

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 89/90 (1927)
Heft: 16

Artikel: Pompes funèbres
Autor: Meyer, Peter
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-41681>

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: 23.02.2026

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

beim Turmabbruch die Hubzeit und beim Hauptträgerabbruch die Abbrennzeit der Ausbaustücke. Der Abbruchkran war in Anbetracht der grossen Hubhöhe bei den Turmpfeilern elektrisch betrieben und mit Demag-Elektrozügen von 3 t Tragkraft ausgerüstet. Um an Hubzeit für die tiefer gelegenen Teile der Turmpfeiler zu gewinnen, wurden ab mittlerer Höhe zwei Elektrozüge hintereinander geschaltet, von denen der obere mit 3,6 m/min Hub bei doppelter Seileinziehung und der untere mit 7,2 m/min Hub bei einfach eingezogenem Seil arbeitete, wodurch für einen Hub durchschnittlich 10 Minuten Hubzeit erreicht wurden. Bei den Hauptträgern wurde unter der Bedingung grösster bahntransportfähiger Stücke jeweils die Abtrennung eines vollständigen Feldes durchgeführt. Für die Turmpfeiler war die Grösse der einzelnen Gussrahmen massgebend. Der Abbruch des Ueberbaus erfolgte mittels autogener Schneidbrenner „Original Messer“ mit zwei Heizdüsen und acht Sauerstoffdüsen bei den auftretenden Brennquerschnitten von 450 cm². Für die Wintermonate war zwischen Sauerstoffflasche und Reduzierventil als Einfrierschutzvorrichtung ein elektrischer Heizkörper „Elektrosaf“ mit gutem Erfolg eingebaut. Für den Abbruch der gusseisernen Pfeiler wurden im oberen Teil Gussbrenner der Weber-Werke verwendet, während in den untern Geschossen die Gussrahmen durch Abbrennen der Verbindungsschrauben und Abdrehen aus den Verkeilbahnen abgehoben werden konnten.

An Trennschnitten ergaben sich für den Ueberbau insgesamt 195 000 cm² Trennquerschnitt, für deren Abtrennung 0,0066 m³ Sauerstoff und 0,002 kg Azetylen-Dissous auf den cm² Trennfläche verbraucht wurden. Dabei war die Trennung der Gurtungen erschwert durch eine Auszementierung der Gurtwinkelfugen. Für die Turmpfeiler war die Aufwendung an Brennstoffen 1 m³ Sauerstoff und 0,32 kg Azetylen-Dissous für die Tonne Ausbaumaterial. Die aufgewendeten Arbeitszeiten für den Abbruch der gesamten Brücke, einschliesslich deren Oberbau und Revisionsstege, betrug 13 Stunden pro Tonne ausgebautes Konstruktionseisen. Die Verteilung dieser Stundenaufwendung erfolgte mit 36 % auf Installationsarbeiten, 26 % auf Transporte, 6 % auf Ausbau von Oberbau und Revisionsstegen, 10 % auf reine Schneidezeit der Ueberbauten und 22 % auf Abbau der Pfeiler. An Rückhaltkonstruktionen, Hauptträgerverstärkungen, Abbruch- und Verladekräne waren total etwa 48 t Eisenkonstruktionen installiert.

P. Sturzenegger, Dipl.-Ing.

Pompes funèbres.

Die kürzlich in unserer Zeitschrift erschienene Beprechung zweier neuer Krematorien bedarf einer Ergänzung nach der grundsätzlichen Seite; die folgenden Ausführungen gehen demnach viel weniger den Architekten an, als die Friedhofs-Behörden, Feuerbestattungs-Vereine usw., die das Programm aufstellen. Der Architekt hat ja darüber in den seltensten Fällen zu entscheiden, er bekommt vielmehr eine Anzahl von Wünschen vorgelegt, und seine Aufgabe ist es dann, dieses Programm, mit dem er vielleicht in vielen Teilen gar nicht einverstanden ist, so gut als möglich zu verwirklichen. Und niemand wird ihn tadeln, wenn er schliesslich um des lieben Friedens und schönen Auftrags willen in manchen Punkten, vielleicht entgegen seiner bessern Ueberzeugung, nachgibt.

