verliert also ästhetisch an Grundfläche. Im Fall nicht axialer Gruppierung kann der Turm auch von mehr Seiten aus sichtbar gemacht werden, und die Ueberlegenheit dieser Komposition wäre wohl zweifellos, wenn der Platz grösser und die umgebende Bebauung verhältnismässig niedrig wäre, sodass die Kirche nur schon als Masse dominieren und die Miethäuser zur „Umgebung“ stempeln könnte. Das ist nun leider nicht der Fall; stellt man sich nämlich nicht nur den Lageplan, sondern diese Umgebung im Aufriss (vergl. Seite 102 oben links) vor, so wird man daran verzweifeln, jemals eine räumliche Bindung zwischen Kirche und Umbauung zu Stande zu bringen, und so erscheint faute de mieux die axiale Komposition des I. Preises hier wirklich das Gegebene, gerade aus dem Grund, der sonst einen Einwand gegen sie zu bedeuten pflegt: weil sie die Baugruppe isoliert, und die unmögliche Umgebung gleichsam abstösst.

Verglichen mit der nicht zentrierten Gruppierung verliert man (ästhetisch) wie gesagt an Grundfläche, weil die Strassen nicht in die Komposition aufgenommen werden können, sondern vorbeistreichen; man verliert noch mehr, weil man mit kleinern Vorbauten erst selber eine Art „Umgebung“ oder Lebensraum für das Hauptgebäude schaffen muss; aber man erreicht auf diese Weise wenigstens im Kleinen räumliche Eindrücke und Massensteigerungen. Mit Recht betont das Preisgericht, dass gerade das erstprämierte Projekt hierin sehr geschickt ist. Wahrscheinlich in diesem Sinn gedacht ist auch der „breite Turm“ des Pfisterschen Projektes; auf den Abbildungen wirkt er unmotiviert, denkt man sich aber die Umgebung dazu, so erkennt man die Absicht, die Kirche den Dimensionen der Miethäuser anzunähern, und so mit ihnen, die den Hintergrund der Hauptansicht bilden, zu verbinden. Wenn das Preisgericht diesen Turm als „kulissenhaft“

bezeichnet, das Fehlen einer gewissen innern „Wahrheit“ an ihm rügt, so ist das ein berechtigter Einwand, der sich aber mehr oder weniger gegen alle Projekte in allen jenen Teilen erheben lässt, mit denen sie über das bloss Notwendige an Raum-Umhüllung hinausgehen, ein Einwand, der insofern kein Vorwurf ist, als nun einmal kein Mensch mehr ein lebendiges Verhältnis zum Kirchenbau hat; und so arrangiert eben jeder mit mehr oder weniger Geschick Kunstgewerblichkeiten und Anregungen aus allen Weltteilen — schon nur unter den hier abgebildeten Entwürfen spannen sich die Fäden von byzantinischen Kirchen des griechischen Archipels bis zum Stadthaus Stockholm — von denen die eine so gut ist wie die andere und keine zwingend. Ausdrücklich sei wiederholt: hierin liegt kein Vorwurf, man soll das Gute nehmen, wo man es findet; aber es ist symptomatisch, dass man es von so weither mühsam zusammensuchen muss, und dass es nicht aus der kirchlichen Aufgabe von selber wächst. Und wenn unter den Nicht-Prämierten einer seine Kirche als Fabrik drapiert und als Haupteffekt die barometerartigen neuholländischen Treppenhäuser-Fensterschlitze dekorativ

verwendet, die die dernière nouveauté der letzten Saison an der E. T. H. waren¹⁾, so wirkt das um nichts überzeugender. Denn das ist das Schmerzliche: wo Monumentalität angestrebt wurde, war es eine Monumentalität von aussen her, eine Notwehr-Geste gegen die Umgebung, in der die Kirche ertrinkt; man bläst ihren Kubus so lange auf, bis er gegen die Miethäuser aufkommt. Das führt aber nur zu Grossmannsucht und Theater-Pathos, denn wahre Monumentalität stammt aus innerer Grösse. Ueberaus typisch ist der angekaufte Entwurf Meili; derselbe Architekt, der die lebenswürdige Kirche Wolhusen gebaut hat, in der man die etwas kalte Pracht der Solothurner Kirche überwunden glaubte, fällt hier in eine Pathetik von geradezu assyrischen Dimensionen zurück, ganz offensichtlich verführt von der Umgebung, gegen die er aufkommen wollte.

Angesichts dieser Wettbewerbs-Ergebnisse wird wieder einmal erschreckend klar, dass höchstens noch ein gewisses Bedürfnis, aber kein Willen mehr zum Kirchenbau vorliegt, und dass es darum keinen Sinn hat, ein überliefertes Schema festzuhalten, das unter so ganz andern Voraussetzungen entstanden ist. Dieses Schema stammt aus dem Mittelalter, aus Zeiten also, in denen die Kirche als Baukörper hoch über alle Profanbauten ihrer Umgebung emporragte, und die Kirche als Institution ein kultureller und politischer Faktor ersten Ranges war. Das alles hat sich seither von Grund aus geändert, die Kirche ist nicht mehr Mittelpunkt des städtischen Lebens, um das sich alles andere scharrt, sie muss vielmehr mit dem nächstbesten Bauplatz vorlieb nehmen; die Bevölkerung der Stadt, oder schon des umgebenden Stadtviertels ist religiös nicht mehr homogen; es ist also leere Pose, wenn sich die Kirche trotzdem äusserlich an die Formen ihrer vergangenen Herrlichkeit klammert. Sie gewinnt dadurch nichts, dass sie sich

¹⁾ Vergl. die Diplomarbeiten in Bd. 86, S. 110/112 (29. Aug. 1925).