Neben dem Militärwesen ist die Totenbestattung das einzige Gebiet, auf dem sich ein gewisser Wille zur rituellen Form, auch ausserhalb konfessioneller Gemeinschaften bis in die Gegenwart erhalten hat. Ueber den Sinn der Totenbestattung denken Orthodoxe und Freidenker verschieden, gemeinsam aber ist allen Weltanschauungen das Bedürfnis nach Feierlichkeit. Der Tod ist ein schicksalhaftes Ereignis, das aus allzugrossen Tiefen aufsteigt, als dass es mit banaler Alltäglichkeit abgetan werden könnte: in einer Gefühlsebene, die von den Verschiedenheiten der intellektuellen

Meinungen nicht mehr berührt wird, fühlt sich der Hinterbliebene gedrängt, dem Toten, der plötzlich in unbegreifliche Ferne entrückt ist, Ehre zu erweisen; uralte Furcht- und Abwehr-Ininstinkte wachen auf, der Leidtragende fühlt sich in seinem Schmerz von der gleichgültigen Menge abgesondert, das drückt sich schon darin aus, dass er sich feierlich kleidet.

Mit seltsamer Beflissenheit vermeiden denn auch die sonst so beredten Vertreter des Maschinallimus, über dieses Gebiet zu reden. Man weiss, welche Apotheose der tote Lenin in Russland durchgemacht hat, im selben bolschewistischen Russland, das die Maschine, die Zweckmässigkeit, als oberste Richte der Architektur erklärt: Rückfall in byzantinischen Heiligenkult? Vielleicht, aber auch dann ein Beweis, dass gewisse Gefühlsbedürfnisse, also ästhetische Strebungen, eben stärker sind als alle Verstandes-Theorien.

Während nun sonst Fragen der Form von weitesten Kreisen als nebenschwache Spielereien angesehen werden, finden sie auf dem Gebiet der Totenbestattung einen verworrenen, aber unbestreitbaren Widerhall; wenn irgendwo, so ist hier noch ein Bedürfnis nach Werten lebendig, die über die blosse Nützlichkeit hinausgehen; es wäre unsachlich, dies zu Gunsten moderner Sachlichkeits-Theorien zu ignorieren.

Der Tod eines Nahverwandten ist eine der seltenen Gelegenheiten, bei der wohl auch der banalste, in materiellen Interessen und muffigen Konventionen ersticke Mensch wenigstens für Augenblicke aus seiner Alltäglichkeit und selbstzufriedenen Ruhe aufgescheucht wird. Er hegt deshalb nicht etwa hohe oder tiefsinng Gedanken, aber er steht solchen Gedanken doch weniger fern als gewöhnlich, er ist für Eindrücke aller Art empfänglicher und es ist darum nicht gleichgültig, was gerade in diesen Augenblicken gesteigerter Aufnahmefähigkeit mit ihm geschieht.

*

Alle Friedhofs-Kunst muss sich also bewusst sein, an sehr bevorzugter Stelle zu stehen; sie wirkt auf Kreise, die sich sonst überhaupt nicht um Kunst kümmern, und auf dieses Publikum zudem in dem besondern Augenblick, in dem es durch die mit dem Tod zusammenhängenden Emotionen gefügig gemacht worden ist. Die Friedhofs-Kunst trägt somit eine ganz besondere Verantwortung, sie kann eine günstige „Konjunktur“ ausnutzen wie keine andere, und an allerempfindlichster Stelle in das Leben von Angehörigen der breitesten Volkskreise eingreifen. Gelingt es nun, den Friedhof-Besucher gerade in diesem Zustand erhöhte Empfänglichkeit vor klare, reine Eindrücke zu stellen, indem man die Bestattungs-Handlung mit der grosszügigen und offenen Selbstverständlichkeit vollzieht, die ihrer allein würdig ist, so kann das von tiefster erzieherischer Wirkung sein.

Am guten Willen dazu ist nicht zu zweifeln; und doch sehen wir an der Mehrzahl aller Friedhöfe und Friedhof-Bauten bis in die neueste Zeit allenthalben leere Allegorien und schalen Pomp, die jede Offenheit des Gemütes schleunigst mit fertigen Konventionen wieder verstopfen; die den Schmerz, statt ihn zu läutern, in lauter Verwünschungen, Surrogaten, Unaufrichtigkeiten ersticken. Statt im Zustand der Erhebung, der tragischen Katharsis, verlässt der feiner empfindende Besucher einer Leichenfeier den Friedhof mit seinen Verschönerungsmassnahmen schliesslich bedrückt und angewidert.

Was in den letzten Jahrzehnten an neuzeitlicher Friedhofskunst geleistet wurde, betraf Verbesserungen im Einzelnen. Man machte höchst erfreuliche Fortschritte in der gärtnerischen Anlage der Gräberfelder, man baute schöne Waldfriedhöfe, entwarf vorbildliche Grabsteine, man suchte die Friedhofgebäulichkeiten den jeweils modernen Strömungen der Architektur anzupassen.

Mit dem Bau von Hallen und Anlagen allein ist es aber noch nicht getan: die Trauer-Zeremonie selber ist die Hauptsache, die Handlung, für die alles Weitere nur als Rahmen dient. Hier aber liegt noch sozusagen alles im

Argen. Pompöse Trauer-Zeremonien haben in Zeiten ausgeprägter sozialer Schichtung ihren guten Sinn gehabt, und können ihn in ganz besondern Fällen noch heute haben. Sie waren politische Manifeste, ein Anlass für die Zunft, das Regiment, die Sippe, der der Verstorbene angehört hat, im Symbol des Toten sich selber zu ehren, nach aussen ihre Bedeutung zu zeigen, nach innen sich in ihren Idealen zu bestärken. Die Zeiten solcher Schichtung sind vorbei, und es ist bezeichnend, dass gerade in jenen Kreisen, in denen aristokratische Tradition, also formale Kultur noch nicht ganz erloschen ist, die „stille Bestattung“ in zunehmendem Mass zur üblichen Bestattungsform wird: man empfindet die innere Leere des öffentlichen Gepränges. Gerade auf dieses Gepränge aber sind auch noch viele der neuen Friedhöfe und Krematorien gestimmt.

Was gibt es da noch immer für einen Aufwand an Sphinxen, Trauernden, Dreifüssen, Opferschalen, Fackeln! Diese Stimmungs-Requisiten sind bald mehr, bald minder geschmackvoll angeordnet, bald massenhaft, bald in überlegter Mässigung. Offen gestanden: recht massenhaft, als schwarz-silberner, naiver Kitsch mit schweren Quasten, Federbüschchen, Fransen ist diese Welt noch am erträglichsten, da weiss man doch woran man ist, und das wirkt bis zu einem gewissen Grad versöhnlich. Ohne an der Grund-Idee zu rütteln, hat man aber vielerorts die Einzelheiten einer Revision nach modernen Ideen unterzogen, und sehr schöne Sphixe und Alabasterschalen edelster Form und besten Materials an Stelle des gusseisernen De cors von 1880 gesetzt: aber dadurch ist der Eindruck nicht besser, sondern nur noch zwiespältiger geworden.

Denn auch die schönste Form wirkt unweigerlich kitschig, wenn sie nicht durch ein lebendiges Bedürfnis gerade so und gerade an der Stelle gefordert wird, wo sie steht; mögen die Sphixe und Opferschalen vom besten Bildhauer und Kunstgewerbler, die dekorativen Malereien vom geschmackvollsten Maler sein. Das vollkommenste Einzelstück wird im Gesamtbild zum leeren Verlegenheits-Pomp, wenn ihm diese innere Rechtfertigung fehlt. Was hat beispielsweise gerade die Sphinx, das Symbol des Rätsels, auf christlichen Friedhöfen zu sagen, auf denen doch ex officio Gewissheit über das Jenseits gepredigt wird?

Vor neue Probleme sah sich die Friedhofskunst gestellt durch das Aufkommen der Feuerbestattung. Sie wurden ganz im gleichen Geist gelöst; mit den komplizierteren technischen Vorgängen bei der Kremation mehrten sich natürlich auch die Gelegenheiten zu formalen Komplizierungen und Verschönerungen, und sie wurden des Ausschweifendsten benutzt. Damit ist selbstverständlich nichts gegen die Feuerbestattung als solche gesagt: der Gegensatz zwischen Kremation und Erdbestattung steht hier überhaupt nicht zur Diskussion. Die publizierten Krematorien geben vielmehr Anlass, eine einzelne Phase der Bestattung herauszugreifen, die Einführung des Sarges in den Verbrennungsofen; genauer: die erste Hälfte dieses Vorgangs, sein Verschwinden aus dem Abdankungsraum. Das kann bekanntlich nach zwei Methoden erfolgen: als horizontale Einführung in eine Wand-Oeffnung, oder als Versenkung. Die technische Installation können wir auf sich beruhen lassen, uns interessiert hier die formale Seite.

Umgeben von Kränzen ist der Sarg auf einem Katafalk aufgebaut, flankiert von Lorbeerbaumchen. Die Ansprache geht zu Ende, und unter Harmoniumklängen setzt sich der Sarg nun plötzlich in Bewegung; er wird von einer, mit Bronzetüren verschlossenen Oeffnung gleichsam eingeschlürft, oder er versinkt im Katafalk. Der Neuling ist verblüfft, er denkt bei diesen plötzlichen und geheimnisvollen Bewegungen, deren treibende Ursache man nicht sieht, viel mehr an die wunderbaren Fortschritte der Technik, als an den Toten. Und es ist ganz im gleichen Sinn gedacht, wenn womöglich zu Seiten des Katafalks Fackeln aufgestellt sind, auf denen als Ersatz für die lebendige Flamme Glühbirnen in Mattglas-Gebilden leuchten, die während dem Verschwinden des Sarges langsam verglimmen.

An automatischen Vorgängen haben ja erstaunlich viele Leute ihre kindliche Freude, und die einzelnen Feuerbestattungsvereine pflegen auf ihren Spezial-Trick ganz besonders stolz zu sein. Bei einiger Ueberlegung sollte man sich aber doch eingestehen, dass die Totenbestattung nicht der Ort ist für solche Stimmungssurrogate, dass es unwürdig ist, die Trennung des Toten von den Lebenden mit Automaten-Kunststücken zu verbrämen. Bittere Pillen mag der Apotheker erfolgreich mit einem rosa Zuckerguss schmackhaft machen, seinen eigenen Tod aber und den seiner Angehörigen wird jeder unverzuckert schlucken müssen, und so wirkt denn jeder Versuch, den Tod durch Verschönerungsmittelchen um seine klare Unerbittlichkeit zu betrügen, unsäglich würdelos. Denn darauf laufen alle diese Massnahmen hinaus: man macht das Verschwinden des Sarges zum dramatischen Effekt, man verheimlicht es womöglich durch darübergestülpte Katafalk-Attrappen, um den Augenblick der Trennung hinwegzueskamotieren. Mit listigen Mechanismen betrügt man die Natur; mit dem Tod aber hat Menschen-Witz und -List ein Ende, es ist gut, wenn die Trauerzeremonie das den Überlebenden auch nachdrücklichst zu Gemüte führt. Hinter der Wand zum Ofenraum mag der Heizungs- und Aufzugstechniker seine Patente nach Belieben spielen lassen; aber er soll sie nicht zur Schau stellen. Vom Moment der Aufbahrung an sollte der Sarg keiner mechanischen Transportvorrichtung mehr anvertraut werden, denn nur schlichte menschliche Kraft ist edel genug, einen Toten zu bestatten. Automatische Einführungen wirken nie selbstverständlich, sie bleiben immer ein Trick; denn nur eine Bewegung, deren treibende Ursache man sieht, ist ästhetisch gerechtfertigt.

Von diesem Standpunkt aus ist die Sarg-Versenkung wohl mit keinen Mitteln zu retten, mag sie im einzelnen noch so geschickt arrangiert sein, weil man die Ursache der Bewegung nur verstandesmäßig, nicht aber gefühlsmäßig durchschauen kann. Die *wagrechte Einführung* könnte jedoch leicht dadurch würdig gestaltet werden, dass Teilnehmer des Trauergesteites, oder Angestellte des Krematoriums den Sarg sichtbarlich in Bewegung setzen, d. h. ganz einfach in die sichtbar von Hand zu öffnende Oeffnung schieben. Und was wäre es für ein Unglück, wenn man in dieser Oeffnung sogar die Flammen sähe? Warum verheimlichen, was doch jeder weiss, und was man sogar als besondern ästhetischen Vorzug der Kremation preist, das reinigende Feuer? Vielleicht gibt es hiergegen technische Gründe, vielleicht würde der Abdankungsraum zu sehr erwärmt, wenn der Ofen in ihn hineinragen würde; möglich, aber gegen die Einführung mittels Menschenkraft lässt sich schlechterdings kein solcher Einwand anführen.

**

Ein Kapitel für sich ist dann die Farbengebung in Friedhofs-Räumlichkeiten. Da kommen immer wieder die russigen und erdigen Töne, jene schweren, finstern, geheimnisvollen Braun und Gelb und Blau und Violett, womöglich mit schwarzen Mustern und goldenen Streifen-Kreuzen, Sternen. Man hat es eilig, den Toten ins Inferno zu befördern, „tutto di pietra e di color ferrigno“ und beschwört darum die Atmosphäre der düstern Grüfte in diesen Räumen an die Oberfläche. Warum denn? Will man sich der Gemütstimmung der Trauernden damit „anpassen“? Glaubt man ihnen etwas Gutes damit anzutun, wenn man die Bedrückten durch schwere Formen und unheimliche Farben noch mehr bedrückt, wenn man Symbole des Rätsels und des Schmerzes an den Wänden um sie anhäuft, die die Verwirrung und Ratlosigkeit der Trauernden vermehren, statt lösen? Hier zeigt sich die ganze Haltlosigkeit unserer Zeit in künstlerischen Dingen: Die wichtigen Bestattungs-Handlungen, von denen das Gefühl des erlösenden Schmerzes ausgehen könnte, verschleierte man mit kleinlichen Mittelchen, und nimmt ihnen so ihre Grösse, und an den Stellen, wo man dann wieder helfen und aufrichten könnte, mit der Architektur, die in ihrer Beharrung den tröstlichen Gegensatz zur Bestattungs-Handlung darstellt, da bemüht man sich gerade diesen Schmerz aufzureißen, in ihm zu

wöhlen, ihn sentimental auszubeuten. Also Unaufrichtigkeit auf allen Seiten, Mangel an Mut, den Trauernden zu führen, sentimentale Nachgiebigkeit gerade an der Stelle, wo man die Situation beherrschen müsste.

Mit der Architektur hängt aufs Engste zusammen die Tracht des Friedhofpersonals. Auch hier hält man das unvermeidlich und bald schäbig werdende Schwarz für unmöglich; man kleidet das Personal in die Farbe der Trauer, obwohl es so wenig Ursache zur Trauer hat als der Arzt die Schmerzen seines Patienten fühlt. Schwarz trägt das Trauergeleit, das den Toten von aussen her dem Friedhof überantwortet, das ihn verliert. Die Totenstadt dagegen empfängt einen neuen Bürger, ihre Beamten sollen also keine Trauer heucheln, die sie nicht empfinden und nicht zu empfinden brauchen. Ich erinnere mich an eine Beerdigung in Graubünden: da trugen Angehörige einer katholischen Bruderschaft eines ihrer Mitglieder zu Grab, und dazu hatten sie weisse, gegürzte Mäntel über ihre Kleider gezogen, und dieses Weiss kleidete jene Bergbauern vorzüglich, es vergeistigte die harten Gesichter, die im sonst üblichen Bratenrock und Zylinder wohl eher leise komisch ausgesehen hätten.

**

Mit den Verbesserungen im einzelnen ist nichts getan, so dankenswert sie sind; es gilt die abgestorbenen Konventionen des klassischen Pompes, die einmal ihren guten Sinn gehabt haben, für uns aber schal geworden sind, ganz im Grossen und Prinzipiellen aufzugeben, die wuchernden Nebenzweige zurückzuschneiden bis zum absolut Nötigen, die Einfachheit bis zur Askese zu treiben, bis an den Punkt, wo man sie als schmerzlich empfindet, wo ein lebendiges Gefühl dagegen protestiert: dort wird dann der feste Grund sein, auf dem man später, nach Jahrzehnten vielleicht, wieder eine reichere Formenwelt aufbauen mag, sofern man dann noch ein Bedürfnis darnach hat; sehr wahrscheinlich wird man es nicht haben, sondern die Einfachheit als Erlösung und Befreiung empfinden. Peter Meyer.

Mitteilungen.

Ueber die zukünftige Entwicklung des Eisenbahn-, Signal- und Sicherungswesens berichtet Dr. Karl Günther, Aschaffenburg, in der „Z.V.D.I.“ vom 22. Januar 1927. Die notwendigen und gebräuchlichen Signalbegriffe werden heute noch durch die verschiedensten Arten und Formen dargestellt, doch ist glücklicherweise die Tendenz vorhanden, die Signale auf psychologische Grundlage zu stellen, womit die dringend notwendige Vereinheitlichung unterstützt wird. Diese Entwicklung zum Einheitsignal ist umso leichter möglich, als es sich im Eisenbahnwesen stets um nur wenige und klare Signalbegriffe handelt, und zwar je ein Haupt- und Vorsignal für drei Signale: Volle Fahrt, Langsame Fahrt, Halt. Einen Schritt zur Signalvereinfachung bedeuten die Bestrebungen zum „Lichtsignal bei Tag und Nacht“, wodurch endlich die bisherige Verschiedenheit der Signale, bei Tag als Form-, bei Nacht als Lichtsignale, beseitigt wäre. Hand in Hand mit der Verbesserung des Signalwesens muss aber auch das Nachrichtenwesen verbessert und dessen neuzeitliche Hilfsmittel nutzbar gemacht werden. Es genügt nicht mehr, dass alle Dienststellen durch bahneigene Telegraphen- und Fernsprechnetze jederzeit miteinander in Verbindung treten können, sondern es muss die Lokomotivbesatzung durch drahtlosen Fernspruch von den vor- und rückwärtsgesetzten Fahrdienstleitern erreichbar sein. Auf dem Verschiebebahnhof Tankow bei Berlin wurde erstmalig eine solche drahtlose Telephonanlage auf einer Verschiebelokomotive eingeführt. Solche Einrichtungen sind umso wichtiger, als die durch persönliche Unachtsamkeit verursachten Eisenbahnunfälle infolge „Fahrt auf besetztem Geleiseabschnitt“ sehr häufig sind. Einen weitern Schutz dagegen bilden die Fahrschautafeln mit den Weichen und Signalen der ganzen Bahnhofsanlage. An beleuchteten und unbeleuchteten Geleisestreifen kann jederzeit kontrolliert werden, ob ein Geleiseteil frei oder besetzt ist, auch kann die Signalstellung überprüft werden. Eine örtliche Ueberprüfung entfällt damit, sie ist auch bei den ausgedehnten Geleiseanlagen grosser Bahnhöfe nicht mehr möglich, und es ist damit die Lage des Stellwerks unbeschränkt. Die Zweckdienlichkeit dieser Fahrschautafeln hat sie bei Grosstadt-schnellbahnen

(z. B. Berlin und London) bereits unentbehrlich gemacht; es liegt der Gedanke nahe, durch dieses Mittel auch dem Betriebsbeamten den Überblick über ein ganzes Betriebsgebiet zu verschaffen.

Was das Eisenbahn-Sicherungswesen anbelangt, so werden die handbedienten Stellwerke durch die elektrischen Kraftstellwerke verdrängt, deren Entwicklung trotz hoher Leistungsfähigkeit noch nicht zum Abschluss gekommen ist. Einige schwere Eisenbahn-Unglücke der letzten Jahre haben gewisse Unvollkommenheiten aufgedeckt, wobei allerdings nicht die Sicherheitseinrichtungen, sondern der sie bedienende Mensch versagt hat; das Bestreben geht daher stets auf die Erreichung selbsttätiger Sicherungen, und auf dem Wege dahin, die Zahl der Bedienungsgriffe im Sicherheitswesen einzuschränken. Da dieses letzte im Ausbau von den Zugsgeschwindigkeiten abhängig ist, so wird das Ziel der selbsttätigen Sicherungen erleichtert, wenn die zulässigen Zugsgeschwindigkeiten nicht überschritten werden. Diese betragen heute im Schnellzugverkehr der Hauptbahnen 70 bis 125 km/h; es muss daher verlangt werden, dass durch entsprechende einfache Vorrichtungen das Einhalten der erlaubten Höchstgeschwindigkeit erzwungen wird.

Pompes funèbres. Anlässlich einer Kremation erlebte ich kürzlich eine so eindrucksvolle Bestätigung für die Richtigkeit der Ausführungen von P. M. über die Stimmungssurrogate (Seite 217 dieser Nummer), dass ich nicht umhin kann, sie hier mitzuteilen. Offenbar infolge einer Störung der Stromzufuhr erlosch während der Ansprache plötzlich alles elektrische Licht in Opferschalen und Wandfackeln, und mit einem Mal war der Raum, nur noch von oben matt erleuchtet, von einer wunderbar beruhigenden, weihevollen Stimmung erfüllt. Die Wände traten zurück, der Raum weitete sich, es wurde feierlich. Unwillkürlich glitt der Blick nach oben, dann wieder herunter auf den in Blumen gebetteten Sarg; erst jetzt gewahrte man die Schönheit und den Sinn dieser Blumen — es war weihevoll, wie sonst nie in jenem Raum. Da plötzlich ward die Störung behoben: alle die grellen Lichtpunkte zerrissen wieder das vorher so schön auf den Toten konzentrierte Bild und die daraus erwachsenden Gedanken — alle Stimmung war zerschlagen. Es ist den Friedhofverwaltungen, mehr noch den dafür zuständigen höhern Stellen dringend zu empfehlen, den Versuch einer nur natürlich beleuchteten Kremation zu machen; sie dürfen alsbald zur Regel werden.

C. J.

Eine Ausstellung im Kunstgewerbemuseum Zürich findet zur Zeit bis 8. Mai statt; sie umfasst Schülerarbeiten der Kunstgewerbeschule, die den Ruf eines ungewöhnlich hohen Niveaus, den dieses Institut geniesst, aufs Beste bestätigen. In der „Wegleitung“ betont Direktor A. Altherr, dass es sein besonderes Anliegen war, von dem System einer nur auf dem Papier sich betätigenden Erziehung loszukommen, wie sie auch heute noch vielerorts üblich ist; die Zeichnungen, die sonst den Charakter solcher Ausstellungen bedingen, können in Mappen besichtigt werden, während die Säle mit Arbeiten gefüllt sind, die in lebendiger Werkstattarbeit am Material selber entstanden sind. Wenn dem Referenten die anspruchslos-sauberen Möbelentwürfe und Gartenhäuschen der Klasse Kienzle, und die vorzüglichen Schriften der Klasse Keller besonders sympathisch sind, so ist das seine private Liebhaberei, ohne Präjudiz für die andern Arbeiten. — Die ganze Ausstellung wird später in München, in den neuen Räumen für Kunstgewerbe im Bayerischen Nationalmuseum gezeigt werden; man darf gespannt sein, welches Echo sie dort finden wird.

P. M.

Städtebauliche Studienreise durch die nordischen Länder. Ausser der Studienreise, die die „Deutsche Gartenstadtgessellschaft“ vom 26. Mai bis 4. Juni 1927 nach Holland und England unternimmt, wird sie in diesem Jahr zum ersten Male, und zwar im Anschluss an ihre *Mitte August* in Kiel stattfindende Jahrestagung, eine nordische Studienreise unternehmen. Es ist die Besichtigung nachfolgender Städte geplant; Lübeck, Copenhagen, Gothenburg, Oslo (event. Karlstadt), Stockholm, Helsingfors, Reval, Riga, Königsberg, Danzig. Die Studienreise wird dadurch einen besondern Reiz erhalten, dass die Fahrten vorzugsweise mit dem Dampfer zurückgelegt werden und vielfach durch Landschaften von eigenartiger Schönheit führen. Nach den bisherigen Berechnungen werden die Kosten für die auf etwa 23 Tage veranschlagte Reise ungefähr 850 M betragen. In diesem Preis wären die Bahn- und Dampferfahrten, die Autofahrten, Uebernachtungskosten, Mahlzeiten (Frühstück-, Mittag- und Abendessen), die Gepäckbesorgung und die Trinkgelder inbegriffen. Anmeldungen und Anfragen sind zu richten an: Dr. Hans Kampffmeyer, Wien XVII, Nachreihengasse 48.